

Assemblea Regionale Siciliana

CLXXIV. SEDUTA

MERCOLEDI 6 APRILE 1949

(POMERIDIANA)

Presidenza del Presidente CIPOLLA

INDICE

Sul processo verbale.

	Pag.
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) (Seguito della discussione).	
PRESIDENTE	771
CASTROGIOVANNI, <i>Presidente della Commissione e relatore di maggioranza.</i>	771
MARCHESE ARDUINO	772
MAJORANA	772
IV'ANTONI	778, 792
NICASTRO	787
MAROTTA	790
BONFIGLIO, <i>relatore di minoranza</i>	793
DANTE	796
VERDUCCI PAOLA, <i>Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni</i>	799
RESTIVO, <i>Presidente della Regione</i>	805
STARRABBA DI GIARDINELLI	805
ALESSI	805
Interrogazione (Annunzio)	770
Sul processo verbale:	
POTENZA	769
PRESIDENTE	770
GUGINO	770

POTENZA. Chiedo di parlare sul processo verbale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

POTENZA. A proposito della seduta anti-meridiana di oggi e, soprattutto, del suo prolungarsi, io vorrei osservare che alle ore 13 lo Assessore onorevole Borsellino Castellana, doveva ancora pronunziarsi e rispondere a tutti gli oratori che avevano preso la parola sulla discussione del bilancio dell'Assessorato per l'industria ed il commercio.

Noi avevamo le nostre buone ragioni per chiedere il rinvio della seduta al pomeriggio. L'insistenza, con la quale i colleghi del centro hanno richiesto che la seduta continuasse, ha fatto sì che essa procedesse, non molto ragionevolmente, sino alle ore 15. Inoltre, il ritardo con il quale la seduta pomeridiana ha avuto inizio è stato motivato da ragioni estranee all'attività parlamentare: alcuni deputati, infatti, hanno partecipato agli esercizi spirituali, ai quali ciascun deputato può assistere senza turbare, per questo, come è stato fatto oggi, l'ordine dei lavori dell'Assemblea. Ora, precisando che nella nostra insistenza nulla v'era che potesse toccare la Presidenza, io affermo che è nostro desiderio che la maggioranza non continui a fare prevalere la sua volontà, determinata da motivi estranei agli interessi del Parlamento. Vorrei che si seguissero dei criteri di maggiore rispetto per il funzionamento della nostra Assemblea.

Noi, che avremmo potuto benissimo dare inizio ai lavori di questa seduta pomeridiana alle ore 16 o 17, siamo costretti ad incomin-

La seduta è aperta alle ore 18,15

BENEVENTANO, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente.

ciare alle 18.15. e ciò dimostra che questo sistema non serve affatto ad accelerare il ritmo delle nostre discussioni. Io vorrei, quindi, che l'onorevole Presidente dirigesse i lavori in modo da non tenere troppo conto di certe esigenze estranee agli interessi dell'attività parlamentare di questa nostra Assemblea. Questo, onorevoli colleghi, volevo dire a proposito della seduta antimeridiana di oggi.

PRESIDENTE. Io dichiaro che non v'è alcun partito preso contro alcuno. Mi ero proposto di fare in modo che l'esame del bilancio dell'Assessorato per l'industria ed il commercio venisse ultimato nella seduta antimeridiana di oggi; noi abbiamo ancora molto da fare: dobbiamo esaminare il bilancio dei trasporti, quindi le variazioni di bilancio ed intanto sopravvengono le vacanze pasquali; l'onorevole Luna e l'onorevole Caltabiano insistono perchè si discuta il progetto di legge relativo agli ospedali circoscrizionali; l'onorevole Adamo Domenico chiede che, prima che si chiudano i lavori di questa sessione, venga discusso il progetto di legge che riguarda il vino « marsala »; l'onorevole Marino, desidera che venga esaminato il progetto di legge relativo alla proroga dei contratti agrari. Vi sono, quindi, forti esigenze che impongono che i lavori procedano con celerità. Come si può constatare, io non agisco per capriccio. Non c'è nessuna ragione che vengano compiute delle sopraffazioni in danno di alcuno.

POTENZA. Non metto in dubbio le ottime intenzioni che La inducono, onorevole Presidente, ad agire in un determinato modo, ma debbo constatare che l'effetto conseguito è contrario agli interessi dell'Assemblea.

PRESIDENTE. D'altra parte, vi è stata, in ordine al settore dell'industria e del commercio, la più larga discussione. Io desideravo che la discussione di questo bilancio avesse termine ieri sera; viceversa ho ceduto alle loro insistenze ed ho concesso a tutti la facoltà di parlare nella seduta antimeridiana di oggi. Pensavo, però, che stamattina avremmo potuto completare l'esame del bilancio dell'Assessorato per l'industria ed il commercio; ma, a questo scopo, era necessario che si prolungasse un poco la seduta antimeridiana. La maggior parte dei colleghi hanno avuto la pazienza di rimanere nell'Aula fino alla chiusura della discussione. Io credo, quindi, che si sia proceduto nel miglior modo possibile.

GUGINO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUGINO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, nella seduta di questa mattina, alle ore 13.15, io sono stato costretto, per esigenze inderogabili, ad allontanarmi. Oggi, appena giunto in Assemblea, i compagni di gruppo mi hanno informato di certe frasi offensive e di certe insinuazioni diffamatorie pronunziate sul mio conto dall'Assessore, onorevole Borsellino Castellana.

In un primo tempo l'onorevole Borsellino ha parlato di logorrea; successivamente, in seguito alle proteste dei colleghi del mio gruppo, ha dovuto ritirare l'espressione, ma ha confermato che, a suo parere, nell'intervento di ieri mattina, io ho voluto difendere degli interessi personali. L'onorevole Borsellino Castellana non è adesso presente, perchè io possa chiedere che egli, in termini precisi, specifichi quali sono questi interessi personali che io avrei voluto difendere nel mio intervento. Comunque, sebbene egli sia assente e non possa dare chiarimenti, io affermo di dover ritenere che la frase pronunziata costituisca una insinuazione diffamatoria, ed invoco l'applicazione dell'articolo 80 bis del regolamento della Camera, che leggo: « Quando durante la discussione un deputato sia accusato di fatti che ledano la sua onorabilità egli può chiedere al Presidente della Camera di nominare una Commissione la quale giudichi il fondamento dell'accusa; alla Commissione può essere assegnato un termine per riferire. »

Prego l'onorevole Presidente dell'Assemblea di procedere alla nomina di tale Commissione d'inchiesta, che accerti la verità sugli interessi — presunti interessi — che io avrei voluto difendere nel mio intervento.

PRESIDENTE. Con queste osservazioni si intende approvato il processo verbale della seduta precedente.

Annunzio di interrogazione.

PRESIDENTE. Prego il deputato segretario di dare lettura dell'interrogazione pervenuta alla Presidenza.

BENEVENTANO, segretario:

« Al Presidente della Regione, per conoscere quali provvedimenti intenda prendere nei riguardi del Questore di Messina, che ha vietato l'autorizzazione per un comizio, che avrebbe dovuto tenere l'onorevole Berti il giorno 3

aprile in difesa della pace, adducendo come motivo la presenza di navi da guerra americane nel porto di Messina. »

DI CARA, MONDELLO.

PRESIDENTE. L'interrogazione testè annunciata sarà iscritta all'ordine del giorno, per essere svolta a suo turno.

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).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il 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 ». Procediamo all'esame della rubrica relativa al bilancio dell'Assessorato per i trasporti e le comunicazioni. Dichiaro aperta la discussione generale. Ha facoltà di parlare l'onorevole Presidente della Commissione per la finanza.

C'ASTROGIOVANNI, *Presidente della Commissione e relatore di maggioranza*. Signor Presidente, signori del Governo, onorevoli colleghi, nel momento in cui noi discutiamo del bilancio, l'Assessorato dei trasporti, praticamente non esiste più, in quanto i trasporti sono divenuti, come voi sapete, un servizio di competenza della Presidenza della Regione. Il settore del turismo, che era temporaneamente delegato all'Assessorato per i trasporti, non per attribuzione, diciamo così regolarmente inquadrata, ma per provvisoria delega, costituisce oggi un Assessorato a sè stante; noi ne esamineremo la situazione in sede di variazioni e subito dopo avere completato l'esame di questo bilancio principale. Ne consegue, onorevoli colleghi, che, mentre nella relazione scritta è affermato che su questo bilancio la Commissione per la finanza non aveva molto da dire, ora, in sede di relazione orale, per la verità, la Commissione ha ancora meno da dire, perchè questo Assessorato, che aveva una delega, sia pure temporanea, anche per il turismo, è adesso divenuto semplicemente un servizio alle dipendenze, come dicevo, della Presidenza della Regione. Un servizio, però, di grande, di notevole, di moltissima importanza, tanto è vero che ad esso è stato delegato un Assessore supplente, attualmente l'onorevole collega Verducci Paola. Perchè questo servizio,

e non più Assessorato, abbia la possibilità di espletare nella Regione tutti i compiti che gli competono, è necessario che si consegua una piena attuazione, in questo settore, di quella che è l'interpretazione base di ordine generale che noi della Commissione abbiamo dato dagli articoli 14, 17 e 20 dello Statuto siciliano. E' necessario, perchè questo servizio assuma piena responsabilità e pieni doveri, nei confronti di questo settore della vita siciliana, che si precisi pertanto, che l'Assessore delegato del ramo agisce, per un verso, con potestà propria, nei limiti di quanto si è fatto o si può fare nell'ambito della competenza diretta della Regione, e per potestà delegata — in base all'articolo 20 — per quanto deve farsi da parte dello Stato. Una volta che si sia conseguita questa precisazione, questo servizio, in Sicilia, avrà piena attuazione e con ciò stesso sarà possibile, all'Assessore delegato del ramo, di dare organicità e completezza a tutto il settore dei trasporti e delle comunicazioni nell'Isola.

In atto l'Assessorato ha due compiti precisi: uno è quello che riguarda l'A.S.T., cioè l'Azienda siciliana trasporti. In proposito, onorevoli colleghi, volevo ricordarvi che l'A.S.T. nacque quasi succedendo all'I.N.T. ciò perchè, per il nostro Statuto, i beni, che in Sicilia costituivano il patrimonio dello Stato, sono passati al patrimonio della Regione; conseguentemente, il patrimonio dell'I.N.T. è divenuto patrimonio della Regione ed è stato inquadrato, come acquisizione patrimoniale e come disposizione di servizi, in quell'azienda che abbiamo definito Azienda siciliana trasporti.

Su queste premesse ricorderete anche, onorevoli colleghi, che noi, a suo tempo, abbiamo lungamente discusso sulla questione ed abbiamo precisato che a questa azienda andava delegato il compito, non facile ed agevole, di creare in Sicilia tutti i servizi sussidiari del trasporto di cose e di persone, perchè, come sapete, i servizi ferroviari in Sicilia sono scarsi, mal curati ed insufficienti ad espletare i bisogni di questa popolazione, sia in ordine ai trasporti delle merci sia in ordine al trasporto delle persone. In merito, noi della Commissione abbiamo osservato che la base prima perchè l'A.S.T. abbia a conseguire pianezza di compiti e completa efficienza, è costituita dalla necessità che sia finalmente varato lo statuto dell'A.S.T. ed il relativo regolamento interno, perchè essi diano, una volta approvati dall'Assemblea, il senso, la misura, la qualità dei

compiti che l'Assemblea ed il Governo intendono delegare a questa azienda. Purtroppo, circostanze, forse estranee alla volontà del Governo, hanno impedito l'elaborazione di questo statuto, sicchè l'A.S.T., che ha avuto quella efficienza che si è potuta conseguire, date le circostanze, non è ancora pienamente inquadrata nelle sue finalità nè nei suoi compiti. Auspichiamo che il Governo, al più presto — io credo che vi sia qualche cosa in corso di realizzazione e l'onorevole Paola Verducci potrà darci maggiori lumi in proposito — prepari questo Statuto, lo porti all'esame dell'Assemblea e lo emetta con il sistema dei decreti delegati, giusta la delega che dal 28 gennaio di quest'anno, ad esso compete.

Sta di fatto che questo provvedimento d'inquadramento dell'azienda deve essere fatto bene — e di questo non dubitiamo — ed anche molto presto, perchè l'A.S.T. non può essere soppressa neppure se essa si ponga sulla china del passivo: verificandosi tale ipotesi, noi saremmo costretti a pagare — diciamolo francamente — come abbiamo fatto finoggi, senza che questo organismo assolvà i suoi compiti. Ora, una risoluzione in questo senso non sarebbe facile nè ben presa.

Un altro dei compiti, al quale, ad avviso della Commissione e a mio modesto parere personale, l'onorevole Assessore deve particolarmente fare attenzione è quello che deriva dall'attuazione dell'articolo dello Statuto relativo alla fissazione degli orari, delle tariffe ferroviarie sia nella Regione che nella Nazione, sempre che le proposte in discussione interessino la Sicilia. Perchè, onorevoli colleghi, la Nazione italiana si svolge geograficamente su un percorso che dà il senso dell'eccentricità delle regioni periferiche; questo senso di eccentricità, questa condizione di eccentricità topografica, crea per noi una condizione di menomazione, e nel trasporto delle persone e nel trasporto delle merci. Se pensate che, per accedere ai grandi mercati italiani o anche a quelli esteri, i nostri prodotti devono attraversare tutta la penisola, sia che essi debbano varcare i confini o che debbano confluire nei centri di Genova, Torino o Milano, potrete agevolmente persuadervi, onorevoli colleghi, che, ove non venga esattamente, scrupolosamente, energicamente curato il sistema delle tariffe ferroviarie, noi saremo ancora domani, come ieri, una terra che è centro nel dare e periferia nel prendere.

Noi della Commissione affermiamo che proprio in questo settore l'Assessore delegato deve avere la massima cura, e, torno a ripeterlo, la massima energia; se questo sistema delle tariffe non venisse curato nei dettagli, sia nello ambito dell'Isola che, principalmente, nello ambito del riacciamento della Sicilia con i mercati e con i centri del Nord Italia e della Europa, noi ci troveremo sempre più in condizioni di disagio, poichè tutto ciò che incide sul trasporto e ne complica le condizioni e il prezzo provoca, intuitivamente, una diminuzione del reddito dei nostri prodotti.

Voglio dirvi, onorevoli colleghi, che noi non possiamo subire una simile condizione, perchè una Nazione è « una » se vuole esserlo totalmente, ma se invece tiene conto anche delle mal conformate condizioni topografiche, allora è segno, come dicevo pocanzi, che è « una » nel prendere ma che usa un diverso trattamento nel dare.

Con la premessa che del turismo tratteremo in seguito, e con l'affermazione che i due compiti essenziali dell'Assessorato per i trasporti, oggi « servizio dei trasporti » sono: sistemazione dell'A.S.T., attuazione delle norme conseguenziali di cui all'articolo 20 dello Statuto e regolamentazione esatta delle tariffe ferroviarie, io dichiaro, onorevoli colleghi, di avere ultimato la mia esposizione su questo tema.

PRESIDENTE. E' iscritto a parlare l'onorevole Marchese Arduino; ne ha facoltà.

MARCHESE ARDUINO. Onorevole signor Presidente, credevo che ci si occupasse anche del turismo. Per questa ragione io dichiaro di rinunciare alla parola, ripromettendomi di intervenire, allorchè verranno trattati, in sede di variazioni di bilancio, i problemi connessi al turismo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare lo onorevole Majorana.

MAJORANA. Onorevoli colleghi, sono molto lieto che, attraverso la discussione dei bilanci, sia possibile dare il contributo della propria opinione all'Amministrazione regionale, ciò che finora, in verità, non era stato consentito, specie per il settore del quale ci occupiamo, quello cioè dei trasporti. Io ho avuto addirittura l'impressione che questo ramo della sua attività sia stato abbandonato dal Governo regionale. Sono spiacente di dover dire questo all'Assessore titolare...

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

MAJORANA... ma di quanto questo settore sia stato trascurato può anche trarsi conferma dalla relazione della Commissione per la finanza che pure tratta sommariamente il problema. Basti, viceversa, pensare che questa materia è la prima, in ordine di precedenza, fra quelle contemplate dall'articolo 17 dello Statuto. In realtà, invece, il Governo regionale, che aveva inizialmente destinato al ramo dei trasporti un assessorato apposito, ora ha addirittura ridotto l'organo competente ad una semplice delegazione della Presidenza regionale e, stando a quanto riferisce l'onorevole Castrogiovanni, presidente della Commissione per la finanza, sembra che l'attività dello Assessorato debba ridursi solo alla regolamentazione della questione dell'A.S.T..

STARRABBA DI GIARDINELLI. Non è così; le mansioni dell'Assessorato aggiunto sono più complesse.

MAJORANA. Io mi attengo a quanto mi risulta, ma posso ammettere che ciò sia diverso dalla realtà. La seconda questione, richiamata dalla Commissione, è quella delle tariffe. Io credo, invece, che nella intenzione del legislatore che formulò lo Statuto vi erano ben altre preoccupazioni. Se, poi, facciamo riferimento all'impostazione della famosa questione meridionale, che dobbiamo ritenere la fonte originaria della nostra autonomia, noi possiamo rilevare come la deficienza dei trasporti e delle comunicazioni sia stata sempre considerata uno degli argomenti principali delle lamentele contro il Governo centrale.

Oltre che nell'articolo 17, viene fatto nello Statuto regionale esplicito riferimento alla questione dei trasporti nell'articolo 22, il quale stabilisce come la Regione siciliana abbia il particolare diritto di intervenire con un suo rappresentante nella compilazione delle tariffe ferroviarie e, comunque, nella regolamentazione dei servizi nazionali di comunicazione marittimi, terrestri ed aerei.

Da questo articolo può dedursi lo stato di animo di coloro che compilarono lo Statuto e quale fondamentale importanza essi abbiano dato alla questione. Orbene, risulta chiaro che fra la lettera e lo spirito dello Statuto e l'opera del Governo regionale vi è un divario che bisognerebbe colmare.

Il bilancio dell'esercizio finanziario 1947-48 stanziava 4 milioni per l'Assessorato per i tra-

sporti. Con tale somma, riferendoci agli stipendi del 1947, possiamo dire che era possibile mantenere circa 4 impiegati. Con il bilancio dell'esercizio finanziario 1948-49 la spesa è stata portata a 10 milioni, ma anche questa volta dobbiamo dedurre che si doveva avere una ben misera opinione dell'attività dell'Assessorato e dell'Assessore, se lo si forniva di mezzi così esigui. In tal modo, trattando una materia di così evidente importanza, non si negava all'Assessore soltanto la possibilità di intervenire efficacemente nelle questioni che gli competevano, ma addirittura la possibilità di organizzare un ufficio. Io penso che sarà bene intendersi e chiarire la funzione che desideriamo assegnare a tale ramo dell'Amministrazione regionale.

Data la sua preponderante importanza, mi soffermerò quasi esclusivamente sulla questione dei trasporti.

In tema di trasporti, come per tutte le altre amministrazioni regionali, c'è da risolvere un problema di carattere interno, il problema, cioè, della fornitura e della organizzazione dei mezzi di regolamentazione e di osservazione sulla connessa attività regionale; in altre parole, la burocrazia regionale. Vi è, però, anche un problema di rapporti con le amministrazioni centrali, che possiamo considerare il problema a carattere esterno. Ebbene, cosa ha fatto il Governo regionale per questo? Io credo che l'azione dell'Assessorato sia stata nettamente deficitaria.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Vuole indicare, onorevole collega, i punti? Sarebbe bene che li precisasse.

MAJORANA. Non ho la possibilità di precisare perchè non mi risulta che sia stata svolta un'azione concreta da parte del Governo. Non so cosa dovrei precisare di fronte ad un Assessorato che non ha personale, non ha fondi, non interviene nelle questioni fondamentali. Ad esempio, sono in possesso del testo di un accordo che è stato concordato nel 1947 fra il Governo centrale e quello regionale; accordo relativo alla competenza sulla motorizzazione civile. Ebbene, io credo che tale accordo, se non lesivo degli interessi della Regione, sia perlomeno pregiudizievole per essi. Secondo detto accordo viene assegnata all'Assessore regionale presso a poco la funzione di mittente delle lettere inviate dalla Sicilia al Ministero dei trasporti. Domando se questo sia corri-

spondente a quello che si desiderava avvenisse in materia. Comprendo benissimo le difficoltà del Governo, ma intendo contribuire a che tali difficoltà siano superate.

Riconosco che vi erano questioni di precedenza nell'organizzazione dei servizi della Regione, ed altre preoccupazioni, specie elettorali, cui ho già accennato in sede di bilancio dei lavori pubblici, ma occorre qui ripetere che, ormai, abbiamo di fronte un sufficiente periodo di tranquillità elettorale durante il quale sarebbe opportuno che il Governo regionale dedicasse maggiore attenzione a questo problema.

Se esaminiamo l'attività legislativa del Governo in tale materia, vediamo che due sono stati gli argomenti trattati: ambedue si riferiscono alla costituzione dell'A.S.T.. Tutti ricordiamo come venne raffazzonata la prima legge e dobbiamo riconoscere che essa ha dato risultati negativi. Mi risulta che attualmente il Governo sta studiando la riorganizzazione, anche per rivedere, forse interamente, la situazione dell'A.S.T..

In proposito desidero rammentare che allora, intervenendo nella discussione della legge affermai che tale Ente era una filiazione dello stato d'animo immediatamente post-bellico e che, in realtà, bisognava considerare l'I.N.T.-Sicilia come una specie di « patacca » lasciataci dagli alleati, cioè come qualcosa che da molti, in ispecie del settore di sinistra, venne ritenuta, e non lo era, una fonte di lucro.

COLAJANNI POMPEO. Non abbiamo mai avuto questa illusione.

MAJORANA. Era chiaro che la condizione di assoluto monopolio sotto la quale erano stati allora utilizzati gli automezzi di provenienza militare e, conseguentemente, gli utili ricavati, non era destinata a vantaggio dell'Ente nel suo insieme. Tale condizione doveva presto o tardi aver termine. Già mentre noi discutevamo la creazione dell'A.S.T. si poteva rilevare come i prezzi dei trasporti camionistici fossero in pieno crollo; già allora il numero di automezzi disponibili cominciava a superare le esigenze del mercato.

COLAJANNI POMPEO. Perché c'era una eredità passiva.

MAJORANA. Si sarebbe potuto, fin da allora, abbandonare la preoccupazione di controllare eccessivamente, e limitare la possibilità dell'A.S.T. di alienare tali automezzi, che si

ritenevano di straordinario valore, mentre si poté in seguito constatare come il valore di tali materiali, in pessimo stato, sia stato praticamente annullato. Dai due miliardi, di cui si sentiva frequentemente parlare, siamo arrivati alla semplice speranza di ricavare duecento milioni in tutto. Se fin da allora si fosse scartato questo fallace ordine di idee, probabilmente si sarebbero serviti meglio gli interessi della Regione. Occorre avere delle idee precise in materia. E già lo ha detto l'onorevole Castregiovanni. Noi dovremo anzitutto abbandonare l'idea che, per ora, una organizzazione di trasporti, gestita da un ente pubblico, possa rappresentare, in Sicilia, una fonte di lucro.

COLAJANNI POMPEO. Chi glielo ha detto? Questa è una sua opinione. Chi dice che non può rappresentare una fonte di lucro?

MAJORANA. Ma lei, dunque, ritiene che possa costituire una fonte di lucro?

COLAJANNI POMPEO. Evidentemente, se bene organizzata.

MAJORANA. Io credo, comunque, che un ente di trasporti, gestito dallo Stato, non debba essere considerato una fonte di lucro. In altre parole, se poniamo la questione in termini di moralità, io credo che da un ente di tale genere noi non dobbiamo attendere degli introiti per la Regione, poichè, se la Regione desiderasse impinguare le sue casse, avrebbe a sua disposizione il mezzo classico ed idoneo a tale scopo, cioè l'applicazione dei tributi. La Regione non può attendersi, dall'esercizio diretto dei mezzi di comunicazione, degli utili. E ciò particolarmente se teniamo conto, come ho detto, del fatto che la produzione degli autocarri è ormai superiore alle richieste del mercato, oggi completamente saturo di tali prodotti.

Se, viceversa, noi intendiamo, attraverso la A.S.T., adempiere ad un obbligo che incombe sulla Regione, cioè quello di garantire i trasporti regionali e regolarizzarli, allora noi dobbiamo partire dal presupposto che l'A.S.T. sarà un ente economicamente passivo. In altri termini, dovremo metterci nell'ordine di idee di sovvenzionare tale organizzazione di trasporti merci e viaggiatori, facendo in modo che le popolazioni, che tutti noi riconosciamo abbandonate, anche per tale aspetto, siano meglio trattate. Del resto, tale concetto era contemplato nell'accordo fra Stato e Regione cui poco prima ho accennato, riservando, però, il sovvenzionamento allo Stato. Tale servizio

sarebbe certamente utile. L'A.S.T., così com'è, è viceversa impostata sull'assurdo concetto di fare la concorrenza ai privati, su itinerari liberi, ciò che non gli riuscirà mai di fare, poiché, per molte ragioni, che non è il caso di richiamare, i privati si troveranno sempre in condizioni di offrire al mercato quello che esso richiede, a prezzi inferiori.

Se noi intendiamo garantire, invece, su itinerari fissi, i collegamenti fra centri e centri, dobbiamo metterci su un diverso ordine di idee e dobbiamo anche fare in modo che coloro stessi, i quali hanno sinora diretto l'A.S.T., cambino le loro idee. Noi stabiliremo il criterio d'orientamento, ed i dirigenti dell'A.S.T. fisseranno poi le linee che dovranno essere esercitate, secondo la maggiore convenienza di queste ultime.

A proposito del personale dell'A.S.T. — poiché ho sentito che è pervenuta all'Assemblea una lettera dei dipendenti dell'A.S.T. — debbo dichiarare che sarebbe bene stabilire che noi non possiamo qui preoccuparci di assicurare l'occupazione a queste 300 o 500 persone le quali, in ultima analisi, costituiscono una entità trascurabile di fronte ai 300 mila e più disoccupati permanenti della Sicilia.

COLAJANNI POMPEO. La disoccupazione è fatta di tanti di questi centesimi.

MAJORANA. Non risolveremo la disoccupazione, occupandoci di queste 300 persone. E' inutile impostare la questione sotto questo punto di vista. Noi continueremo a far erogare centinaia di milioni alla Regione e questi impiegati saranno giornalmente posti di fronte al quesito di non sapere se saranno o meno licenziati. A noi interessa, invece, garantire i mezzi di trasporto nella Regione. Non voglio assolutamente dire, con ciò, che debbano essere trascurati gli interessi di queste persone. Le loro preoccupazioni sono giustifichissime e degne della massima considerazione. Ma io dico che l'Assemblea non può, per questo, pregiudicare il suo stato d'animo nel legiferare.

In conclusione, io raccomando che si abbandoni il concetto di far la concorrenza ai privati attraverso l'A.S.T., ma che invece con questo mezzo si cerchi di fornire uno stabile servizio regionale, garantendo, entro determinati limiti, il soddisfacimento delle giuste esigenze delle popolazioni.

Naturalmente, il Governo regionale, che ha il modo di controllare ed indagare seriamente, su tale questione deve dire preliminarmente

la sua opinione e non attendersi che l'Assemblea decida prima del Governo.

Il Governo deve fare una proposta precisa e concreta e l'Assemblea dovrà in seguito accettarla o respingerla o modificarla.

Il primo atto della Regione in materia di trasporti è, dunque, servito a fare ingoiare a questo organismo bacato, che è l'A.S.T., 200 milioni; mentre credo vi sia ancora nel bilancio dell'azienda un *deficit* di altri 200 milioni.

COLAJANNI POMPEO. Documenti le sue affermazioni; è meglio essere ampiamente documentati, quando si deve attaccare.

MAJORANA. Mi pare che su questo punto io sono d'accordo con l'Assessore, amico Colajanni. Peraltro, sono perfettamente documentato. Se desidera qualche chiarimento, posso darlo.

COLAJANNI POMPEO. Credo che lei abbia bisogno di chiarimenti.

MAJORANA. O forse lei. Ad ogni modo, a tutt'oggi l'A.S.T. ha un *deficit* di 200 milioni, ed io credo che tale *deficit* andrà aumentando, se non si interverrà a modificare radicalmente l'impostazione di questo Ente. Attendiamo, dunque, su tale argomento l'opinione del Governo.

In tema di trasporti, naturalmente, occorre accennare alle ferrovie principali, amministrate dallo Stato. Devo dire — non perché io sia un componente dell'Amministrazione delle ferrovie statali — che si tratta della migliore amministrazione dello Stato, se la consideriamo dal punto di vista della sua organizzazione. Intendo dire che, amministrativamente parlando, si tratta dell'Amministrazione che provoca il numero minore di lamentele.

ADAMO DOMENICO. Non dica cresie!

MAJORANA. Era, quindi, logico che l'Amministrazione regionale, scontrandosi, agli inizi della sua attività, con tale organizzazione, fosse messa in condizioni di inferiorità. Vediamo, infatti, che negli accordi, cui ho accennato, la Regione viene praticamente estromessa da tutto quanto si riferisce all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato. D'altra parte, come ho detto in altra occasione, se non era stato possibile ottenere una chiara definizione dei rapporti con l'Amministrazione dei lavori pubblici, tanto inetta, figuriamoci quello che doveva succedere in questo caso; qui la Regione non è nemmeno riuscita, non dico ad entrare,

ma nemmeno ad affacciarsi al limite dell'ingresso.

D'ANTONI. Mi hanno negato un funzionario.

MAJORANA. Questo era prevedibile. Era bene, quindi, che tutto il Governo regionale se ne fosse preoccupato e che avesse cercato di ottenere maggiore influenza. Ormai sono passati due anni in queste condizioni, sia per l'accennata mancanza di organizzazione dell'Assessorato sia per deficiente volontà da parte del Governo. E me ne dà atto l'ex Assessore, onorevole D'Antoni.

Anche in merito alle nuove costruzioni ferroviarie si è assistito ad accese discussioni, in specie sulla stampa. Ho rilevato, in sede di bilancio dei lavori pubblici, come tali costruzioni siano contese fra l'Amministrazione dei trasporti e quella dei lavori pubblici. Autorevolissimamente Don Sturzo, in un recente articolo sui trasporti, ci dà atto del come questo stato di cose rappresenti una delle più gravi deficienze. E' veramente strano che, in presenza di un'amministrazione statale delle ferrovie, si mantenga un'altra direzione generale delle nuove costruzioni ferroviarie, la quale provoca continue questioni di competenza, che si risolvono normalmente a danno degli interessati alle nuove costruzioni, cioè delle popolazioni. Abbiamo assistito a questo: mentre, attraverso notevoli difficoltà, si era giunti a concretare un piano di lavori ferroviari in Sicilia, adesso vediamo che si tende a mettere nel dimenticatoio tale piano, in base a dichiarazioni di organi responsabili; credo che non sia stata usata quell'energia che, forse, sarebbe stata necessaria.

D'ANTONI. Contesto, collega.

MAJORANA. E' vero che, come ho rilevato, la molteplicità delle direzioni generali serve a giustificare le incertezze e l'inattività, ma sembra, inoltre, che a Roma si tende a dire ai siciliani: «prima mettetevi d'accordo!» Perlomeno, a me risulta che qualcuno, in alto, usa tale argomentazione. Ora è veramente spiacevole e poco conducente che in seno alla Regione si verifichino discussioni così accese su questioni sulle quali si dovrebbe essere d'accordo. Qui non si tratta di togliere a qualcuno per dare ad un altro: si tratta solo di servire la Sicilia. Sarebbe bene che il Governo regionale intervenisse, richiamando alla serietà dei loro atti tutti coloro che si occupano di queste cose. E' inutile intrattenersi sulle varie argo-

mentazioni che mettono artificiosamente in contrasto le ferrovie già esistenti con le nuove costruzioni. Noi tutti ci rendiamo conto della tragedia delle ferrovie siciliane, insufficienti e da potenziare, ma questo non significa che occorra abbandonare l'idea di procedere a nuove costruzioni ferroviarie. E' necessario che il Governo regionale intervenga più energicamente di quanto non ha fatto, meglio orientando l'opinione pubblica.

Tratterrò, adesso, il problema delle ferrovie secondarie: noi sappiamo quanta importanza esse abbiano in Sicilia. La Sicilia è la regione italiana che ha maggiore sviluppo in tale rete. Offerte a noi, quarant'anni or sono, come un rimedio alle deficienze della nostra rete di comunicazione, esse sono, ormai, assolutamente inadeguate ai bisogni delle popolazioni e della civiltà odierna.

Oltre alle statali, vi sono quelle gestite da società private o, meglio, società sovvenzionate dallo Stato. Si tratta di un'altra spina della questione dei trasporti in Sicilia. Anche qui occorre mettersi d'accordo. Io penso che sia opportuno abbandonare il concetto di sovvenzionare tali ferrovie private al solo scopo di mantenere l'occupazione di un certo numero di persone, spendendo delle somme assolutamente sproporzionate all'entità del risultato che si raggiunge. Intendo riferirmi alla linea Siracusa-Ragusa-Vizzini ed alla linea circumetnea. Per la prima, la situazione è addirittura insostenibile; per la seconda, ancora vi è un notevole interesse pubblico e possibilità di funzionamento, senza troppo gravare la pubblica finanza.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Ma anche le ferrovie dello Stato sono passive.

MAJORANA. Sì, ma le tariffe di queste non sono state sufficientemente aumentate.

LA LOGGIA, *Assessore alle finanze*. Come, non sono state aumentate?

STARRABBA DI GIARDINELLI. Lo domandi agli utenti!

MAJORANA. Intendo dire che l'aumento delle tariffe delle ferrovie principali, gestite dallo Stato, è stato assai minore, relativamente a quello delle secondarie. Qui non è questione di tariffe; la questione è che mancano i viaggiatori. Quando si arriva a mantenere in esercizio una ferrovia in modo tale da fare, come per la Ragusa-Vizzini, passare un treno ogni

tre o quattro giorni, cioè con minore frequenza che nella ferrovia di Gibuti, è chiaro che non si ha più ragione di esercitare tale ferrovia in un paese civile. Si tratta, quindi, di inadeguatezza del mezzo di trasporto, che ha una velocità commerciale di 5 chilometri l'ora. E' in corso, per le ferrovie secondarie gestite dallo Stato, la fornitura delle automotrici speciali ordinate dal Ministro Corbellini quando egli era capo del Servizio trazione; questo permetterà di considerare con maggiore tranquillità il problema.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Deve convenire che ha giovato anche l'intervento dello Assessorato regionale.

MAJORANA. Sì, ma l'intervento del Ministro Corbellini ebbe luogo quando ancora non esisteva la Regione.

Ma la situazione delle ferrovie secondarie permarrà assai grave per quanto si riferisce al trasporto delle merci. Quando appare necessario, per spedire della merce su un breve percorso, eseguire almeno due trasbordi, risulta evidente che i mezzi di trasporto a ciò relativi non sono più rispondenti alle comuni esigenze del commercio.

Veniamo alla questione delle tariffe. Devo subito dire che vi è stata una mancanza da parte del Governo regionale. Sebbene, come ho detto, lo Statuto preveda, con uno speciale articolo (n. 22), l'intervento della Regione, proprio in questo periodo e senza alcuna inframmettenza della Regione stessa, si è provveduto a modificare le tariffe per i viaggiatori e per le merci, esattamente in senso contrario a quelli che sono gli interessi della Sicilia e del Meridione.

D'ANTONI. La Regione è intervenuta.

MAJORANA. Non mi risulta. Ma, comunque, ha cercato essa di evitare quanto si è verificato? Ho sott'occhio un diagramma che dimostra la variazione delle tariffe viaggiatori. In sostanza, la differenzialità delle tariffe è stata ridotta a svantaggio della Sicilia.

Nel 1906, quando vennero introdotte le tariffe differenziali in Italia, si tendeva, data la conformazione geografica del Paese, ad eliminare lo svantaggio, come ha già accennato l'onorevole Castrogiovanni, in cui si vengono a trovare le regioni meridionali, le cui merci sono costrette a percorrere un lungo viaggio prima di arrivare ai centri di consumo. Il coef-

ficiente di differenzialità, pertanto, era congegnato in modo da ridursi in proporzione alla lunghezza del viaggio; in altri termini, il costo per chilometro era inversamente proporzionale alla distanza complessiva del viaggio e, al di là di una certa lunghezza, l'aumento diveniva addirittura irrisorio. In un diagramma avente per ordinate il costo e per ascisse la lunghezza del percorso, la curva rappresentativa delle tariffe, pertanto, assumeva un andamento quasi orizzontale. Attualmente e viceversa, essa ha un andamento fortemente inclinato, per cui i costi dei lunghi percorsi sono stati enormemente aumentati. Ciò è stato fatto, poichè, abbandonando il criterio precedentemente usato di favorire i lunghi percorsi e per fronteggiare la concorrenza dei mezzi su strada, si è ritenuto dover notevolmente abbassare i costi dei viaggi brevi — sottoposti alla concorrenza stradale — e di calcare la mano su quelli dei viaggi lunghi, per i quali si ritiene che le ferrovie si trovino ancora in condizioni di monopolio. E' evidente come tale aggravamento dei costi colpisca principalmente i viaggiatori da e per la Sicilia, posta all'estremità dello stivale d'Italia. Ho sentito dire che, per i viaggi turistici, verrà adottata una tariffa preferenziale, ma occorre tenere presente che le ferrovie non servono esclusivamente i turisti italiani o stranieri, ma devono servire, invece, principalmente coloro che viaggiano per affari e per bisogno.

Se consideriamo, poi, le tariffe per le merci, constateremo che qui l'aggravamento è stato enormemente più sensibile, con incalcolabile danno per la nostra economia.

Come vedete, la questione è gravissima. Attendendo i chiarimenti dell'Assessore, ma posso dire fin d'ora che il Governo non ha curato di rafforzare l'autorità del suo rappresentante sull'argomento. Non si deve dimenticare che si lotta con una burocrazia, la quale è troppo rigidamente sostenitrice dei suoi privilegi, ed occorre riuscire a modificare tale mentalità.

Noi siciliani avremmo dovuto addirittura chiedere una tariffa speciale per la Sicilia. Se teniamo conto che, oltre le distanze che aumentano, per il nostro caso, ci sono le maggiori deficienze e difficoltà delle linee — come il lungo semplice binario fra Battipaglia e Villa S. Giovanni, la strozzatura dello stretto di Messina, l'insufficienza degli impianti

— si giunge così quasi alla preclusione dei viaggi per il cumulo dei disagi e dell'eccessivo prezzo. E questo è un danno enorme al progresso della Sicilia.

La questione delle tariffe, inoltre, incide, e dev'essere tenuta presente anche per le comunicazioni via mare, ove mi risulta che avviene qualche cosa di analogo alle ferrovie e per cui è urgente intervenire.

Desidero fare un richiamo, infine, alla necessità di istituire un ufficio doganale-ferroviario a Messina; in occasione della discussione sull'industria e commercio è stata stata rilevata anche tale deficienza. Con la istituzione di un ufficio del genere, si verrebbero a favorire gli esportatori siciliani, i quali sono ora posti nella condizione di non potersi affermare, appunto perchè sono costretti a mantenere degli uffici di rappresentanza alle frontiere, i quali, poi, per la loro vicinanza ai luoghi di consumo, nazionali ed esteri, e la distanza dei luoghi di produzione, finiscono per passare in altre mani, sicchè con gli uffici si perde anche il controllo delle valute di esportazione. Un ufficio doganale a Messina rappresenterebbe dunque, anche un mezzo di controllo sia statistico sia diretto a garantire la genuinità della merce ed a favorire la creazione in sito della organizzazione esportatrice, con tutto quello che importa di locali e di manipolazione e conservazione. Il materiale esportato potrebbe, così, transitare senza sostare ai posti di frontiera, ciò che normalmente implica notevoli rischi e danni.

Ho sommariamente accennato alle questioni da me ritenute di maggiore interesse; vi sono molti altri argomenti che potrebbero essere illustrati sui trasporti e sulle comunicazioni terrestri come sulle telecomunicazioni. Si tratta di problemi fondamentali per noi. Dobbiamo riconoscere che vi sono centinaia di migliaia di siciliani, i quali non si muovono dalle loro residenze nè comunicano fra loro, appunto perchè ostacolati dalla natura e dallo scarso progresso in tali campi di attività umana. Il Governo regionale deve proporsi di affrontare seriamente tali problemi vitali, preliminarmente, fornendo degli strumenti atti a valutarne la portata e le difficoltà.

Torniamo, così, a quanto ho già altra volta rilevato: occorre costituire un'ossatura burocratica, la quale serva a stabilire la continuità e l'adeguatezza delle osservazioni e spersonalizzando l'Assessorato. Quando si pensa che l'As-

essorato dei trasporti non ha nemmeno un funzionario di concetto, ciò è veramente terrificante.

D'ANTONI. Ma l'abbiamo chiesto...

MAJORANA. Ma non l'avete ottenuto...

D'ANTONI. Non potevo inventarlo io.

MAJORANA. Io questo non potrei sostenerlo; certamente è da definire perlomeno inaudito il fatto che non si riesca ad avere nemmeno qualche persona di fiducia, la quale sia in grado di informare con cognizione di causa sia l'Assessore che il Presidente della Regione sulle principali questioni che essi dovrebbero trattare. E questo non è prova di eccessivo interessamento da parte del Governo regionale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole D'Antoni.

D'ANTONI. Onorevoli colleghi, avverto di trovarmi, stasera, in una situazione, che, se non è inquietante, è certamente piena di incertezze. Credo che l'onorevole Verducci si trovi nelle condizioni — mi si consenta il ricordo letterario — di un Amleto, questa volta in gonnella, che ripeta il suo: *essere o non essere*. Io, d'altro canto, non so, se mi trovo nelle condizioni del becchino shakespeariano, che cantava e parlava, rimuovendo, indifferentemente, teschi e stinchi di gente dissepolta.

Noi parliamo dell'Assessorato per i trasporti e l'Assessorato non c'è più; perchè, purtroppo, il Governo ha pensato di degradarlo a semplice Ufficio, dipendente dalla Presidenza. Ciò — mi sia consentito, uscendo da ogni figurazione letteraria — è stato, dal punto di vista politico, un vero e proprio errore. Vero è che io stesso soleva ripetere che l'Assessorato era « una scatola vuota », ma è pure vero che avevo l'animo di metterci dentro più di qualche cosa. Desiderio onesto, che fu adempiuto da parte mia e del Presidente Alessi, ma che non fu adempiuto da altri, per certe gravi resistenze, di cui parlerò più specificatamente, e per le quali il collega onorevole Majorana, giustamente, poté rilevare deficienze nell'attività dell'Assessorato per i trasporti.

A questo punto è bene segnare i limiti dei poteri e delle facoltà accordati all'Assessorato, poteri che sorgono dagli articoli 17, 20 e 22 dello Statuto, contro cui si è opposta una meticolosa resistenza, una ostinata resistenza dei poteri della burocrazia centrale, ai quali non potevamo fare nè una rivoluzione, nè una protesta a carattere comiziale. Abbiamo svolto,

al contrario, un'azione tenace, tenacissima, spesso paziente, anche sottomessa, con frequenti visite a Roma, che ebbero risultati scarsi e, vorrei dire, negativi, in relazione ai nostri vagheggiati disegni. La nostra presenza non servì, spesso, che ad esercitare lo spirito di tolleranza degli uomini del Governo centrale. Spirito di tolleranza, molto lontano dallo altro, che noi sollecitiamo, che è quello della comprensione, dell'aiuto fraterno e della cooperazione, che sono un dovere nazionale.

CASTROGIOVANNI, *Presidente della Commissione e relatore di maggioranza...* e della ottemperanza allo Statuto.

D'ANTONI. Anche le più modeste nostre richieste sono rimaste insoddisfatte. Quando assunsi l'Assessorato per i trasporti, avvertii subito l'esigenza di avere dei funzionari di particolare capacità ed esperienza e, interpellato il Capo del Compartimento di Palermo, ebbi indicati taluni valorosi funzionari siciliani di sperimentato valore. Cinque o sei nomi furono offerti al Ministro, ma tutti ci vennero negati con una lettera, che diceva: « Sentito il parere del Consiglio di Presidenza, non si ritiene opportuno accogliere l'istanza della S. V., spiacenti di non potere inviare alcun funzionario a codesto Assessorato. » La nostra richiesta mirava a stabilire rapporti d'intesa per una migliore intelligenza dei bisogni della Regione in relazione alle possibilità e ai doveri del Governo centrale verso la Sicilia. Fatto inerescioso, che non va riferito soltanto al Ministro dei trasporti, perchè un uguale lettera fu ricevuta dal mio Ufficio con la firma dei Ministri della marina mercantile e delle comunicazioni. Cosa notevole: neanche una virgola vi era modificata nel testo delle lettere. Tutte incominciavano allo stesso modo: « Udito il Consiglio di Presidenza... ». Piccole cose, che da sole denunciano una situazione e giustificano la precarietà della vita dell'Assessorato. Ma ciò, a mio avviso, non poteva spingere nessuno a sopprimerlo. Anzi vi era motivo politico per mantenerlo e per servirsene al fine di far conoscere tutti i nostri bisogni nel settore dei trasporti e delle comunicazioni, che attendono di essere soddisfatti.

La Sicilia vuole lavorare e produrre, ma vuole anche i mezzi necessari per lavorare e trasportare i suoi prodotti.

Questo errore iniziale del Governo regionale va corretto.

Mi auguro che alla collega Verducci siano

riconosciuti quei poteri, che le sono necessari, soprattutto, dal punto di vista politico, e che al suo Ufficio sia restituita la dignità di Assessorato. E' una esigenza, che trova la sua giustificazione nelle ragioni, che avrò l'onore di sottoporre alla vostra considerazione.

Se la Sicilia deve realmente uscire dalle presenti angustie e darsi una economia più progredita e più ricca, ha bisogno di avere mezzi di trasporto facili, pronti e di basso costo, ed energia elettrica più abbondante ed a un prezzo eguale a quello praticato nelle altre regioni.

Il problema dei trasporti è apparso sempre come un problema base della nostra vita economica. Sonnino e Franchetti scrissero, nella relazione, che accompagna l'inchiesta sulle condizioni della Sicilia, che quello dei trasporti, assieme a quello della viabilità, è il primo bisogno dell'Isola, la causa più frequente e più intima delle sue sofferenze.

Per queste considerazioni di ordine generale e per altre che vi esporrò, non stimo nè opportuna nè utile la decisione, presa dal nuovo Presidente della Regione, di ridurre l'Assessorato per i trasporti e le comunicazioni ad un Ufficio.

Il collega Majorana ha opportunamente ricordato che a Roma vi è una Direzione generale per la costruzione di nuove ferrovie, di cui, ancora oggi, si ragiona se la competenza spetti al Ministro dei lavori pubblici o al Ministro dei trasporti. L'onorevole collega invocava una maggiore chiarezza e determinazione di competenze tra i due Ministeri per siffatta materia.

E' bene rilevare, a questo punto, che la Direzione generale per le nuove costruzioni interessa quasi esclusivamente il Mezzogiorno e, in modo particolare, la Sicilia. Forse questo fatto ci può dare la spiegazione, perchè non sia possibile stabilire un accordo fra il Ministro dei lavori pubblici e il Ministro dei trasporti. Questo disaccordo dà l'occasione a non fare nulla nè per il Mezzogiorno nè per la Sicilia. Non sollevo sospetti, nè faccio affermazioni, che non siano confermate dalla realtà di ogni giorno e dall'autorità di uomini responsabili. Sabato scorso Don Luigi Sturzo in un articolo, pubblicato sul giornale *Sicilia del Popolo*, scriveva in materia di politica governativa dei trasporti: « *E' più facile mettere d'accordo Washington e Mosca che il Ministro dei lavori pubblici e quello dei trasporti!* ».

Questa è la sorte, che spetta sempre ai siciliani! Per noi ci sono sempre difficoltà e promesse, promesse e difficoltà. In questa altalea rimaniamo con la nostra sfiducia e con i nostri bisogni.

Certamente non è con questi metodi e con questi uomini che noi possiamo creare la nostra rinascita economica e civile. Per vincere tante dannose incertezze e tanti gravi abbandoni, uomini politici e tecnici hanno avanzato la proposta di creare in Sicilia una Direzione generale per le ferrovie.

Il compianto ingegnere Livio Sansone, anima di siciliano, nella prima conferenza ferroviaria, letta nel 1947 al Centro per l'Incremento economico della Sicilia, pose l'esigenza della creazione di una Direzione regionale a Palermo per le ferrovie dello Stato.

Invero il carattere di Amministrazione autonoma, accordato alle ferrovie dalla legge organica del 1907, escluderebbe la necessità di un'altra autonomia regionale ferroviaria.

Osservava il Sansone, che il principio dell'autonomia ferroviaria fu adottato come termine medio di transazione fra le due opposte tendenze: l'una propugnatrice dell'esercizio privato e l'altra dell'esercizio di Stato.

Si volle, allora, creare un'azienda, nella quale fosse ridotto al minimo possibile l'intervento degli organi politici dello Stato. Tale autonomia dava all'Azienda ferroviaria lineamenti non conformi alle altre amministrazioni dello Stato, ma consentiva uno sviluppo ininterrotto, in quanto su essa non avevano effetto le incertezze e le pressioni della politica.

Durante il regime fascista, con la creazione del Ministero dei trasporti, questo carattere autonomistico dell'Amministrazione delle ferrovie venne annullato. I larghi poteri del Consiglio di Amministrazione vennero attribuiti di fatto al Ministro, riservando al Consiglio solo poteri consultivi, rendendo, così, possibili tutte le cattive influenze e intromissioni delle forze negative della politica nella gestione amministrativa dell'Azienda. Aumentate le pastoie burocratiche, le Sezioni di esercizio e gli Uffici compartimentali non hanno quella indipendenza e snellezza, che sarebbero ed essi necessarie come Direzioni regionali. La Sicilia, che ha vivo il problema per il potenziamento e lo sviluppo ferroviario, ha risentito più di tutte le altre regioni il danno di questo accentramento e di queste deleterie influenze politiche.

Il Governo regionale non potrà prendere alcuna iniziativa concreta in materia ferroviaria, se non riuscirà a svincolare la Direzione compartimentale siciliana da ogni dipendenza dal potere politico centrale, sia pure restando entro il quadro generale dell'attività nazionale dell'Azienda ferroviaria statale.

Questa esigenza non è nuova, ma, oggi, è resa più viva dai cresciuti bisogni e dalla nuova situazione politica. Noi dobbiamo riproporla al Governo con il concorso dei deputati nazionali, che hanno il dovere di interessarsi di questi problemi fondamentali.

Vi sono uomini politici responsabili, direttamente impegnati in questo ramo dell'Amministrazione dello Stato, i quali si sono dimostrati indifferenti a questi nostri vitali problemi.

COLAJANNI POMPEO. Uno è andato via; l'altro è rimasto!

D'ANTONI. All'inizio di questo mio intervento ho detto: « non basta produrre, bisogna trasportare ». Chi, come me, ha fatto esperienza in questo ramo di amministrazione, ha potuto constatare come nei mesi di punta, quando cioè i prodotti maturi debbono essere raccolti per il consumo, vi è impossibilità assoluta, dico assoluta, di inviare prontamente ai centri urbani le merci, che, spesso, finiscono con lo arrivare deteriorate per la lunga permanenza nelle stazioni ferroviarie, con gravissimo danno del produttore e perdita di prestigio del nostro commercio.

Ho sofferto in quei mesi l'incredibile e questa stessa esperienza farà l'onorevole Verducci. Una pioggia di telegrammi arrivava da tutte le parti della Sicilia, che sollecitava vagoni e linee libere per l'invio di merci.

Vogliamo noi accrescere la nostra produzione con questi mezzi di trasporto? Vogliamo noi trasformare la nostra economia con questi mezzi di trasporto?

Se non vogliamo metterci fuori della realtà, noi non possiamo produrre, se non abbiamo a nostra disposizione mezzi di trasporto celeri ed a prezzi economici.

Noi abbiamo bisogno di vedere migliorati i servizi e i sistemi ferroviari, ma, soprattutto, abbiamo il diritto di chiedere che venga integrata la linea ferroviaria siciliana, là, dove è inesistente, in quelle zone, che sono più care al nostro cuore e che sono tutte da conquistare. Parlo dell'interno della Sicilia, centro di

tristezza e di desolazione, di stenti e di sconcerti!

Gli sforzi del Governo regionale rimarranno sterili, se le condizioni dei nostri trasporti non verranno radicalmente modificate e migliorate per un nuovo e più energico indirizzo amministrativo e tecnico del Governo centrale nei nostri riguardi.

Un funzionario, che onora la Sicilia e, soprattutto, il suo Ufficio, il commendatore Tuccio, nella sua dotta relazione, letta a Catania durante il Convegno dell'E.R.P., ci ha ha detto chiaramente come stanno le cose. Egli ha denunciato la carenza delle linee esistenti, « che non hanno o non avranno più tra breve la potenzialità necessaria per fare fronte alle esigenze dei traffici ». Lo stesso, in occasione dell'inaugurazione a Catania della nave traghetto « Mongibello », mostrò di avere più coraggio di taluni nostri uomini politici. Disse che i ferrovieri della Sicilia avevano fatto intero il loro dovere durante e dopo la guerra, ma che le ferrovie non fanno il loro dovere, perchè non sono capaci di assolvere ai bisogni della popolazione.

Queste parole sono un giudizio grave e suonano condanna per il Governo centrale, la quale condanna appare più severa, perchè non sostenuta da alcuna passione di parte.

Queste le condizioni delle linee ferroviarie siciliane! Qualcuno potrebbe dirmi che si sta per elettrificare una delle nostre linee più importanti. Rispondo subito: con quali metodi e con quali mezzi? Quanta avarizia per la Sicilia! Spesso sui giornali leggo notizie, veramente confortanti, di grandi opere iniziate e concluse al Nord con una rapidità, che fa onore alla tecnica e all'Amministrazione nazionale. Ma qui, in Sicilia, tutto si perde nella consumazione del tempo. Per accelerare i lavori di elettrificazione sulla linea Messina - Palermo, qualcuno, che se ne intendeva, suggeriva di creare a Milazzo un punto di sbarco e di imbarco delle vetture, per avviarle direttamente a Reggio Calabria. Non è stato un dilettante a suggerirlo, ma un uomo responsabile, un uomo del Compartimento siciliano delle ferrovie, che vedeva con questo mezzo la possibilità di elettrificare la Palermo-Messina entro un breve termine di due anni, onde evitare il quinquennio e, forse, il decennio. La linea Palermo-Messina attende di essere elettrificata dal 1910, come dal 1926 attende di essere completato l'acquedotto di Montescuro Ovest. Le grandi opere pubbliche, in Sicilia,

hanno un uguale destino e finiscono tutte con l'essere sospese o rimandate alle calende..... « romane » o per effetto di un terremoto o a causa di una guerra!

Quinto Fabio Massimo il temporeggiatore ha sempre ispirato i nostri uomini di governo e tuttora li ispira per lasciare noi al nostro destino, che non è molto lieto.

Dunque, si poteva, con accorgimenti tecnici, elettrificare con maggiore prontezza e maggiore energia? Per il momento, tutto va a rilento. Gli stessi operai sono costretti a lavorare poche ore al giorno per l'intensità del traffico su quella linea. Chissà quando la vedremo elettrificata! Pertanto, il sistema scelto è buono. Si spende poco, si fa niente, il problema resta affidato all'azione calmieratrice del tempo.

Sulle ferrovie a scartamento ridotto ha parlato con esattezza di dati un nostro collega e non vi è bisogno di aggiungere altre parole. Mi permetto solo farvi considerare che la Sicilia tiene il triste primato delle ferrovie a scartamento ridotto rispetto a tutte le altre regioni della Penisola. Così la parte meridionale dell'Isola non può facilmente congiungersi con i centri lontani di consumo, poichè è servita da linee a scartamento ridotto. In siffatte condizioni non è possibile in quella zona sviluppare il commercio. Prodotti ortofrutticoli, prodotti minerari e della pesca non possono essere avviati direttamente dai centri di produzione ai centri di consumo, per le difficoltà create al movimento delle merci dalle linee a scartamento ridotto.

Questi, che noi denunziamo, sono bisogni di vita, i quali non possono essere, senza danno, troppo a lungo trascurati.

Ci voleva, per noi, più che un'ordinaria amministrazione, sebbene anche questa venga condizionata a criteri di preferenza a favore di regioni più fortunate e più ricche della nostra.

Opera sempre a nostro danno non l'odio o la malevolenza, ma il calcolo, l'egoismo e un esagerato e ingiusto interesse a far meglio le proprie cose a danno delle nostre. Queste doglianze e questi pensieri manifestai con la stessa chiarezza e fermezza al Ministro Corbellini, a Reggio Calabria, in occasione della inaugurazione della nave-traghetto « Aspromonte »: « Aiutare i soddissfatti e abbandonare i bisognosi non è certamente un metodo politico destinato a garantire ed a fecondare la unità della Patria. La Patria è una forma del-

la coscienza morale e non può consolidarsi che con criteri e metodi di giustizia amministrativa »).

Queste parole rivolsi all'onorevole Corbellini, a cui pure ricordai, in quella stessa occasione, la promessa fatta ai siciliani di un vasto piano di nuove costruzioni ferroviarie e stradali, che venne approvato con unanime decisione dalla Commissione plenaria centrale, alla quale parteciparono gli stessi Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti. Quella decisione e quella promessa portano la data del 9 aprile 1948.

Eravamo alla vigilia delle elezioni. A me parve doveroso non turbare la coscienza degli elettori con una comunicazione, che poteva essere dagli avversari sospettata e giudicata uno strumento elettorale. Per questo mi astenni dal comunicare l'importante decisione di quella Commissione, alla quale non erano stati estranei tanti nostri valorosi e appassionati sostenitori e difensori.

Luigi Sturzo definì storica quella decisione, alla quale ha attribuito, in articoli pubblicati su vari quotidiani, una straordinaria importanza ai fini del nostro progresso civile ed economico.

Va data lode al *Giornale di Sicilia* per avere posto questo nostro vitale problema innanzi alla coscienza regionale. Un lungo dibattito è stato aperto sul problema delle nuove costruzioni ferroviarie, a cui hanno partecipato ingegneri, uomini politici, tecnici e studiosi. Per la prima volta un problema tecnico è entrato nel dominio del pubblico. Non vi è siciliano, che non sia informato del piano di nuove costruzioni, deciso il 9 aprile 1948. Bene ha fatto il *Giornale di Sicilia* a porlo dinanzi alla responsabilità dei cittadini e degli uomini politici.

A questo proposito mi permetto raccomandare ai rappresentanti della Stampa che le questioni di carattere generale, specie se di natura tecnica ed economica, che vengono discusse in Assemblea, siano più largamente esaminate e raccolte, non per favorire questo o quel deputato, ma perchè esse diventino patrimonio della pubblica coscienza. Così si favorisce quella cultura siciliana, di cui in altro nostro discorso abbiamo parlato. Con questo metodo e con questo animo si riesce a vincolare la coscienza dei cittadini alla vita e al progresso della Regione.

Ritorniamo al piano delle nuove costruzioni. E' un argomento molto interessante sul

quale vi prego di volere consentire che m'indugi a parlare con particolari di date e di circostanze. Diciamo subito che bisogna fare cadere, nell'esaminare questo problema, certe preoccupazioni, sorte in taluni capoluoghi della Sicilia, che hanno fatto considerare il piano delle nuove costruzioni da un angolo visuale ristretto e particolaristico, come se esso giovasse più a Catania e meno Palermo, più a Trapani e niente a Messina.

La congiungente, che va per errore sotto la denominazione Catania-Trapani, interessa soprattutto l'interno della Sicilia: Alcamo, Camporeale, Corleone, Prizzi, Nicosia, Polizzi, grossi centri di vita agricola, che sono rimasti per troppo lungo tempo in un triste e dannoso isolamento, avulsi dall'attività economica della costa siciliana.

La città di Alcamo attende con fiducia questa opera, che le darebbe per la prima volta una ferrovia. Di recente, invitato dal Circolo di cultura di quella città, tenni un discorso in Alcamo su questo problema. Non è esagerato affermare che poche volte ho visto tanto interesse e tanti consensi di cittadini attorno ad una questione di tale natura. Più di 10 mila persone parteciparono a quel comizio. Quei cittadini considerano il problema come un problema di lavoro e di vita. Difatti tale esso è; e, se io vi insisto e lo sottopongo alla vostra particolare considerazione, lo faccio per impegnare non solo le vostre persone, ma i gruppi politici, a cui appartenete, nella speranza di potere contribuire alla realizzazione di questa opera veramente vitale. Il piano delle nuove costruzioni, promesso il 9 aprile dal Governo, deve essere attuato, se il Governo centrale vuole meritare la fiducia della nostra Regione.

Al Ministro Corbellini dissi chiaramente che nel mantenimento di quella promessa e nella esecuzione di quell'opera era impegnato il suo personale onore e quello del Ministro Tupini. Peraltro, mantenere le promesse non solo è un dovere, ma è anche una utilità, poichè l'esperienza del passato insegna che non giova giocare sulla fiducia del popolo siciliano.

Dicevo che le nuove costruzioni ferroviarie, previste nel piano, non interessano direttamente nè Palermo nè Catania nè Trapani o, perlomeno, interessano Palermo, Catania, e Trapani per la parte che a ciascuna di queste città è propria.

E' anacronistico e assurdo concepire e praticare, oggi, una politica con spirito municipale, quando la vita economica e politica di

tutti i paesi si svolge necessariamente sul piano internazionale e mondiale. I bisogni e gli interessi sono solidali e, se una parte del corpo sociale soffre, tutto l'organismo ne soffre. La vita di un villaggio, senza acqua e senza strade, interessa e deve interessare la Sicilia, che io considero come una unità viva ed operante.

Questo è il nuovo sentimento, che deve animare la nostra politica e la nostra coscienza nel clima dell'autonomia.

Se queste linee ferroviarie nuove sono destinate a ravvivare la vita dei centri bisognosi della Sicilia, noi abbiamo un particolare dovere politico e morale per chiederne l'attuazione.

Ma non si tratta, soltanto, di nuove ferrovie. Il piano prevede la costruzione di nuove strade e la trasformazione di talune strade comunali in strade nazionali. Il piano è un complesso organico di comunicazioni ferroviarie e stradali, che si integrano e si completano.

Mi permetto leggervi, per una migliore conoscenza del problema, l'elenco delle opere decise dalla Commissione centrale:

A) Ferrovie:

- 1) Costruzione della linea (Catania) Regalbuto - Nicosia - Sperlinga - Gangi - Petralia - Polizzi - Valledolmo - Marcatobianco - Lercara - Prizzi - Corleone - Roccamena - Camporeale - Alcamo (Trapani), con diramazione Polizzi - Fiumeforto;
- 2) Costruzione della linea Caltagirone - Niscemi - Gela;
- 3) Costruzione della linea Canicattì - Riesi - Mazzarino - S. Cono - Caltagirone;
- 4) Costruzione della diramazione Randazzo - Carcaci;
- 5) Rettifica della ferrovia Caltagirone - Vizzini - Scordia, per Palagonia;
- 6) Trasformazione a scartamento ordinario della ridotta Castelvetro - Sciacca - Ribera - Porto Empedocle;
- 7) Costruzione della linea a scartamento ridotto Burgio - Ribera;
- 8) Completamento della ridotta Palermo - Monreale - Camporeale, col suo proseguimento fino a Salaparuta.

B) Strade statali:

- 1) Lentini - Francofonte - Vizzini - Monterosso S.S. 115 presso Ragusa;
- 2) Bivio Leone (S.S. 114) - Palagonia - Caltagirone;

- 3) Bivio Scelferraro (S.S. 113) Vita - Salemi - S. Ninfa (S.S. 119);
- 4) Dal Km. 50 circa della S.S. 121 un allacciamento diretto in fondo valle con la 120 S.S., utilizzando parte delle provinciali Agira - Gagliano - Castelferraro ed Agira - Nicosia;
- 5) Catania - Catenanuova - Stazione Pirato (S.S. 121) e prolungamento della S.S. 117 del Bivio Nissoriali per Leonforte, fino a Stazione di Pirato;
- 6) Strade di accesso alle località archeologiche: Selinunte e Segesta;
- 7) Marsala - Salemi - Gibellina - Salaparuta - Roccamena - Prizzi - Corleone;
- 8) Bivio Pelaga - Lercara - Bivio Cammarata - Borgo Recalmici (Bivio S.S. 121);
- 9) Polizzi - Campofelice.

CALTABIANO. Per questo ci vogliono miliardi.

D'ANTONI. Sessanta miliardi. Trattasi di un vero piano regolatore ferroviario e stradale, che, come avete appreso, prevede, fra l'altro, strade di accesso alle località archeologiche di Selinunte e di Segesta e, per la provincia di Trapani, l'importante strada, che da Marsala si svolge verso Salemi, Gibellina, Salaparuta, Roccamena, Prizzi, Corleone. Chi si pone davanti una carta geografica, si rende conto dell'importanza di questa strada, il cui valore supera quello di una linea ferroviaria. Congiungere Marsala con Corleone in breve ora è un modo come avvicinare paesi e rendere viva e attiva la vita di due provincie, che sono ancora isolate l'una dall'altra.

La scarsità delle comunicazioni genera sempre l'isolamento economico, il quale, a sua volta, crea l'isolamento spirituale, di cui soffriamo. Su questo giocano tutti coloro che ci vogliono mantenere nelle presenti condizioni di paese depresso e arretrato.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti e alle comunicazioni*. Se c'è un piano, non credo che ci vogliano isolare. Auguriamoci che il piano si attui.

D'ANTONI. Ora ci arriverò.

COLAJANNI POMPEO. Le leggi son, ma chi pon mano ad elle?

D'ANTONI. La spesa, prevista per sessanta miliardi, avrebbe dovuto essere prelevata, quasi per intero, dal fondo-lire E. R. P..

Mi ricordo che, quando in questa Assemblea

si discusse dell'E.R.P., richiamai la vostra attenzione sulla relazione, fatta a Catania dal commendatore Tuccio, nella quale è prevista una spesa di 180 miliardi, entro un decennio, per il rifacimento e l'integrazione delle attuali linee ferroviarie. Dissi, allora, che, se non si voleva compromessa l'attuazione del piano di nuove costruzioni, bisognava svolgere un'attiva e vigile azione verso il Governo centrale, perchè il complesso delle opere necessarie domandate dal Capo del nostro Compartimento venissero soddisfatte con i mezzi forniti dal bilancio dello Stato, così come era stato fatto e come si fa per il resto d'Italia e che, per quanto riguardava il noto piano regolatore delle nuove costruzioni ferroviarie e stradali, doveva essere utilizzato il fondo E. R. P..

Avvertii l'Assemblea che l'assegnazione del fondo-lire ai bisogni ordinari delle ferrovie siciliane avrebbe messo nel nulla le promesse fatte il 9 aprile 1948.

A scanso di responsabilità sento il bisogno di segnalarvi che, su questo problema ho fatto intero il mio dovere, rivolgendomi ai Sindaci siciliani, ai deputati e membri nazionali e alla pubblica stampa, senza perdere di vista i competenti Ministeri. Con lettera circolare a stampa ho reso edotti i nostri rappresentanti politici nazionali dell'importanza del problema, richiamando la loro attenzione sull'opportunità di abbandonare ogni idea di revisione del piano e di chiedere al Ministero competente la sola modifica utile, cioè che le opere previste venissero eseguite in un unico tempo anzichè in tre tempi successivi, secondo la decisione della Commissione centrale dell'epoca.

Questo è un punto molto importante. Se si dovesse accettare la distribuzione dei lavori nei tre tempi indicati nel piano, la Sicilia occidentale potrebbe correre il rischio, per mancanza di fondi, di avere più tardi pregiudicata la costruzione delle opere, che le sono proprie. Bisogna iniziare le opere in un unico tempo, e dalla Sicilia orientale e dalla Sicilia occidentale, non solo per occupare contemporaneamente nelle varie parti della regione un uguale numero di disoccupati, ma, soprattutto, per garantire l'esecuzione delle opere in tutti i due versanti.

Se si inizieranno contemporaneamente le opere, nessun governo potrà lasciare a metà opere così cospicue, già avviate.

La sfiducia e il pessimismo attivo, che accompagnano queste mie parole, potrebbero a

taluno apparire esagerati o, quanto meno, determinati da spirito di polemica e di opposizione. Posso assicurarvi che è lontano dal mio animo ogni sentimento men che buono, che non giovi all'interesse della Regione. Se così penso e parlo, è perchè a Roma ho avuto viva l'impressione, presso i competenti Ministeri, che la promessa del piano del 9 aprile 1948 possa restare una semplice promessa, destinata a cadere nella lunga attesa.

AUSIELLO, *relatore di minoranza*. Promesse elettorali!

D'ANTONI. Per questo, alla fine di dicembre, dovendo recarmi a Catania, nella mia qualità di Assessore per partecipare all'inaugurazione della nave-traghetto « Mongibello », essendone stato impedito per ragioni di salute, non trascurai di richiamare vivamente l'attenzione dell'onorevole De Gasperi e dei Ministri Corbellini e Tupini e del nostro Presidente della Regione sull'importante problema.

Vi leggo il testo del telegramma spedito al Presidente De Gasperi a Taormina: « Impossibilitato causa improvvisa mancare di partecipare cerimonia consegna bandiera nave traghetto « Mongibello » mi è grato inviare mio personale e deferente saluto. Se fossi intervenuto a detta cerimonia avrei ricordato come ricordo all'Eccellenza vostra ed ai Ministri ai lavori pubblici ed ai trasporti la decisione del 9 aprile del corrente anno della Commissione plenaria centrale che approvava il piano delle nuove costruzioni ferroviarie stradali che un grande siciliano definì storica e che le popolazioni dell'Isola hanno salutato con gioia come premessa sicura del progresso economico e civile per i paesi della nostra Regione.

« L'esecuzione dell'opera di detto piano è stata prevista in un periodo di dieci anni con somme da prelevarsi dal fondo-lire E. R. P.. La Giunta regionale ha chiesto l'esecuzione dei lavori in un unico tempo e per la Sicilia occidentale e per la Sicilia orientale con prelievo della somma occorrente di cinquanta miliardi dal fondo-lire. I comuni interessati unanimemente hanno con apposite deliberazioni avanzato la stessa richiesta al Governo centrale. Il differimento nella esecuzione delle opere previsto dal piano 9 aprile con l'esaurirsi del fondo-lire renderebbe vana la ricordata decisione e costituirebbe nuova delusione del popolo siciliano.

« Prego Vostra Eccellenza dare assicurazio-
ne in così felice occasione, dell'appresta-
mento di congrue somme e dell'immediato
inizio delle opere. Devotissimo Assessore re-
gionale trasporti. Paolo D'Antoni ».

La sera dello stesso giorno dell'invio del mio telegramma la radio nazionale riportava una larga comunicazione ufficiale del Ministero dei trasporti, con la quale si rendevano note le provvidenze del Governo centrale per la Sicilia in materia di costruzioni ferroviarie. Così il Ministero ci ha fatto conoscere che, per la Sicilia, dal 1944 al giugno 1948, sono stati spesi circa 4 miliardi.

La notizia è buona per noi e va commentata. Dai documenti ufficiali dallo stesso Governo centrale, in mio possesso, si rileva che, per tutto il territorio nazionale, per lo stesso periodo, sono stati spesi 187 miliardi 745 milioni.

Ora, se è vero che per noi sono stati spesi solo 4 miliardi entro lo stesso periodo di tempo, se è vero che la popolazione siciliana costituisce la decima parte dell'intera popolazione nazionale, se è vero che la Sicilia è la seconda regione, per popolazione, rispetto alle altre regioni, se è vero che la Sicilia è la sola regione d'Italia che non ha tutt'oggi linee elettrificate (tutte le altre regioni, ho qui sott'occhio un documento ufficiale, comprese la Puglia, la Lucania e la Calabria, hanno linee elettrificate), se è vero che la Sicilia ha il sistema ferroviario più arretrato rispetto alle altre regioni, anche per l'eccessivo sviluppo dato a suo tempo alle secondarie a scartamento ridotto, è anche vero che la Sicilia avrebbe avuto il diritto ad un trattamento di preferenza.

Noi limitiamo le nostre istanze entro i limiti della parità, la quale ci viene — è doloroso constatarlo — contestata.

Difatti, se sono stati spesi per noi solo 4 miliardi, al nostro decimo mancano ben 14 miliardi.

Onorevole De Gasperi e onorevole Corbellini, ricordatevi che tra i comandamenti di Dio ve n'è uno che dice: «Non rubare!». Rubare ai poveri, come noi siamo, è, più che peccato, delitto di lesa Patria!

Abbiamo, di questi giorni, prontamente e diligentemente parlato sull'articolo 38 del nostro Statuto e sulla portata e il valore di esso. A proposito di detto articolo deve essere osservato che, se a Roma dovessero continuare a trattarci con gli stessi criteri con cui ci han-

no trattato i Ministri dei trasporti e dei lavori pubblici, lo stesso articolo 38, anche se venisse applicato, non riuscirebbe a darci quegli aiuti che noi ne speriamo. L'articolo 38 verrebbe divorato dalla disuguaglianza del trattamento, che ci verrebbe fatto.

L'articolo 38 è stato pensato come un mezzo idoneo per aiutarci a fare passi più spediti sotto la guida anche di un Governo centrale consapevole dei nostri bisogni e animato della stessa nostra volontà.

Onorevole Restivo, come vedete, il vostro posto di Presidente non è un posto comodo. E' un posto di sofferenza e di dolore e, soprattutto, di lotta. Alla vostra difficile opera occorre la vostra volontà e il concorso di tutte le forze della Regione per vincere le resistenze, che ci vengono da lontano.

Si dice: D'Antoni fa il pessimista. Potrebbe essere un'accusa e non lo è. L'onorevole Mattarella, Sottosegretario ai trasporti, è uomo di responsabilità e di nota abilità. Se egli, invece di scrivere lunghi articoli sull'opportunità o meno della linea, ci aiutasse con parole di ferma decisione a realizzare il piano delle opere promessoci, assumendo chiaramente la sua parte di impegno, noi gli resteremmo sinceramente grati.

Chiediamo a lui, che lo può, un atto di volontà e di responsabilità. E, se dovessero sorgere contrasti tra i suoi doveri di rappresentante politico della Sicilia e quelli del suo Ufficio di Sottosegretario ai trasporti, sappia egli prendere la giusta decisione. E' stato nostro costume abbandonare gli uffici politici, quando c'è parso che essi fossero d'impedimento alla tutela degli interessi del Paese.

Si può rinunciare al potere. Se il potere è, come si dice, una croce! La verità è un'altra. Il potere è un castigo che Dio spesso volte infligge agli uomini, che molto presumono e poco rendono di bene.

Nessuna parola grave nei riguardi dell'onorevole Mattarella, ma un invito aperto a partecipare con noi a questa lotta, che è di particolare interesse siciliano. Noi invochiamo la sua collaborazione e il suo impegno. Questo invito rivolsi a lui a Trapani e ad Alcamo ed ho il dovere di ripeterlo in questa sede, lontano dall'animo mio ogni sentimento o risentimento personale.

Comitati cittadini si sono costituiti sotto la spinta e l'azione del mio Assessore in molti comuni con la partecipazione di tutti i partiti. Bisogna facilitare tale movimento e favo-

rire la creazione di altri comitati locali, perchè il problema sia imposto e le opere attuate.

Ho assunto l'impegno di continuare ad interessarmi della questione. Mantengo la promessa. Sarei felicissimo, se venissi chiamato dall'Assessore a partecipare a questa opera. A chi dice e a chi parla del mio pessimismo posso rispondere che le mie apprensioni sono condivise da un uomo di alta responsabilità, Don Luigi Sturzo. Egli scriveva parole gravi, l'altro ieri, in proposito, sull'opera del Governo centrale. Mi permetto segnalarvi alcuni punti dell'articolo pubblicato da Don Luigi Sturzo sulla politica dei trasporti del Governo in Sicilia, in relazione al piano delle nuove costruzioni del 9 aprile 1948: « Il tempo è « mancato anche per approvare i nuovi lavori « ferroviari del Mezzogiorno e delle Isole, per « le quali il Consiglio dei Ministri, nel novem- « bre scorso, assegnò dal fondo E.R.P. 1948-49 « venti miliardi su ottantanove: sin'oggi, i 69 « (che poi sono 70) sono stati belli e spesi (non « dico dove per non seccare gli amici interes- « sati) ed i 20, dopo mille discussioni, non so- « no stati approvati dal Tesoro nè dal Consi- « glio dei Ministri, nè portati in Parlamento. »

Il Governo nazionale non solo non ha destinato e utilizzato entro l'anno i 20 miliardi assegnati al Mezzogiorno e alla Sicilia, che sono rimasti nel limbo delle cose incerte e sperate, ma, cosa ancora più grave, non ha provveduto con mezzi adeguati del bilancio del Ministero dei trasporti al potenziamento, alla trasformazione ed elettrificazione delle linee esistenti in Sicilia.

Il fondo-lire, che doveva essere destinato per il piano delle nuove costruzioni, sarà riversato chi sa per quali altri lavori.

In una mia intervista, concessa poco tempo addietro al *Sicilia del Popolo* espressi il giudizio, che oggi confermo: « Questo piano del 9 aprile o si farà con denaro americano e con metodi americani o non si farà mai più ».

Riconosco onestamente che lo Stato non ha la possibilità finanziaria di provvedere contemporaneamente alla trasformazione e integrazione delle linee esistenti e all'esecuzione dell'importante complesso di opere ferroviarie e stradali, di cui discorriamo, e che con tanto senso di giustizia e di opportunità ci sono state assegnate!

A questo punto sorge la domanda: possiamo, ancora, utilmente e tempestivamente intervenire perchè il Governo provveda coi mezzi di bilancio alla sistemazione, alla integra-

zione e al potenziamento delle linee esistenti e coi fondi E.R.P. alla realizzazione del piano delle nuove costruzioni? Credo di sì!

Se le nostre istanze saranno accolte, gran vantaggio ne verrà al prestigio e del Governo centrale e del Governo regionale e il primo compirà opera veramente patriottica e di giustizia e avvierà alla conciliazione la sua anima con la nostra, il suo potere con la nostra fiducia.

Perchè questa discussione non resti una semplice implorazione o protesta, mi permetto presentare alla vostra approvazione il seguente ordine del giorno, che vi leggo:

« L'Assemblea regionale siciliana,

ritenuto che le condizioni delle linee ferroviarie in esercizio sono del tutto insufficienti al movimento delle merci e delle persone, per cui se ne rende improrogabile il potenziamento;

considerata necessaria, a tal fine, la creazione di una direzione compartimentale siciliana delle FF. SS.;

ritenuto che le opere di potenziamento delle linee esistenti devono essere soddisfatte in Sicilia, come è avvenuto per le altre regioni, con i mezzi del bilancio dello Stato;

esaminato il piano delle nuove costruzioni ferroviarie e stradali, approvato dalla Commissione plenaria centrale il 9 aprile 1948;

ritenuto che esso risponde ad effettive esigenze economico-politico-sociali di molti comuni dell'interno della Sicilia, che lo hanno accolto con unanime soddisfazione;

ritenuto che la spesa relativa, prevista in 60 miliardi di lire, è stata, allora, collocata in massima parte sui fondi del Piano E.R.P.;

considerato che il Governo nazionale non può simultaneamente coi propri mezzi provvedere e al potenziamento delle linee ferroviarie esistenti e alla costruzione delle nuove opere sopra menzionate;

considerata l'urgenza del complesso delle opere da eseguirsi;

invita

il Governo regionale a svolgere opera efficace presso il Governo centrale:

a) per la creazione di una Direzione compartimentale siciliana delle FF. SS.;

b) per l'assegnazione di congrue somme sul bilancio dello Stato per il potenziamento e la trasformazione delle linee ferroviarie esistenti:

c) per il prelievo sul fondo-lire E. R. P., entro il quadriennio, della somma di lire 60 miliardi, prevista per l'esecuzione delle opere ferroviarie e stradali, approvate con il piano del 9 aprile 1948;

d) che vengano sollecitamente approvati i progetti relativi al piano suddetto e che siano ordinati gli aggiornamenti e le revisioni dei medesimi;

e) che le opere del piano vengano eseguite in un unico tempo e sul versante occidentale e sul versante orientale della Sicilia. »

(ALTABIANO. Lo vuole mettere ai voti?)

D'ANTONI. Desidero che l'Assemblea lo voti.

Onorevoli colleghi, affido al vostro senso di responsabilità la discussione e l'approvazione dell'ordine del giorno, che ho avuto l'onore di presentarvi; ma mi sia ancora permesso richiamare la vostra attenzione su due concetti fondamentali: 1) che, se i 60 miliardi occorrenti non verranno prelevati entro i quattro anni, l'esecuzione del piano delle nuove opere, di cui ci occupiamo, non sarà realizzata; 2) è assolutamente necessario che le opere vengano eseguite in un unico tempo.

Don Luigi Sturzo, scrivendo ai ministri Corbellini e Tupini, osservava in proposito che, se era vero che nella seduta della Commissione centrale del 9 aprile il piano delle nuove costruzioni ferroviarie venne fissato in tre tempi per l'esecuzione, era pur vero che la successione dei tempi non poteva intendersi come una subordinazione dell'uno all'altro, sì da non potersi eseguire i tronchi del secondo tempo, se non sono ultimati quelli del primo tempo. Una simile interpretazione sarebbe una contraddizione alle necessità della Sicilia. E concludeva, sollecitando i 20 milioni necessari per la revisione e l'aggiornamento dei progetti della Mercatobianco-Alcamo.

Con questi chiarimenti non ho nulla da aggiungere al mio ordine del giorno.

Collegli, non ho bisogno di fare la cosiddetta chiusa dell'emozione. La gravità delle mie dichiarazioni sorge dai fatti, che vi ho denunziato e che hanno la loro straordinaria eloquenza.

Si agitava, nel 1857, alla Camera, il grosso problema del traforo del Moncenisio. Molti erano gli incerti e i dubbiosi.

Il Conte di Cavour aveva, però, preso la sua ferma decisione per l'approvazione del progetto.

Uomo di Stato, severo e geniale, aveva spiccata la facoltà dell'intuizione, che è comune anche ai poeti. Egli affidava il progresso del Piemonte a quell'opera veramente straordinaria e audace, che a taluni appariva impossibile e pazzesca e destinata all'insuccesso.

In quell'occasione il Cavour vinse in Parlamento tutte le resistenze con parole, che utilmente possono essere ricordate: « *Le grandi imprese non si compiono, i grandi ostacoli non si superano che con una fede assoluta nella riuscita. Se questa fede non esiste, è inutile pensare a fare grandi cose, nè nell'industria, nè nella politica. Se noi non avessimo questa fede ardente, noi non assumeremmo sulla nostra testa una simile responsabilità.* »

E concludeva: « *Da uomo di onore vi dò la mia parola che il Moncenisio sarà attraversato.* »

Noi avevamo la scelta fra due vie: noi abbiamo preferito quella dell'azione e dell'audacia. Noi non potevamo arrestarci a mezzo della strada, poichè c'è per noi una condizione vitale, un'alternativa imperiosa: o progredire o perire ».

Onorevoli colleghi e onorevoli Presidenti, chi parla a noi questo alto e chiaro linguaggio?

Anche per la Sicilia non vi è che una via: o progredire o perire nella miseria e nella tristezza! (*Applausi - Congratulazioni*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nicastro.

NICASTRO. Signor Presidente, signori del Governo, onorevoli colleghi, a dire il vero io non pensavo d'intervenire in questa discussione di cui si sarebbe dovuto occupare l'onorevole Franchina per il nostro gruppo. Data la sua assenza io, che faccio parte della Commissione legislativa per i trasporti e per i lavori pubblici, sarei il più indicato a parlare.

DANTE. Il pezzo di ricambio. (*Si ride*)

COLAJANNI POMPEO. Ora ritorna lo spirito dell'onorevole Dante. Riprende animo, lo onorevole Dante!

VERDUCCI PAOLA, Assessore delegato ai trasporti e alle comunicazioni. Serve a sollevare un pò lo spirito.

NICASTRO. Ho ascoltato con molta attenzione l'intervento dell'onorevole D'Antoni. Egli ha fatto il processo ai fatti con delle parole, ed è per questo che io, da questa tribuna, esprimo una mia riserva. Noi siamo abituati

a sentire molte parole, dai settori che non sono i nostri, in quest'Assemblea: vorremmo che a queste parole seguissero dei fatti conseguenti. Ed è su questo che esprimo una riserva.

Si è parlato del problema del piano ferroviario della Sicilia, ma penso che questo problema bisogna inquadrarlo in una visione tecnica, ed io cercherò di farlo nei limiti che mi sono consentito da un intervento affrettato.

C'è una situazione di fatto delle ferrovie in Sicilia: la Sicilia è la seconda regione per sviluppo di linee. Essa viene immediatamente dopo il Piemonte che, però, ha una rete ferroviaria che da noi non esiste. Intendo dire che, mentre in Piemonte vi è una rete a maglie, in Sicilia non esiste una vera rete, ma vi sono lunghe strade ferroviarie che sarebbe necessario ammagliare. Esiste, inoltre, un vizio organico originario.

Se guardiamo le nazioni in cui è maggiormente sviluppata la rete ferroviaria — l'America per esempio — troviamo che la costruzione delle ferrovie si è fatta con una giusta visione di prospettiva. Da noi ciò non si è fatto. In America i centri economici, coincidono con i centri abitati e con le stazioni ferroviarie. Noi, invece, abbiamo costruito le ferrovie, magari con forte pendenza, per centri abitati che non coincidono con i centri economici. Se noi noi ci proiettiamo nel futuro, penso che la funzione delle ferrovie sarà solo quella di trasporto merci, perchè al trasporto dei passeggeri si provvederà con mezzi più veloci, capillari e più adeguati. Questi problemi devono stare alla base di un sereno esame del piano ferroviario proposto per la Sicilia per osservare se questo problema di prospettiva, è stato previsto. Ed è proprio esaminando attentamente questa visione panoramica di prospettiva che io vedo chiara la funzione dell'A.S.T..

Il piano ferroviario siciliano di oggi non è nuovo; esso si identifica con un piano elaborato fin dal 1929 e sul quale si decise di non insistere nel 1939, anno in cui si ritenne più opportuno sostituire le previste reti ferroviarie con linee automobilistiche. Si disse allora: la funzione di integrazione delle linee esistenti non deve essere ottenuta con la costruzione di nuove linee ferroviarie, ma sviluppando e potenziando servizi automobilistici e camionistici. Questo è un aspetto del problema da sottoporre alla vostra attenzione. Questi fatti dovrebbero indurci ad esaminare attentamente il piano delle nuove costruzioni ferroviarie e prima che vi dia esecuzione. Questo piano va esa-

minato sotto vari aspetti. Dovremmo vedere, anzitutto, se risponde ai concetti fondamentali, razionali e ad una sana funzione di prospettiva. E' ovvio che bisogna modificare quello che oggi esiste in relazione ad organiche necessità di prospettiva dei nostri traffici regionali, per introdurre tutti gli accorgimenti possibili. Se poi riteniamo il nuovo piano ferroviario, così come è stato preparato, rispondente alle nostre esigenze, non capisco perchè si adotti la soluzione di una parziale soppressione della linea secondaria Siracusa-Ragusa-Vizzini; mi permetta l'onorevole Verducci se ritorno a discutere su quella che fu la linea Siracusa-Ragusa-Vizzini. Noi abbiamo soppresso una parte della linea ferroviaria.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Ancora non abbiamo soppresso niente. Esiste un piano biennale che servirà da esperimento. Dopo vedremo quello che dovremo fare. Quindi: niente soppressione.

NICASTRO. Lei ha annunciato a quest'Assemblea che c'è un piano che conserva all'esercizio soltanto i 54 chilometri relativi al tratto Siracusa-Buscemi.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Ho detto e confermo che è un piano che servirà per esperimento.

NICASTRO. E' chiaro che dobbiamo guardare sino in fondo a questo esperimento. Dobbiamo essere conseguenti. Il piano richiede un servizio ausiliario e d'integrazione dei tratti soppressi con autobus, un servizio in cui noi avremmo dovuto vedere l'inserimento dell'A.S.T. e non della S.I.T.A. come si è fatto: dell'A.S.T., ente di diritto pubblico e senza profitti da ripartire. Ho citato incidentalmente il problema per dimostrare la funzione dell'A.S.T.. Se poi accettiamo la tesi di convogliare il trasporto di merci su strade, è chiaro che bisogna agire in modo da garantire il pubblico interesse. Ed allora non vi è chi non veda quella che dovrebbe essere la funzione dell'A.S.T., funzione di integrazione, di equilibrio dei prezzi, di calmiera, di pubblica utilità. Noi non possiamo pensare ad abbandonare all'iniziativa privata il trasporto delle merci che, specie nelle richieste di punta, paleserebbe un carattere di maggiore speculazione; questo sarebbe un errore gravissimo per lo sviluppo della nostra economia.

Un altro elemento di cui dobbiamo tener conto è quello dei collegamenti dei centri urbani, per sopperire alle deficienze ferroviarie. Anche in questo noi dovremmo vedere l'intervento dell'A.S.T. come fattore di garanzia dell'esigenza di pubblica utilità. Ed è per questo che io non sono d'accordo con quello che ha detto l'onorevole Majorana. Non sono d'accordo anche perchè, come lui, ho partecipato al congresso E.R.P. di Catania dove si è parlato anche di sostituire le linee ferroviarie con servizi camionistici. Si sostenne allora, da parti interessate, la necessità di introdurre, in Sicilia, il servizio camionistico ad integrazione delle Ferrovie dello Stato, dato che, da noi, le richieste di trasporti non sono costanti nel tempo e nello spazio per il particolare carattere della nostra economia; il che dovrebbe consigliarci l'introduzione di servizi camionistici, la cui portata può essere opportunamente variata col variare delle richieste.

Se noi estendiamo questo concetto, vediamo chiara la funzione dell'A.S.T.: funzione di trasporto, in relazione alla salvaguardia del pubblico interesse ed alle esigenze di maggior richiesta per i trasporti che non sono costanti nel tempo e nello spazio. E' proprio in queste cose che noi dobbiamo vedere l'A.S.T.. Ed allora, consentitemi, onorevoli colleghi, che io esamini un pò il problema dell'A.S.T..

C'è un disavanzo che la relazione del Consiglio di amministrazione prevede già per 207 milioni; tale disavanzo è dovuto alle circostanze particolari che ci hanno portato alla creazione dell'A.S.T. come succedaneo dello I.N.T. - Sicilia. Esso ci si presentò come problema sociale, come problema economico, come problema da adottare per l'ambiente siciliano. Quando noi istituimmo l'A.S.T., non le assegnammo congrui mezzi, non pensammo ad attrezzarla sufficientemente, nè la fornimmo di tutti i mezzi necessari per l'acquisto di gomme e di quanto le necessitava; noi non fummo tempestivi: ecco perchè abbiamo ora l'A.S.T. in passivo.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Il disavanzo è di 200 milioni.

SCIFO. Con tutti i milioni che sono stati erogati per l'A.S.T.?

NICASTRO. Noi abbiamo creato l'A.S.T. dall'I.N.T. - Sicilia ed abbiamo dato ad essa anche il personale che proveniva da quest'ultimo; ma questo personale non era adeguato

ai mezzi posseduti dall'Azienda, anzi era numericamente superiore ai bisogni di essa. Per detto personale in esubero, esistevano anche un notevole complesso di quiescenze da pagare, che — come dice la stessa relazione della Commissione amministrativa — sono state in massima parte saldate, con il risultato di accrescere il passivo della nuova gestione.

Siamo stati lenti ed insufficienti nel sanare una situazione che andava subito rimarginata. Se avessimo potenziato tempestivamente i mezzi di lavoro, avremmo potuto anche evitare licenziamenti.

Ce lo dicono i dati presentati dal Consiglio di amministrazione. Abbiamo qui un bilancio tra spese e ricavi e vediamo che, se partiamo dal '47 — seguò l'ordine del bilancio stesso — dall'ottobre '47 all'ottobre '48, troviamo che lo sbilancio va diminuendo e che ci si avvicina al pareggio. E lo stato attuale delle passività sarebbe di 207 milioni. Abbiamo dato 200 milioni, ma abbiamo dato all'A.S.T. un passivo di 140 milioni provenienti dall'I.N.T.. Se adegueremo il personale ai mezzi che possiede l'A.S.T., se daremo una certa efficienza a questi mezzi, se aumenteremo questi mezzi, se aumenteremo la possibilità del servizio di linea, l'A.S.T. si porrà in fase di attività; ma occorre soprattutto l'impiego di nuovi mezzi secondo un piano fornito dalla direzione della A.S.T..

L'A.S.T. oggi possiede 20 autobus efficienti e 31 in riparazione e ne chiederebbe altri 24, portando così la sua efficienza a 75 autobus complessivi. Possiede 108 autocarri in efficienza, 211 in riparazione, ne chiede altri 25, in tutto dovrebbe possedere 344 autocarri in perfetta efficienza. Ha 34 rimorchi in riparazione, ne chiede altri 15, in tutto dovrebbe averne 49. Chiede 40 porta bagagli. Ma chiede anche e soprattutto una cosa sostanziale: l'assegnazione di servizi di linea extraurbani, ciò che sarebbe sufficiente per portarla, con i ricavi di esercizio, in condizioni attive di bilancio. Per soddisfare questa richiesta dell'A.S.T., in definitiva, dovremmo dare 500 milioni, ivi compresi i 120 milioni di passività dell'I.N.T.. Dovremmo esaminare la questione ai fini di garantire la nostra economia e dovremmo anche tener conto che si finanziano linee secondarie passive a tutela del pubblico interesse. Non è l'intera somma di 500 milioni che ci si chiede, ma quella che serve ad integrare i 200 milioni che si ritiene si ricaveranno dalla vendita degli autoghisti. Sono convinto che

la tesi di conservare l'A.S.T. dovrebbe essere presa in considerazione ed approvata.

Noi abbiamo, fra l'altro, la necessità urgente di progrediti collegamenti di linea. Vorrei citare qualche caso particolare; in provincia di Messina, ad esempio, sono frequenti i servizi di linea che dispongono di autobus ridotti in pessimo stato e malsicuri. Potremmo assegnare queste linee all'A.S.T.. Ma, se guardiamo tutto questo in funzione dell'attuale bilancio, di questo bilancio attualmente passivo, e ciò non per cause addebitabili al personale dell'A.S.T., noi sminuiremo la questione.

E' per questo che io insisto perchè il problema dell'A.S.T. venga risolto e definitivamente, non solo approntando lo statuto dell'Ente, ma approntando quei mezzi necessari alla sua esistenza, in modo che esso venga posto su un piano di efficienza completa e su un piano di attività necessaria al pubblico interesse, idoneo a collegare con servizi di linea i centri urbani ed in funzione della pubblica utilità. Se siamo d'accordo su questo, noi dovremo agire in conseguenza. E questo, credo, dovremo farlo qui. Se pensiamo, invece, che l'A.S.T. minaccia alcune aziende private, allora agiremo in senso diverso.

Consentitemi che io qui accenni anche al malcontento che c'è, in Sicilia, per lo stato generale dei vagoni ferroviari, per le condizioni a cui sono sottoposti molti viaggiatori della 3ª classe, costretti a viaggiare ancora in carri bestiame. Questo è un fatto grave.

Consentitemi anche di far presente lo stato di disordine degli orari ferroviari. Io stesso sono una vittima di questi disordini: per venire qui sono costretto ad impiegare oltre sei ore e non riesco mai ad arrivare in tempo utile, per partecipare, in giornata, alle sedute dell'Assemblea. In conseguenza, devo partire sempre il pomeriggio precedente.

Un altro problema voglio sottoporvi: quello delle tariffe merci. Avremmo dovuto preoccuparci di questo, per chiedere ed ottenere particolari trattamenti per determinate nostre esigenze. C'è la questione dei vini ed altre non meno importanti; si parlò di tariffe di favore per la Sicilia, in modo da coprire lo stato particolare di concorrenza che si viene a determinare per alcuni nostri prodotti. Vi sono problemi di produzione e di vendita connessi con le tariffe dei trasporti. Eppure il sottosegretario ai trasporti è un siciliano. Poteva essere una cosa molto utile, questa, e lo sarebbe stata, se il sottosegretario avesse agito in manie-

ra più opportuna. Dato che siamo una zona depressa, anche per quanto riguarda i problemi dei trasporti, il sottosegretario doveva porsi dinanzi questo problema e risolverlo. Queste critiche devo farle sia a chi è a Roma e non ha sentito la voce dei siciliani, sia anche al nostro Governo regionale.

Insisto perchè si agisca in modo conseguente. In definitiva, io ritengo necessario che quest'Assemblea esamini, al più presto, il piano ferroviario, in rapporto alle organiche esigenze dei nostri traffici. Il problema va affrontato non solo dai tecnici. Noi vogliamo la discussione preventiva nel paese, ma vogliamo che essa avvenga, successivamente, anche e soprattutto in questa Assemblea. Prima di approvare un piano che prevede la spesa di centinaia di miliardi, bisognerebbe sapere se, procedendo nella direzione prevista dalle nuove costruzioni ferroviarie, si sia nella giusta strada della nostra autonomia.

Per l'A.S.T. siamo convinti che essa ha una funzione preminente: per lo sviluppo delle nostre attività, per la rinascita della Sicilia, per migliorare e calmierare i nostri servizi camionistici e di linea. Si faccia in modo che l'A.S.T. sopravviva e sia conservata all'attività della Regione. Questi fatti, questi problemi io sottopongo alla vostra attenzione, onorevoli colleghi, e a quella del Governo, perchè siano meditati e presto risolti. (*Applausi a sinistra*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Marotta.

MAROTTA. Come al solito, sarò conciso. Non sarei intervenuto in questa discussione, se non me ne avesse dato lo spunto l'onorevole D'Antoni, anzi se egli non mi avesse obbligato per l'impostazione che ha dato al problema dei trasporti. La questione che tratterò è di carattere locale, ma investe anche un problema generale. Certo, fa piacere sentire un uomo come l'onorevole D'Antoni, con la vemenza con la quale ha parlato, con la fede che lo anima; ma, se fa piacere ascoltare un simile oratore dalla tribuna parlamentare, sanno rimaste e rimarranno. Ora, noi ci svegliamo per dire la nostra parola decisiva: tri ricchi, ubertosi, fertilissimi, dove si prosto avanti questo problema. » Comprimerete, cosa di conclusivo; ma chiedo al Governo di abitanti. Quando voi pensate che questi comu- to del danno enorme che riceve la provincia di Messina e, di conseguenza, la Sicilia, per

rebbe bene sentirlo parlare in quella guisa al banco del Governo. Le critiche che ha mosso l'onorevole D'Antoni, infatti, potrebbero definirsi autocritiche, perchè, se è vero che i suoi rilievi sono da considerare incondizionatamente, se è vero che il Governo centrale non ci ha trattati come doveva, è pure vero che ignoravamo ufficialmente quello che ha detto.

Ciò dico, perchè, se lo avesse detto quando era Assessore, l'Assemblea avrebbe ben avuto il diritto di scattare come un sol uomo per reclamare presso il Governo centrale il rispetto dello Statuto siciliano, quella giusta ripara-zione per quello che ci è stato negato e ci si nega ancora. La proporzione, l'equa giustizia distributiva sono parole che hanno toccato il mio animo ed il mio sentimento e voglio dirvi che, se mi sono amareggiato quando ho sentito la proporzione fra i miliardi impiegati nel Continente e le poche centinaia di lire spese in Sicilia, mi sono addolorato ancora più pensando che nella distribuzione dei lavori da fare nella nostra Isola, una provincia — la lingua batte dove il dente duole — quella di Messina (come avevo detto in una interpellanza che non ho avuto l'onore di svolgere), è stata purtroppo negletta e trascurata.

Messina è una città dove gli uomini del Governo, quando vi si recano, versano lacrime di coccodrillo, perchè mai nessuno, di fronte alle necessità di quella città, ha fatto qualche cosa di pratico, tranne che dire parole che tali sono rimaste e rimarranno. Ora, noi ci svegliamo per dire la nostra parola decisiva: Messina deve risorgere e dev'essere l'Assemblea a dirlo.

Quanto io dirò potrebbe sembrare un problema di carattere locale, ma così non giudicherete quando saprete che la provincia di Messina, pur avendo 103 comuni, all'infuori delle linee litoranee Messina-Catania e Messina-Palermo, non gode di alcun'altra linea ferroviaria che congiunga il capoluogo con i centri ricchi, ubertosi, fertilissimi, dove si producono tesori non trasportabili per mancanza di strade e di mezzi ferroviari; quando prenderete che vi sono paesi, come Antillo, che, ancora nel 1949, non hanno strade di accesso dove l'alveo di un torrente costituisce l'unico posto di transito; quando, cioè, vi avrò detto cose che dovranno fare sanguinare.

L'onorevole D'Antoni ha detto poco fa che la mancanza dell'acqua e delle strade in un piccolo paese costituisce una mutilazione per la Regione, per cui io penso che egli certamen-

te non avrà preso in esame questa situazione che ho denunciata tempestivamente, non soltanto a lui, ma anche al Direttore generale delle ferrovie, per l'indirizzo generale da dare alla ricostruzione ferroviaria. Quando il 9 aprile 1948 fu reso noto il piano della ricostruzione delle ferrovie in Sicilia, io mi recai a parlare col Direttore generale, ingegnere Di Raimondo. Sapete che risposta ho avuto? « Ma sì, avete perfettamente ragione, conosco la situazione di Messina, conosco i precedenti del problema ferroviario messinese, però avete un rappresentante alla Regione che, quando si è trattato del problema ferroviario, non ha posto avanti questo problema. » Comprimerete, allora, perchè non posso essere d'accordo con le belle parole dell'amico D'Antoni nè posso condividere il suo ordine del giorno che vorrebbe l'approvazione di un programma, quello del 9 aprile 1948, nel quale la provincia di Messina è esclusa categoricamente.

Voglio ricordarvi, in questa occasione, che, quando fu trattato il problema ferroviario alla Camera dei deputati — *temporibus illis* — nel 1911 e 1913, esaminando il problema delle ferrovie secondarie per la Sicilia, si prese anzitutto in considerazione la situazione della provincia di Messina e i relativi progetti furono approvati perchè se ne vedeva il vantaggio enorme e l'utilità grandissima e si riteneva necessario sollevare le popolazioni di quella provincia dalla miseria e dalla inciviltà nella quale erano costrette a vivere.

Questo è il motivo che mi spinge a chiedere come sarà impostato il problema ferroviario in Sicilia nel caso in cui questi miliardi ci saranno assegnati (io credo poco ai miliardi americani e ai fondi E.R.P.) e se dovrà impegnare l'equa giustizia distributiva. Certo non mi può rispondere oggi l'Assessore Verducci, perchè è solo da qualche mese a quel posto e non pretendo che mi si risponda con qualche cosa di conclusivo; ma chiedo al Governo di non dimenticare assolutamente, in questa occasione, Messina, perchè sarebbe un delitto di lesa patria proprio per quei concetti espressi dall'onorevole D'Antoni.

Perchè l'Assemblea si renda conto di quali siano le linee di cui si reclamava la costruzione in provincia di Messina, ne citerò qualcuna dalla quale dipenderà lo sviluppo di molti centri, le cui esigenze e bisogni sono innumerevoli. La linea Nicastro-Santo Stefano, che servirebbe comuni per 150 mila abitanti; la Randazzo-Capo d'Orlando, che interessa 80 mila

abitanti: la Francavilla-Novara-Milazzo, sulla quale graviterebbero comuni con 150 mila abitanti. Quando voi pensate che questi comuni, ai quali ho fatto riferimento, sono centri di grandissima fertilità, i cui prodotti, che sono i migliori, acquisterebbero enorme valore se potessero essere esportati, vi renderete conto del danno enorme che riceve la provincia di Messina e, di conseguenza, la Sicilia, per questo abbandono al quale è stata costretta.

Quali sono le obiezioni che mi sono state poste? Guardate che, insolitamente, contro quella che è la prassi parlamentare, devo dire tutto. L'onorevole D'Antoni mi ha scritto una lettera — mentre era Assessore ai trasporti — in risposta alla mia interrogazione per la quale avevo chiesto risposta scritta, nella quale mi diceva che questo problema non era stato trattato perchè le linee ferroviarie richieste erano di difficile costruzione per i forti dislivelli. Ma questo problema aveva formato oggetto di studio presso l'Ufficio delle ferrovie a Milazzo, che è stato soppresso — perchè tutto si sopprime — (di recente, è stato soppresso anche l'approdo di una linea dall'Australia per portarlo altrove), come se non bastasse che un destino avversò abbia mutilata Messina parecchie volte. Ingegneri di gran valore, dal punto di vista tecnico, addetti a quell'Ufficio, mi hanno assicurato che questi dislivelli sono panzane perchè, allungando il percorso, le nuove linee si possono costruire. Io mi inchino di fronte ai vostri bisogni ed alle vostre necessità; sarà utile la Caltagirone-Gela, la Trapani-Catania: costruitele pure; ma non dimenticate noi, non trascurateci, non vogliamo essere la « cenerentola » della Sicilia. Ecco perchè non posso condividere l'ordine del giorno D'Antoni, che sarebbe un'insidia, perchè da quel piano siamo stati estraniati, estromessi. Con un diverso atteggiamento, io tradirei il mandato di cittadino messinese. Questo desideravo chiarire, perchè problemi come i nostri, proprio per quel criterio di giustizia distributiva, devono interessare egualmente anche tutte le altre provincie. Il beneficio, infatti, non sarebbe soltanto della città di Messina, ma di tutta la Sicilia, che incrementerebbe così la sua esportazione. Se la situazione che ho illustrata non venisse presa in considerazione, noi dovremmo vergognarci ricordando le promesse fatte nei nostri comizi. Io non ho fatto neppure un comizio durante la campagna elettorale, perchè non sapevo promettere dei sacchi vuoti; quanti, però, hanno

promesso ad Antillo la strada; quanti hanno fatto promesse a tanti altri paesi che sono trascurati, che mancano di energia elettrica, di strade, di ferrovie, di telefono, di tutto l'indispensabile per vivere! Dobbiamo perpetuare ancora questa situazione e questo stato di cose? Quindi, io in un solo punto sono d'accordo con voi: equa giustizia distributiva per tutte le Regioni; ma non bisogna, come padre Zappata, predicare bene e razzolare male! Non avrà, Messina, uomini politici di alto rilievo — nè Don Sturzo nè Mattarella nè altri — ma siamo uomini pieni di fede e di entusiasmo; non abbiamo nessuno al Governo che ci rappresenti, che ci aiuti, che ci spinga, ma fidiamo nel cuore dei nostri fratelli siciliani, nel vostro sentimento, ma non a parole: fidiamo veramente e sinceramente. Guardiamoci negli occhi: Messina deve essere davanti a voi, in ogni momento, in ogni istante, perchè — come dicevo al Ministro Tupini — Messina chiede il rendiconto di quello che deve avere e il rendiconto chiediamo anche a voi, onorevole D'Antoni, come ex-Assessore ai trasporti e lo chiediamo oggi all'onorevole Verducci che vi sostituisce. Per me, se l'Assessorato per i trasporti dovesse funzionare come per il passato, sarebbe meglio se non ci fosse.

CALTABIANO. Questi sono giudizi somari.

MAROTTA. Ho detto: se dovesse funzionare come il passato sarebbe meglio se non ci fosse.

Dobbiamo richiamare l'attenzione degli organi centrali su questo nostro problema e su tutti i nostri problemi inerenti ai trasporti. Facciamo un Assessorato che sia veramente attrezzato e organizzato. Ditemi un pò: finora l'Assessorato per i trasporti, in Sicilia, in che cosa ha potuto interferire? Che cosa ha potuto fare? Quale autorità ha avuto? Questo vi domando.

COLAJANNI POMPEO. Non è soltanto in questo settore.

MAROTTA. Le deficienze ci saranno anche in altri settori, ma principalmente in questo, per il quale io ho mosso delle lamentele, perchè mi sembra che nulla di pratico si sia fatto.

D'ANTONI. Chiedo di parlare, per fatto personale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ANTONI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il tema che trattiamo impone una

particolare considerazione, perchè impegna la nostra responsabilità. Il piano, onorevole collega Marotta, non l'abbiamo pensato nè approvato noi. Bisogna rendere giustizia a ciascuno! Il piano fu approvato da commissioni tecniche nazionali, fu studiato da un sottocomitato siciliano e poi fu elaborato, studiato e revisionato da un comitato centrale nazionale. Devo anche segnalare all'attenzione dello onorevole Marotta che io fui assunto all'ufficio di Assessore nel marzo del 1948 ed il piano porta la data del 9 aprile 1948, e con ciò, vedete, io mi spoglio della responsabilità o dall'onore che io possa in questo avere.

Per quanto riguarda il piano, il lavoro dell'Assessorato è stato veramente notevole; anzi, se vuole una confessione pubblica, le dico, onorevole Marotta, che non mi sono veramente impegnato che per questo piano: il mio linguaggio di oggi è uguale a quello del maggio del '48, quando parlai al Ministro Corbellini con le stesse parole e con la stessa forza di convinzione. Se lei avesse letto la mia relazione, pubblicata allora per intero, lei si sarebbe accorto dello stile di questo Assessore e con quale animo egli difendesse gli interessi siciliani di fronte al Ministro Corbellini. Non ho nulla da modificare nè nel mio atteggiamento di oggi nè in quello di ieri, perchè sono perfettamente sulla stessa linea, perchè, per me, lo uomo è unità, sia come Assessore sia come deputato sia come semplice cittadino. Anche se non avessi avuto l'onore di partecipare a questa Assemblea, anche fuori di questa Assemblea, parlerei lo stesso linguaggio.

In quanto alle preoccupazioni dell'onorevole Marotta, io faccio un vivo elogio al suo interessamento. Non è vero che Messina non abbia un difensore autorevole, perchè, se ne ha uno come l'onorevole Marotta, Messina può dirsi ben soddisfatta e confortata. Noi, in questa Assemblea, possiamo rilevare come Messina sia difesa con una passione che veramente fa onore ai figli di quella terra così duramente provata. Messina può contare sulla solidarietà di questa Assemblea, come sulla solidarietà di tutti i siciliani. Ma, circa il piano che è stato approvato nel mese di aprile e lo ordine del giorno da me presentato, prego lo onorevole Marotta di considerare la gravissima responsabilità che noi assumiamo quando eleviamo una riserva contro il piano stesso. E' un errore politico, caro amico. Questo vogliamo a Roma: vogliono discutere ancora una volta il piano.

Ha detto bene l'onorevole Majorana; ed io, giorni addietro, ho inviato, dietro invito, al centro dell'incremento economico della Sicilia — che aveva indetto una riunione a Palermo per discutere il piano — delle brevi note per avvertirlo che gli organi dello Stato ci aspettano sulle divisione e sui contrasti particolari. Perchè, onorevoli colleghi, vogliono vedere Messina contro Palermo, Palermo contro Trapani, Trapani contro Catania; questa è un'antica ed sperimentata politica di 87 anni, che noi non dobbiamo avvalorare con la nostra responsabilità. Prego, quindi, fraternamente l'onorevole Marotta di rivedere la sua posizione, che non è giustificata, perchè gli interessi di Messina sono largamente sostenuti nello stesso ordine del giorno. Quando chiediamo e sollecitiamo il potenziamento la elettrificazione della linea Palermo-Messina, già chiediamo qualche cosa di sostanziale, di vivo, di concreto, per Messina stessa. Se vi sono altri problemi da lei giustamente rilevati, questi non escludono la bontà di quel piano, l'utilità dell'esecuzione di quelle opere. Se c'è un prima, vi può essere un poi. Ma non si lasci vincere, onorevole Marotta, dalla passione locale, perchè abbiamo con noi la visione della Sicilia tutta redenta, da Messina a Trapani, da Palermo a Catania.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare lo onorevole Bonfiglio.

BONFIGLIO, relatore di minoranza. Gli interventi degli altri onorevoli colleghi nella discussione sul bilancio dei trasporti mi esimono dal dilungarmi nella mia trattazione, in quanto moltissimi degli argomenti che dovevo trattare sono stati già esposti. Faccio soltanto qualche raccomandazione.

Sebbene l'I.N.T. sia stato messo in liquidazione, il personale licenziato non è stato ancora liquidato. Ho richiesto più volte agli organi competenti la pronta liquidazione delle competenze spettanti a questo personale; ma, sebbene siano trascorsi molti mesi, fino a questo momento le formalità burocratiche non sono state espletate. Mi auguro che l'Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni provvederà a sollecitare la definizione della pratica relativa.

Ho ben poco da dire in merito all'A.S.T. che, come ha bene messo in rilievo l'onorevole Nicastro, considero quale ente regionale per i trasporti. E' necessario potenziarlo seriamente, in modo che esso eserciti un'azione cal-

mieratrice degli autotrasporti in Sicilia, poiché, fino a quando l'A.S.T. non sarà messa in condizione di potere gestire i trasporti extra urbani, è chiaro che non potrà avere nessuno sviluppo, sia per i trasporti di persone che per i trasporti delle cose. Dovrebbe, quindi, essere vivamente raccomandato al Governo regionale che, alla scadenza delle gestioni dei servizi di linee automobilistiche, queste non siano più riconcesse alle ditte private che attualmente le gestiscono, ma siano affidate al nostro ente regionale trasporti, l'A.S.T..

Ero assente quando l'onorevole Majorana si è intrattenuto su una questione di carattere statutario, facendo riferimento al mio intervento, sull'applicazione dell'articolo 22 dello Statuto. La Regione ha il diritto di partecipare alla formazione delle tariffe e degli orari che riguardano la rete ferroviaria siciliana. Non ho alcuna notizia circa l'attività svolta in questo settore dal Governo regionale. Certo è, però, che noi siciliani continuiamo ancora a lamentarci, come ormai da decenni, la lentezza dei trasporti, la non organicità degli orari, la mancanza di utilità che essi presentano allo svolgimento della vita economica della nostra Isola; si lamenta, inoltre, che le elevate tariffe non consentono un serio apporto a favore delle nostre industrie e della nostra economia. Noi dobbiamo richiedere al Governo centrale — questo lo dico perchè non ho ascoltato quanto ha detto il collega Majorana e spero, pertanto, di non ripetere le stesse cose — che, nella formazione delle tariffe ferroviarie, venga protetta, laddove è possibile, la nostra attività economica. Altre volte ci siamo dovuti occupare dei trasporti degli zolfi; in certo modo, sembra che le nostre esigenze siano state rispettate. Potrei citare tanti altri nostri prodotti che dovrebbero essere protetti da tariffe quanto più convenienti e favorevoli, per consentire alla nostra attività lavorativa di poter competere con la concorrenza di altre regioni d'Italia dove si lavorano i medesimi prodotti.

In ultimo, per non attardarmi, mi limiterò a ricordare quanto è stato detto dall'onorevole D'Antoni circa le interferenze del Governo centrale nel frapporre ostacoli al soddisfacimento delle nostre esigenze, e mi riferisco all'ultima parte del mio discorso riguardante il programma ferroviario per il Meridione e non soltanto per la Sicilia; infatti, dei venti miliardi stanziati, soltanto otto miliardi sono destinati allo sviluppo ferroviario della Sicilia.

L'onorevole D'Antoni ha già fatto riferimen-

to all'ultima parte dell'articolo pubblicato da Don Luigi Sturzo sul giornale *Sicilia del Polo* del 2 aprile 1949, in cui è manifestata la mancanza di fiducia negli organi centrali ed è denunciata pubblicamente — questo è un articolo coraggioso che fa onore a Don Sturzo — che le alte personalità aderenti alla Democrazia cristiana, che rivestono cariche importanti negli uffici del Ministero del tesoro e del Ministero dei trasporti e delle comunicazioni, trovano sempre difficoltà ad esaudire tutto ciò che si richiede a favore della Sicilia. Mette, quindi, in risalto, Don Sturzo, come egli si sia interessato più volte del problema della viabilità, delle ferrovie in genere e dei trasporti siciliani, sollecitando presso i vari ministeri incontri e riunioni, senza mai ottenere qualcosa e, con espressione ironica, aggiunge che i ministri difficilmente hanno tempo da perdere, specialmente quando si parla di cose che riguardano la Sicilia.

L'onorevole D'Antoni non ha letto, però, il seguente periodo dell'articolo e ciò mi dispiace, perchè è edificante: « Per dirne una, non « si può elettrificare la linea jonica, perchè « occorre, prima, la sistemazione dei torrenti « montani. Ciò spetta ai lavori pubblici, spetta anche all'agricoltura, oltre che ai trasporti ».

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti e alle comunicazioni*. Si riferisce alla linea jonica-calabra.

MAJORANA. Se si riferisce alla Sicilia, non è esatto.

BONFIGLIO, *relatore di minoranza*. Ma non viené spostato il problema! Qui si denuncia non il fatto del tratto di linea, ma il modo di comportarsi di quegli uffici. Aggiunge Don Luigi Sturzo: « Sarà meno difficile l'intesa « fra Washington e Mosca, che quella fra tre « ministri italiani ». E' una denuncia gravissima, questa, contro il nostro sistema burocratico e politico dei vari ministeri. Aggiunge ancora: « C'è una vecchia pendenza, quella « della Direzione generale delle strade e costruzioni ferroviarie, che proprio interessa « moltissimo il Mezzogiorno e le Isole, per « quelle costruzioni che invano si invocano. « Attualmente questa Direzione generale muore di etisia, perchè il Tesoro dice: - Nessun « nuovo impiegato, nessuna promozione, nessuno spostamento fino a che non si deciderà « se debba dipendere dai Trasporti o dai Lavori pubblici. Naturalmente, i due Ministri

« non si mettono d'accordo, e la Direzione intascherà ogni giorno di più ».

Questione di lana caprina; questione che interessa, però, la vita economica della Nazione e che non trova una soluzione in sede burocratica.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti e alle comunicazioni*. E' una questione che si potrae da decenni.

BONFIGLIO, *relatore di minoranza*. Peggio, onorevole Verducci, lei aggrava ancora la situazione.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti e alle comunicazioni*. Sarà risolta, ma deve risolverla Roma, e non in un giorno dato che non è stata risolta in 60 anni.

BONFIGLIO, *relatore di minoranza*. Facendo riferimento alle denunce di Don Sturzo, rilevo il malvolere del Governo centrale che dobbiamo sforzarci di vincere, ed in ciò i nostri incitamenti hanno un valore pratico nell'interesse della nostra Isola. Quando affermiamo di non avere fiducia, è perchè conosciamo la situazione dell'Amministrazione centrale e sappiamo anche che il Governo regionale non si trova — o perlomeno non ha dimostrato il contrario — fino a questo momento, nella condizione di potere seriamente lottare per superare tutte le difficoltà che si frappongono allo sviluppo ed alle esigenze della Sicilia.

Queste le denunce che fa Don Sturzo, il quale, parlando del Ministro Pella, poi dice: « mi ha assicurato dieci volte che avrebbe promosso una riunione a tre. Egli non ha il tempo ed è così. Chi è quel ministro che ha del tempo? L'accentramento ci soffoca. » Il tempo è mancato anche per approvare i nuovi lavori ferroviari del Mezzogiorno e delle Isole. Non sappiamo, allora, perchè è Ministro!

Ad ogni modo, queste sono le denunce che facciamo. Non avrei da dire altro. Con queste raccomandazioni, non posso che insistere nelle premesse dei miei vari interventi. Nell'ordine del giorno si parla dell'approvazione, da parte dell'Assemblea, del piano ferroviario che riguarda la nostra Regione. Io non sono un tecnico, non posso quindi affermare se risponde o meno all'esigenze effettive della nostra Isola. C'è stata una protesta da parte dell'onorevole Marotta, in quanto la città di Messina, sua città natale, verrebbe esclusa dal piano ferroviario. Non mi sembra oppor-

tuno che, in questa sede, vengano fatte delle polemiche a scopo campanilistico, che è ormai da superare, in quanto dobbiamo preoccuparci dell'interesse di tutta la Regione e non di particolari e determinati interessi. Certo che, se nei trasporti ferroviari affiorano delle esigenze per la città di Messina, nessuno di noi frapponrà ostacoli perchè vengano superati e risolti. Ma dobbiamo limitare la nostra attività, non dobbiamo interessarci soltanto di un argomento particolare e che non riveste quel carattere generale che noi, invece, dobbiamo dare ai problemi che trattiamo in questa Assemblea. Se quel programma ferroviario che è stato approvato risponde alle esigenze della nostra economia, facilita, cioè, i trasporti in quanto, abbreviando le distanze, li rende più economici — e questa sarebbe l'esigenza essenziale reclamata in ogni piano, anche in uno di questo genere — allora è bene che venga approvato.

Ma, certamente, non ritengo che questa rispondenza possa essere stabilita direttamente dall'Assemblea e, pertanto, trovo opportuno che l'Assemblea invii il piano all'esame della competente commissione legislativa permanente, in maniera che la stessa riferisca se esso effettivamente risponde alle esigenze della Regione. In tal caso cercheremo di sollecitarne la realizzazione con i mezzi che sarà possibile escogitare.

Bisogna tener conto anche della modernità dei trasporti, perchè la tecnica moderna ha in breve tempo reso superati molti sistemi, così, per ricordare un esempio, la rete ferroviaria degli Stati Uniti è, in un certo senso, dal punto di vista amministrativo, in *deficit*, perchè è stata superata dai trasporti aerei: i passeggeri, negli Stati Uniti, viaggiano prevalentemente con i mezzi aerei, i quali, per quanto è a nostra conoscenza, sono così sviluppati come negli altri paesi le tramvie ed i filobus. Il progresso vuole questo. Bisogna valutare se non convenga creare anche in Sicilia una rete di aviolinee che abbrevino le distanze fra le diverse città e i centri più importanti della nostra Isola. Questo è un problema che noi prospettiamo e credo che, per il progresso della nostra Isola, esso abbia un certo interesse.

Dobbiamo, inoltre, valutare se la Regione può favorire l'incremento della navigazione marittima ed, inoltre, se è opportuno interessarsi della ricostruzione della flotta mercantile siciliana distrutta dalla recente guerra;

ciò in considerazione anche della gravissima crisi che attraversano le compagnie di navigazione perchè non dispongono di natanti. Anche questo rientra nei nostri compiti. I nostri prodotti debbono essere trasportati ed è notissimo che le tariffe e i noli marittimi sono più convenienti dei trasporti per ferrovia.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti e alle comunicazioni*. Prima, ora non è più così.

BONFIGLIO, *relatore di minoranza*. Anche ora i trasporti per ferrovia, per necessità di cose, gravano con una spesa non indifferente sulle merci che vengono trasportate. Io non affermo che il trasporto via mare sia gratuito, tutt'altro; affermo che, sotto un certo aspetto, è più economico, e, siccome dobbiamo contentarci della navigazione soltanto mediterranea, mentre potremmo estenderla anche oltre il Mediterraneo, trasportando i nostri prodotti fuori del bacino del Mediterraneo, attraverso, cioè, un'attività di trasporti marittimi intercontinentali, io ritengo che sia necessario, più che utile, incrementare la navigazione marittima. (*Approvazioni a sinistra*)

DANTE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DANTE. Onorevoli colleghi, io avrei desiderato parlare del problema grosso, del problema di fondo, del problema elettrico. (*ilarità*) Ma stamattina mi sono dovuto recare a Messina e ora sono stato informato che la discussione del bilancio dell'industria s'è chiusa. Ritengo, però, di poterne parlare anche in sede di discussione del bilancio dei trasporti, in quanto il problema elettrico è anche problema ferroviario. Noto l'assenza dell'onorevole Gugino, il quale del problema elettrico sta facendo un monopolio; egli che vuole abbattere il monopolio sta creando l'esclusività del problema elettrico. Già egli ha l'esclusività dei documenti....

POTENZA. Questo è spirito americano.

COLAJANNI POMPEO. Parli dei trasporti.

DANTE. Posso assicurare l'onorevole Gugino che al momento opportuno ci incontreremo anche sul terreno elettrico, ci incontreremo a breve scadenza.

DI CARA. E' una minaccia o una promessa?

DANTE. Dopo del problema grosso, parlerò di un piccolo problema e mi rivolgo all'ono-

revole Verducci, Assessore delegato ai trasporti. L'onorevole Bonfiglio, nel suo intervento, ha accennato allo sviluppo dei servizi aerei. Anch'io ho da fare una raccomandazione, se i miei colleghi della sinistra non si scandalizzano...

COLOSI. No, del resto sei vestito! (*ilarità*)

DI CARA. Quando parli tu, mai: ci mancherebbe altro!

DANTE. Mentre ero negli Stati Uniti ho appreso che vi sono delle opposizioni negli ambienti romani perchè l'aeroporto di Palermo diventi un aeroporto internazionale. Quindi, incarico ufficialmente l'onorevole Assessore delegato ai trasporti, perchè si interessi per vedere quanto c'è di vero in questa voce.

DI CARA. Mi piace che incarica l'Assessorato per conto dell'America.

DANTE. Informo gli onorevoli colleghi che mi sono interessato di questo problema in America, perchè volevo portare a Palermo una corrente di turisti in aereo e mi è stato detto da un'agenzia di navigazione aerea, che a Palermo i quadrimotori non possono atterrare. Avendo fatto presente che esiste a Palermo un aeroporto attrezzato, mi è stato risposto: «noi siamo meglio informati di lei, perchè della questione si è fatta una questione diplomatica».

COLAJANNI POMPEO. Quelli sono sempre informatissimi: v'è il generale Donovan che ha comando in Sicilia.

DANTE. Aeroporto di Messina: è tanto di moda parlarne che se ne sono occupati i colleghi di sinistra...

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Anche l'Assessorato.

DANTE... i quali colleghi, finalmente, difendono gli interessi degli agrari. Quando c'è da fare una speculazione, fanno il patto anche col diavolo o con l'acqua santa. (*Proteste a sinistra - Commenti - Richiami del Presidente*)

COLAJANNI POMPEO. Si tratta d'agricoltori e non di agrari.

SCIFO. Sono dei politici.

DANTE. A Messina, una zona di arenile è stata data in concessione a persone che non sono degli autentici agricoltori e pagano un annuo canone alla Capitaneria di porto. A

giudizio dei tecnici, questa è la sola zona indicata ad essere agevolmente attrezzata ad aeroporto, perchè è protetta dai venti, essendo la città di Messina sempre battuta dalla tramontana. Però, c'è lo zibibbo degli agricoltori: cosicchè: o zibibbo o aeroporto. Su questo tema è sorta la polemica che avanzano i compagni di sinistra, difensori strenui — come è detto in un articolo dell'*Unità* — degli interessi della zona su cui i lavoratori hanno versato il loro sudore; essi hanno trascinato la questione nelle secche delle interpellanze e delle mozioni parlamentari e, sono sicuro (*absit iniuria verbis*) che la questione dello aeroporto di Messina andrà alle «calende greche.»

Io desidero — ed è questo che io chiedo alla cortesia dell'onorevole Assessore delegato ai trasporti — che prenda a cuore, come esigenza vitale della città di Messina, la questione dell'aeroporto, e che sappia superare tutte queste reticenze, anche se provengono da falsi difensori di interessi. (*Proteste a sinistra*)

Io non so se si sia già parlato della linea ferroviaria Giardini-Leonforte, le cui opere murarie sono da tempo ultimate. Si tratta di un'arteria di comunicazione, di cui io, fin dall'età della ragione...

POTENZA. Quando c'è arrivato? (*ilarità*)

DANTE. Da quando sono nato... ne sento parlare senza mai arrivare ad una pratica attuazione. Le opere sono pronte, allestite, pronte anche le gallerie; in certi punti è stato sparso addirittura il brecciamme; ma quando sarà completato?

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Uno dei punti cardinali del piano del 9 aprile è quello di completare questo tratto di linea ferroviaria.

DANTE. Speriamo che si completi molto presto. Però, in questo famoso piano — a proposito del quale il mio carissimo amico, Paolo D'Antoni, ha difeso col suo grande cuore tutta la Sicilia dimostrando, poi, in sede di risposta, tanta solidarietà verso Messina martoriata — è previsto che il capo-linea non deve esse più Giardini.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Nel piano c'è questo.

DANTE. Mi consenta; se lei mi dà questa assicurazione, io non parlo; ma, nel piano fatto nella data alla quale fa riferimento, è pro-

prio stabilito che l'accesso, per motivi di angustie topografiche, non deve essere più a Giardini e neanche nel territorio della provincia di Messina. La stazione di Giardini è molto ampia — mi dice l'onorevole Assessore Romano — e può essere ulteriormente allargata. Aggiungo che vi sono dei documenti pronti da anni, anzi da decenni, i quali prevedono il punto franco da stabilire nel porto di Messina: anzi si fa riferimento proprio a questa linea che deve portare i prodotti della valle di Alcantara a Messina. Sarebbe, quindi, quella proposta, una deviazione antistorica, antitradizionale.

Messina ha il triste primato di avere comuni che ancora non conoscono l'automobile. Vi sono due comuni, Antillo e Castel di Lucio, che sono senza strade di accesso.

In proposito ho sentito riferire dall'Assessore ai lavori pubblici che, quando un certo sindaco una sera si presentò con tanto di coraggio e con ferma parola, anche se non parlava bene in lingua italiana, al Ministro Tupini, noi comunicammo — c'era anche l'onorevole Di Cara — che già un progetto era stato approvato, ed io stesso aggiunsi che un lotto di quella strada era stato già progettato e finanziato. Purtroppo, noi facciamo a lotti anche le piccole strade, queste piccole opere che dovrebbero eliminare delle ingiustizie che si trascinano da secoli. In tutta la Sicilia soltanto questi due paesi sono senza strade.

DI CARA. Lei, che è difensore della provincia di Messina, dovrebbe conoscere che sono cinque.

DANTE. Cinque? E quali sono?

DI CARA. Roccaflorita, Limina....

CALTABIANO. Mongiuffi, Melia.

DANTE. Roccaflorita è un comune di 400 abitanti, per il quale posso aggiungere che sono già stati spesi più di 35 milioni; è già stato costruito il primo ponte e sono stati appaltati il resto dei lavori. Ad ogni modo, se i comuni sono in numero maggiore, il problema si rende più pressante.

NAPOLI. Anche in altre provincie esistono comuni in tale situazione; per esempio, Sant'Angelo Muxaro.

DANTE. Vorrei ora fare una raccomandazione che desidero venga presa in considerazione da tutto il Governo e particolarmente dall'Assessore delegato ai trasporti. Noi ab-

biamo dei problemi che si chiamano: strade, elettricità, viabilità, scuole, etc.. Cerchiamo di risolverne uno almeno. Il collega Caltàbiano ha comunicato che il problema degli ospedali è avviato alla sua soluzione e certamente sarà risolto. Preoccupiamoci di risolvere il problema della viabilità in modo che ogni comune abbia le sue strade. Saranno in tutto otto o dieci, io non ho fatto precisi accertamenti. Ma facciamo in modo che, per merito dell'autonomia regionale, sia finalmente eliminata un'ingiustizia.

Vorrei ancora trattare il problema delle comunicazioni marittime; ma, poichè l'ora tarda non me lo consente, lo farò in sede di interpellanza. Desidero, infine, raccomandare all'onorevole Verducci Paola così come lo hanno fatti tutti i miei colleghi, la mia città, la città di Messina.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. E' anche la mia.

DANTE. Questo è un motivo di più.

VOCI: E' la nostra.

DANTE. Le raccomando di porre tutte le sue cure, tutta la sua attenzione, affinché — come ho accennato — venga risolto il problema della linea Giardini-Leonforte. E' questo un problema che sta a cuore, perchè è un problema vitale che ci riconduce alla zona franca del porto di Messina.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale. Ha facoltà di parlare l'onorevole Verducci Paola, Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Onorevoli colleghi, cercherò di essere breve anche in considerazione delle mie condizioni di salute, nonostante le quali sono venuta in Assemblea per adempiere il mio dovere.

Il problema dei trasporti è, naturalmente, un problema di grande rilievo per la Sicilia, perchè ad esso sono legati tutti gli altri problemi essenziali per lo sviluppo economico della nostra terra. Vorrei primieramente rispondere all'onorevole Majorana, che ha iniziato il suo intervento domandandomi se si dovesse dare preminenza ai trasporti ferroviari o invece ai trasporti automobilistici.

MAJORANA. Io non l'ho detto.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai*

trasporti ed alle comunicazioni. Lei, nel proporre la liquidazione dell'A.S.T., lo ha detto implicitamente. Invece il Governo regionale, che vede l'importanza dello sviluppo di questi due sistemi di trasporti, il ferroviario e l'automobilistico, quando ha ritenuto di far nascere, dall'I.N.T. in liquidazione, l'A.S.T. ha voluto appunto ubbidire soprattutto alla necessità che in Sicilia il problema sia riguardato da tutti e due gli aspetti. Nel suo tanto citato articolo, don Luigi Sturzo si dichiara dello stesso parere quando afferma che la discussione non va posta sopra un'alternativa, ma sul coordinamento di « ferrovie con autolinee ». Così succede infatti nel Nord, dove si preoccupano dello sviluppo di tutti e due i sistemi.

Io posso affermare, onorevoli colleghi, senza volere con ciò fare un elogio alla mia modesta persona, ma all'Assessorato ed ai colleghi che mi hanno preceduto, che l'Assessorato ha curato lo sviluppo dei servizi automobilistici e ferroviari e, se è vero, come è stato detto, che è stato fatto poco, è anche vero che quanto è stato fatto modestamente, è stato anche fatto silenziosamente. Del resto, io ho fra le mie pratiche il programma, che risale al 1906, il quale non è stato realizzato che in piccolissima parte, tanto che è da ritenersi superato.

Questo programma prevedeva la costruzione di ferrovie a scartamento ridotto, che ormai non sono più rispondenti alla tecnica moderna ed alle esigenze della nostra economia, specialmente in previsione dello sviluppo della agricoltura.

Sarebbe un grave danno, infatti, realizzare la bonifica agraria senza provvedere contemporaneamente allo sviluppo della rete ferroviaria e stradale che consenta il rapido trasporto dei prodotti primaticci, frutto del lavoro dei nostri contadini, dei nostri agricoltori. Il programma rispondente a queste esigenze, mi sia consentito di dire, è stato curato amorosamente dall'Assessorato per i trasporti. Qui mi conviene fare un inciso.

Quando questo Governo regionale stabilì di limitare l'Assessorato per i trasporti ad un ufficio della Presidenza regionale, io ritengo che non intese, con questo provvedimento, diminuirne l'importanza, ma costituire un ramo della propria attività. E' mia impressione che, curato come esso è dal Presidente e da tutta la Giunta regionale, non può non avere un maggiore potenziamento, un maggiore im-

pulso, non può non dare un maggiore contributo alla rinascita e allo sviluppo della Sicilia, che tutti vogliamo e per cui ci sentiamo tutti soldati pronti a qualunque battaglia. (*Applausi dal centro*) Ma andiamo per ordine e ritorniamo un pò indietro.

NAPOLI. Al programma del 1906?

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Dal programma del 1906 si passa ad altri programmi che i colleghi, che hanno maggiore esperienza di me, conosceranno: essi sono del 1911, del 1914, del 1922, del 1924, per arrivare infine all'istituzione del Provveditorato alle opere pubbliche, che doveva assicurare un maggiore sviluppo ed incremento. Non voglio, però, riferirmi ai vecchi programmi soltanto per fare recriminazioni, perchè, forse come donna, non sono portata a farne o ad essere pessimista.

Io ho fede — se non avessi questa fede non potrei essere qui fra voi — che quello che non è stato fatto, quello che ci è stato negato nel passato, si farà gradatamente nell'avvenire, rendendo così giustizia a tutta l'Italia meridionale. Il fatto, onorevoli colleghi della sinistra, che un uomo come Luigi Sturzo — e voi sapete quello che egli rappresenta nelle nostre file — scriva di quegli articoli, vi dimostra che gli uomini della Democrazia cristiana, che voi chiamate gli unici responsabili, hanno il coraggio anche di affrontare i problemi e di richiamare chi va richiamato.

NICASTRO. Non basta affrontarli: bisogna risolverli.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Saranno risolti: e ciò potrà avvenire, quando si ha il coraggio che oggi hanno questi uomini; ma non bisogna pretendere che si possa fare in un sol giorno quanto non è stato fatto in quaranta o cinquant'anni. Stiano pur certi che sarà provveduto e che gli uomini responsabili del Governo regionale faranno buona guardia e non mancheranno di essere tra i primi di questa Assemblea, tra i primi di tutta la Sicilia, perchè siano rispettati tutti i diritti della Sicilia. (*Approvazioni al centro - Commenti a sinistra*)

NICASTRO. Sono tutte chiacchiere!

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Ma non si può pretendere che tutto ciò che non si è fatto dal 1906 sia fatto oggi in un giorno. Prima di di-

ventare pessimisti, aspettiamo che i fatti ce ne diano motivo; lasciamo, però, che trascorra il tempo necessario; voi stessi, onorevoli colleghi della sinistra, che siete soliti parlare di piani, sapete che essi non si realizzano in un mese, in un anno, ma che occorre dare tempo al tempo.

E' nostra certezza che il nostro programma sarà realizzato. Per ricordare ancora Don Luigi Sturzo, riferisco che egli, in una sua lettera pervenutami giorni or sono, mi ha comunicato che si sta procedendo alla rilevazione aerografica dell'interno della Sicilia per la costruzione della linea ferroviaria Catania-Trapani.

Onorevoli colleghi, il nostro programma sarà realizzato in tre tempi; ciò, però, non vuol dire che sarà protratto nei decenni, ma che la realizzazione delle opere sarà fatta secondo l'urgenza e tenendo conto dello stato dei lavori compiuti, in quanto in alcune zone non occorre altro che portarli a compimento.

Credo ora che mi torni obbligo di riprendere la discussione sull'A.S.T. per potere rispondere brevemente all'onorevole Majorana.

E' inutile ripetere la storia dell'A.S.T.: i colleghi la conoscono come me e meglio di me. Io non credo che l'A.S.T. sia stata costituita soltanto perchè bisognava dare lavoro a dei lavoratori, senza con ciò che io voglia diminuire l'importanza di tale necessità. Quando fu deciso di intervenire per salvare l'I.N.T., il problema non si limitava soltanto ad una questione di lavoro. Il Governo regionale ha prestato ogni interessamento affinchè venisse assicurata la stabilità dell'azienda.

Alla Giunta regionale sono pervenuti due tipi di statuto, i quali dopo essere stati da me esaminati, furono inviati, unitamente alla relazione, a cui ha fatto riferimento l'onorevole Nicastro, e ad altri documenti, al Consiglio di giustizia amministrativa, per il parere che non è stato, almeno nelle linee generali, favorevole.

Il Governo regionale, invece, ritiene che la A.S.T. abbia possibilità di vita: ma è necessario avere chiaro che la situazione attuale — come ha ricordato l'onorevole Nicastro — presenta un deficit di 207 milioni. Voi, onorevoli colleghi, conoscete gli aiuti che sono stati deliberati dall'Assemblea regionale in favore dell'A.S.T., il cui patrimonio, oltre che agli automezzi elencati dall'onorevole Nicastro, è costituito anche dalle officine di riparazioni e da altri beni.

Il Governo regionale, tenendo conto della situazione che io ho a voi esposto, valutato il parere del Consiglio di giustizia amministrativa, ha ritenuto che l'A.S.T. debba e possa esercitare una funzione di sviluppo, di miglioramento e di integrazione, più che una funzione calmieratrice, che non sarebbe importante né propria all'A.S.T., e pertanto ho creduto opportuno costituire in questi ultimi giorni una commissione ristretta, puramente tecnica, della quale è stato chiamato a far parte anche il presidente della Commissione amministratrice dell'A.S.T., commendatore Costantino, affinché vengano delineate la figura, la portata, l'ampiezza e le possibilità di una azienda di trasporti, tecnicamente efficienti e preparata, per lo svolgimento delle funzioni che l'Assemblea intende darle.

Si attende ora il risultato degli studi di questa commissione, alla quale, peraltro, è stato dato incarico di svolgere questo suo compito nel più breve tempo possibile, per decidere quale dovrà essere il futuro sviluppo dell'A.S.T..

Vorrei, inoltre, rispondere - all'onorevole Majorana su un altro argomento: come egli conosce, il Governo regionale, con decreto presidenziale del 31 luglio 1948 pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale della Regione Siciliana*, n. 37, anno II, a norma dell'articolo 22 dello Statuto, ha nominato l'ingegnere Luparello quale rappresentante della Regione siciliana per la formazione delle tariffe ferroviarie; successivamente l'ingegnere Luparello, sia per motivi personali sia perché aveva ricevuto altri incarichi, declinava il mandato e, in sua vece, veniva nominato un altro rappresentante nella persona dell'ingegnere La Rosa. Da altra parte, come mi sembra ebbe a riconoscere un altro collega, la Regione mai mancò di seguire attentamente lo sviluppo dell'importantissimo problema delle tariffe ferroviarie e, se è vero che le tariffe ferroviarie, contrariamente a quanto afferma il collega, hanno subito un aumento, è anche vero che in questo momento le tariffe ferroviarie fra le tariffe dei trasporti sono le più basse. Infatti, avendo il Governo regionale lamentato la mancata assegnazione di carri ferroviari per il trasporto degli agrumi, è stato risposto che si chiedeva troppo e che sarebbe stato opportuno utilizzare altri mezzi per i nostri trasporti. Che noi abbiamo chiesto una forte assegnazione è dimostrato dal fatto che nel 1949 la media gior-

naliera di carri ferroviari aveva di gran lunga superato quella del 1938, che è stato l'anno di punta da molti anni a questa parte. Ciò dimostra, evidentemente, che le tariffe dei trasporti ferroviarie sono le più basse, ma non toglie che il Governo regionale non debba continuare a vigilare in questo settore ed a fare pressione, a mezzo dei suoi rappresentanti, perché questo annoso problema venga risolto nel migliore dei modi per la Sicilia.

Dobbiamo anche riconoscere che, purtroppo, per la spedizione delle nostre merci è necessario chiedere continuamente vagoni, i quali devono compiere a vuoto il percorso di andata. E' anche opportuno ricordare che questa situazione non si verifica soltanto in Sicilia, ma anche in altre Regioni; infatti, in data di ieri, l'onorevole Mattarella ebbe a rispondere ad un deputato calabrese, che non potevano essere inviati nella Calabria carri ferroviari, perché era stato necessario inviarli in Sicilia, ma che, essendo le richieste siciliane in decrescenza, si sarebbe provveduto ad inoltrare in futuro un maggior numero di carri nelle Calabrie.

Bisogna ancora aggiungere — come ha detto l'onorevole Majorana — che il movimento dei carri viene ostacolato dalla strozzatura della Calabria. Questo è un vecchio problema molto importante — dovuto al fatto che la linea ad un solo binario incontra molte gallerie — che riguarda lo sviluppo di tutto il meridione d'Italia. Posto dal 1870, non si potrà risolverlo dall'oggi al domani, proprio nel periodo che segue ad una guerra e che ci costringe, soprattutto, a dedicare tutte le nostre attività alle opere di riparazioni, in vista delle nuove costruzioni. L'onorevole D'Antoni, in proposito, ha riferito di essere stato informato dal commendatore Tuccio che, se non si provvede a rimettere il materiale in efficienza, esso andrà fuori uso. Sotto questo aspetto bisognerà, quindi, porre il problema delle riparazioni e delle nuove costruzioni.

Il Governo regionale ha seguito con molta attenzione le tariffe ferroviarie.

MAJORANA. Il rappresentante del Governo ha partecipato alle sedute del Ministero?

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

MAJORANA. Mi risulta di no.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Sento l'obbligo

go di rivolgere da questo banco un elogio all'ingegnere La Rosa (*commenti al centro*), non già perchè io mi sia direttamente interessata, a quel tempo, della questione, ma perchè lo rilevo da quello che risulta nel mio ufficio. L'ingegnere La Rosa ha svolto un'opera veramente efficace, perchè, se è vero che quel piano fu stabilito da un comitato per le costruzioni, è pur vero che fu studiato ed elaborato da un sottocomitato di siciliani — di cui posso fornire i nomi — presieduto dall'ingegnere La Rosa che ne fu l'animatore e contribuì largamente affinché la Sicilia lo realizzasse, e ciò torna a suo merito; l'opera dell'ingegnere La Rosa si rileva anche da alcune lettere, esistenti nel mio ufficio, che portano la firma di Don Luigi Sturzo. Ho, pertanto, la massima fiducia che si tratta di una persona che merita il nostro elogio per il contributo che ha dato in questo sottocomitato, e sono sicura che non mancherà di far valere i diritti della nostra Regione, per quanto riguarda le tariffe ferroviarie.

Credo di essere stata precisa il più possibile nei riguardi di quanto ha chiesto l'onorevole Majorana. Per quel che riguarda la Direzione generale, il Governo regionale non può interferire direttamente con un'azione risolutiva, ma non mancherà, naturalmente, di compiere ogni sforzo per far valere i diritti dei siciliani; è necessario che il problema venga risolto anche in questo settore, perchè, qualora non se ne trovasse la soluzione, esso diverrebbe lesivo nei confronti dei meridionali e, in special modo, dei siciliani.

BONFIGLIO, *relatore di minoranza*. Una relazione dell'ingegnere La Rosa non si può avere?

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Certo che si può avere.

BONFIGLIO, *relatore di minoranza*. Il La Rosa ha detto che non è stato possibile partecipare alla formazione delle tariffe.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Non ha mai detto questo.

D'ANTONI. E' bene ricordare che l'ingegnere La Rosa ha prestato la sua opera per più di un anno, ha affrontato spese ingenti, ed ha rifiutato qualsiasi compenso.

MAJORANA. Io non ho criticato l'ingegnere La Rosa.

BONFIGLIO, *relatore di minoranza*. Noi parliamo delle tariffe e dell'orario.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Che il piano elaborato dal sottocomitato sia stato accettato è chiaro, è ovvio, giacchè l'onorevole D'Antoni ha parlato di un piano — reso di pubblica ragione — che è stato approvato il 9 aprile 1948.

BONFIGLIO, *relatore di minoranza*. Un piano per le costruzioni.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Questo piano è stato, in un primo tempo, redatto dalla sottocommissione presieduta dall'ingegnere La Rosa in qualità di rappresentante ufficiale della Regione siciliana. Non si può affermare — io ritengo — che la Regione in questo settore non abbia voce in capitolo, e neppure che sia meglio che l'Assessorato non esista se esso deve svolgere attività così limitate. A mio parere, l'Assessorato, nei limiti delle possibilità consentitegli dall'articolo 17, ha agito bene. Non è mia intenzione fare un elogio alla mia povera persona, ma, se mai, a coloro che mi hanno preceduto.

In ordine agli auto servizi possiamo affermare, con una certa soddisfazione, che, pur non avendo raggiunto il livello del Piemonte, del Veneto o della Lombardia, è stato realizzato in Sicilia uno sviluppo automobilistico notevole. A volte siamo, purtroppo, costrette a qualche piccola remora; noi conosciamo la nostra economia e sappiamo che spesso non è possibile far operare in una stessa zona quattro o cinque ditte senza che esse si danneggino tra loro e quindi, in definitiva, senza che ne risulti compromessa l'efficienza di tutte. D'altronde, una legge dello Stato stabilisce i limiti e le possibilità di ogni concessione. Posso dire che, dal 1947 al 1949, sono state istituite, su parere dell'Assessorato per i trasporti, 72 autolinee: tra queste sono comprese, naturalmente, le autolinee stagionali e da gran turismo; campo, questo, nel quale la Sicilia è stata finoggi negletta. Onorevole D'Antoni, per mia natura io sono ottimista, non posso quindi condividere il suo pessimismo.

D'ANTONI. Meglio così. I pessimisti non fanno la storia.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Lei mi conosce, onorevole D'Antoni, come conosce i colleghi

del Governo, e sa che noi amiamo profondamente la nostra terra, la Sicilia, e che al momento opportuno sapremo anche noi piantare i piedi a terra.

D'ANTONI. Brava!

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti e alle comunicazioni*. Se si tratta del bene della Sicilia, siamo tutti pronti ad essere soldati: soldati col sorriso sulle labbra e, magari, con un garofano al petto, senza molte malinconie, senza molte tristezze. Questo, naturalmente, ci potrà forse anche facilitare il compito di indurre nelle nostre file i nostri fratelli di Roma che — lei sa — amano come noi la Sicilia e fanno per la Sicilia tutto quel che è nelle loro possibilità. (*Commenti*)

Ho già trattato il problema dei carri ferroviari. Ho sentito parlare, inoltre, di orari e della loro irregolarità in Sicilia. Un collega affermava che bisognerebbe mettere nei vagoni per viaggiatori delle ferrovie siciliane un cartellino in cui si precisi che il cattivo funzionamento dei trasporti non è da imputarsi soltanto al personale ferroviario.

NAPOLI. « Bisognerà », non « bisognerebbe ».

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti e alle comunicazioni*. Sono d'accordo con coloro che hanno fatto tali osservazioni ed ho voluto procedere ad una indagine. Dicevano, i miei colleghi, che l'Assessorato ai trasporti non ha molti funzionari. Questo è vero; bisogna, però, ricordare che quando si è all'inizio e si ha buona volontà come hanno dimostrato i miei predecessori, si può sopprimere a qualche deficienza. Così ho voluto indagare, onde individuare la ragione per la quale i treni procedono con lentezza. Sommarariamente, io riconosco che i nostri servizi ferroviari erano, in passato, in stato di carenza, ma affermo — e lo si deve riconoscere — che le cose vanno migliorando. (*Consensi*)

ADAMO DOMENICO. Questo è vero.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Questa è la ragione tecnica. Si è voluto, per obbedire alle esigenze del mutato traffico in Sicilia (bisogna notare anche che oggi si è molto accresciuto il numero dei viaggiatori rispetto alla situazione anteguerra), forzare la mano ed aumentare il numero dei treni, delle vetture e delle locomotive. Che cosa ha portato ciò? La Nazione è uscita da poco tempo da un conflitto;

in conseguenza, il materiale ferroviario — in specie le locomotive — non può essere ottimo anche se in gran parte esso è migliorato: si tratta perlopiù di materiale riparato; avviene spesso che una locomotiva si fermi per guasti, e poichè, secondo le recenti disposizioni regolamentari, tutte le altre locomotive, o quasi tutte, sono state impiegate, riesce difficile procedere alle sostituzioni. Vi è, inoltre, il problema del personale che, pur dimostrando tutta la sua buona volontà, non è certamente il migliore possibile. La Direzione generale delle ferrovie dello Stato — l'onorevole Majorana, quale componente dell'Amministrazione, ne è a conoscenza — per sopperire a queste necessità, ha inviato nell'Isola personale dal Continente. Ed allora il personale di macchina, costituito da elementi giovani, che non conoscono la locomotiva a vapore, posto dinanzi ad una difficoltà, ad un guasto, non sempre riesce a cavarcela rapidamente; ecco un'altra ragione dei ritardi: personale giovane, che viene dal Continente, dove si viaggia su macchine non a vapore.

ALESSI. Nelle littorine c'è pure personale giovane?

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Sulle automotrici, onorevole Alessi.

ALESSI. La mia non è una interruzione tecnica, è una interruzione allegria. (*ilarità*)

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Mi conceda onorevole Alessi; io non sono un ingegnere, ma per i miei studi di chimica posseggo alcune cognizioni tecniche. Le spiego per quale ragione noi ci troviamo in questa situazione: la nostra rete ferroviaria è ad un solo binario; conseguentemente, se un treno a vapore è costretto a ritardare, necessariamente deve subire il ritardo anche l'automotrice.

ALESSI. Alludevo ad altro. (*ilarità*)

NAPOLI. L'onorevole Alessi voleva fare una interruzione piuttosto maligna, che non voleva conseguire fini pratici.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Anzi è proprio l'esistenza di diversi tipi di treno che complica ancora più il servizio. Se avessimo soltanto treni elettrici, se la rete nostra fosse tutta elettrificata, si potrebbe facilmente rimediare ai ritardi; invece è difficile farlo pro-

prio per questa differenza tra treno a vapore ed automotrici.

NICASTRO. Ci parli dei carri bestiame.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Il collega mi porta su un altro argomento che dovremo trattare a proposito dell'interrogazione presentata dall'onorevole Napoli. Naturalmente nessuno vorrà disconoscere che si son fatti dei grandi passi avanti. Io posseggo una relazione del Direttore generale delle ferrovie — che non ho portato in Assemblea perchè non credevo si dovesse parlare di questo — nella quale viene precisato il numero delle vetture per viaggiatori che sono state inviate in Sicilia in questi ultimi sei mesi. Io ritengo che noi non abbiamo motivo assoluto di lagnanza. Non possiamo affermare di essere stati molto negletti in questa materia; possiamo chiedere di più: insisteremo per ottenerlo. Io ho fatto due cose insieme: da una parte ho insistito presso il Governo centrale perchè la situazione dei carri ferroviari in Sicilia sia migliorata e, da altra parte, considerato che le vetture vengono danneggiate dai viaggiatori, — va tenuto presente che le vetture in Sicilia si logorano molto più rapidamente che altrove — ...

CALTABIANO. Questo è vero.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*... ho scritto al Capo compartimento, invitandolo a fare rispettare il regolamento nei confronti dei viaggiatori che insudicino e rovinano le vetture.

NICASTRO. Allora, per punizione, si fanno viaggiare nei carri bestiame!

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Quando si imbrattano volutamente le vetture, quando non si ha riguardo in esse, quando si taglia la tela dei sedili, cosicchè una vettura, dopo quindici giorni di impiego, risulta gravemente danneggiata...

NAPOLI. A piedi dovrebbero viaggiare, queste persone, neppure in carro bestiame!

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*... occorre adottare i mezzi sufficienti ad eliminare questi inconvenienti: questo materiale è patrimonio di tutti i cittadini e, quindi, va custodito. Bisogna considerare, comunque, la questione con equanimità e con comprensione. Noi non possiamo negare che le condizioni delle ferrovie

in Sicilia, dal 1944 ad oggi, sono veramente mutate, in una maniera che ha del sorprendente. Per l'elettrificazione, i lavori, anche se non progrediscono a grandi passi, proseguono; essi seguono il loro corso e bisogna tener presente, onorevoli colleghi, che il problema dell'elettrificazione, oltre a quello della mano d'opera, è legato al problema delle materie prime: voi sapete che, per l'elettrificazione delle ferrovie, deve essere impiegata una grande quantità di rame elettrolitico, che noi, non possediamo e che ci viene concesso attraverso l'E.R.P. Quindi, anche in questo campo, i lavori procedono e con una certa rapidità. D'altra parte, abbiamo l'assicurazione che la linea Palermo-Messina sarà, in certo qual modo, alleggerita; il problema del carico su questa linea è grave. La linea sarà elettrificata e verrà costruito il doppio binario nel tratto Palermo-Fiumetorto. I pessimisti non credono a questa realizzazione, ma io sono convinta che il Governo regionale continuerà nella sua opera di assistenza, affinché questi lavori abbiano al più presto una realizzazione, che va connessa anche all'importanza ed alla mole dei lavori stessi.

Parlerò, inoltre, per sommi capi, della linea Siracusa-Ragusa-Vizzini. Ne abbiamo già discusso, onorevoli colleghi; ma, qualcuno ha insistito sull'argomento, per cui sono costretta a ripetermi. Posso affermare che quello della linea Siracusa-Ragusa-Vizzini è uno dei problemi che il Governo regionale vive tutti i giorni; ed è un problema che il Governo intende risolvere nel modo più confacente all'interesse della Sicilia e dei siciliani. L'onorevole Nicastro sa bene, in quanto è stato precisato dettagliatamente, durante lo svolgimento dell'interpellanza dallo stesso presentata, che noi cercheremo di risolvere in modo completo questo grave problema, tenendo conto dei risultati dello esperimento compiuto in questi due anni. Io affermo in questa sede, sicura che nessuno domani potrà smentire il Governo di cui faccio parte: noi non mancheremo di fare valere presso il Governo centrale le nostre ragioni. E' vero che la ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini è passiva, ma è vero anche che altre ferrovie secondarie del Continente sono passive. Noi invocheremo un atto di giustizia e chiederemo che lo stesso trattamento usato verso le ferrovie secondarie del Nord venga esteso anche alla ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini.

Voglio, altresì, rispondere all'onorevole Marotta; Messina, dice l'onorevole Marotta,

deve risorgere. Ognuno di noi si sentirebbe indegno di chiamarsi siciliano, se questo impegno non sentisse vivo nel proprio cuore: stia tranquillo l'onorevole Marotta. Io ritengo che in passato, ed in qualunque momento, dal giorno in cui fu costituito il Governo regionale, questa esigenza è stata tenuta presente, in relazione ad ogni settore. Questa è, almeno, la mia esperienza personale per il periodo in cui ho fatto parte del primo Governo presieduto dall'onorevole Alessi e di questo secondo, presieduto dall'onorevole Restivo. E' sempre stato affermato, allorquando si è parlato dei problemi delle varie provincie, che quella di Messina ha maggiori diritti perchè essa è stata la provincia più colpita, e, fra tutte le città siciliane, la città più derelitta. Stia tranquillo l'onorevole Marotta: i problemi di Messina saranno riguardati con la massima comprensione e, mi permetto dire, col dovuto affetto dal Governo regionale.

Esamineremo con particolare attenzione il problema delle ferrovie. Per adesso posso dire al collega che tutte le domande di concessione di linea, che mi sono state rivolte per la provincia di Messina, sono state senz'altro accordate, sia pure con le riserve volute dalla legge. Fino ad oggi nessuna linea, richiesta dalla provincia di Messina o dalle città messinesi che hanno interesse turistico, commerciale e industriale, è stata negata, a quel che mi risulta, dall'Assessorato, nè attualmente e neppure nel passato; noi del Governo regionale avremo cura che la provincia di Messina abbia uno speciale sviluppo nel campo delle linee automobilistiche.

Per quanto riguarda le strade, io rivolgo una raccomandazione all'Assessore ai lavori pubblici; voglio, però, far subito presente all'onorevole Marotta che, per quanto riguarda quelle strade che non possono essere attraversate da autolinee, io stessa mi rendo parte diligente nel segnalare le necessità di costruzione all'Assessore competente.

All'onorevole Bonfiglio, inoltre, che ha sottolineato il problema della liquidazione da corrispondere al personale dell'I.N.T.-Sicilia, debbo dare notizia che il Governo è vivamente preoccupato di questo problema ed ha fatto tutto quanto è nelle sue possibilità perchè la questione possa essere al più presto risolta. Pertanto, l'incaricato della liquidazione dello I.N.T., che dimorava lontano da Palermo, è stato sostituito da un altro il quale, appunto perchè vive a Palermo e si occupa direttamente

te dell'A.S.T., potrà — come si spera — risolvere il problema il più rapidamente possibile. Anche questa preoccupazione, può, quindi, essere fugata.

POTENZA. L'Assessorato guarda all'avvenire.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Sì, guarda all'avvenire. Esso si è occupato anche degli aeroporti e delle aviolinee, non perchè spera di poter risolvere i problemi relativi, dato che essi non costituiscono materia di sua competenza; ciò nonostante, il Governo non è rimasto assente: per quel che concerne l'aeroporto di Messina, esso ha chiesto al Ministero competente che ci renda note le sue deduzioni, che faccia conoscere all'Assessorato quali sono i motivi tecnici che ne impediscono la costruzione ed riattamento. Probabilmente, il Ministero risponderà che, dal punto di vista economico, non è improduttivo creare un aeroporto in una zona dove si esercita l'importantissima industria per l'esportazione di un nostro prodotto pregiato: l'uva.

Alle raccomandazioni dell'onorevole Bonfiglio daremo il giusto peso ed il giusto valore.

Tutti questi sono problemi di avvenire, ed è all'avvenire che noi guardiamo, stando a questo posto, all'avvenire luminoso della nostra terra, all'avvenire che non potrà mancare per la nostra Sicilia, dal giorno in cui essa non sarà più negletta: oggi la Sicilia ha ai suoi ordini non soltanto l'Assessorato, ma novanta persone pregevoli, come lor signori. *(Applausi dal centro e dalla destra)*

PRESIDENTE. Sull'ordine del giorno presentato dall'onorevole D'Antoni ha chiesto di parlare l'onorevole Majorana.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Dovrei dire poche parole circa l'ordine del giorno: quanto ad esso il Governo, nelle linee generali, nulla ha da osservare; sarebbe, però, opportuno che l'ordine del giorno fosse sottoposto, per le questioni di dettaglio, per l'organicità tecnica, per l'articolazione, per la forma, alla Commissione legislativa competente, perchè questa possa esprimere almeno il suo parere.

D'ANTONI. Ciò non si è mai fatto. Qui non c'è commissione, c'è l'Assemblea.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle commissioni*. Mi riferivo soprattutto all'articolazione dell'ordine del giorno.

D'ANTONI. Le specificazioni vengono da documenti ufficiali che ho qui a portata di mano.

RESTIVO, *Presidente della Regione*. Comunque, i criteri dell'ordine del giorno sono accettati dal Governo.

D'ANTONI. L'ordine del giorno si accetta o no? Quanto si propone non è nella prassi, non è mai avvenuto.

MAROTTA. Votiamo l'ordine del giorno nella seduta di domani.

D'ANTONI. Insisto perchè l'ordine del giorno venga votato nella seduta in corso. La Assemblea può approvare o no: ciascuno assumerà le sue responsabilità. L'ordine del giorno non può andare all'esame della Commissione; questo sarebbe un provvedimento straordinario che non è nelle consuetudini di alcun parlamento.

RESTIVO, *Presidente della Regione*. Ma non c'è un problema di Governo. Il Governo accetta. Per quanto riguarda i particolari, sarà l'Assemblea a decidere in proposito.

STARRABBA DI GIARDINELLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

STARRABBA DI GIARDINELLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'Assemblea si rende conto dell'importanza dell'ordine del giorno o, per meglio dire, di quanto è contenuto in esso. Mi sembra, però, che esso esuli dalla trattazione del bilancio di previsione che è oggi all'esame dell'Assemblea. Noi ci troviamo di fronte ad un problema importante, che non è conveniente — a mio parere — inserire come questione secondaria, in occasione della discussione del bilancio. Io pregherei l'onorevole D'Antoni — onde il problema possa essere meglio approfondito dall'Assemblea ed affinché si voti con maggior coscienza — di ricorrere ad altra formula parlamentare, che consenta all'Assemblea un esame più approfondito della questione. Suggestirei la presentazione di una mozione che, dal punto di vista parlamentare, avrebbe, a mio avviso, importanza molto maggiore e sarebbe molto più impegnativa per l'Assemblea; sconsiglierei di ricorrere ad un ordine del giorno presentato in appendice alla chiusura della discussione sul bilancio preventivo dell'Assessorato per i trasporti.

ALESSI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALESSI. L'ispirazione dell'ordine del giorno ed il suo contenuto politico sono tali che, a mio avviso, sarebbe degradata di molto la loro importanza, se l'ordine del giorno venisse trasformato in mozione. Tale importanza risulta, invece, sottolineata se l'ordine del giorno viene votato in sede di approvazione di bilancio, perchè esso diventa parte viva del programma del Governo. L'importanza dello impegno che, in sede politica e, in parte, in sede tecnica, i precedenti Governi hanno annesso al piano decennale per il potenziamento della rete ferroviaria siciliana, portò allora, non solo il Governo, ma anche l'Assemblea ad accettare tale impegno, come una riparazione di grandissima importanza per la Sicilia, tanto da poterne menare vanto. In conseguenza, quest'ordine del giorno deve essere votato tanto più sollecitamente, in quanto, avvenuta la approvazione in sede tecnica, concretatesi le premesse in sede finanziaria, non v'è dubbio che il piano stesso potrebbe incontrare difficoltà, qualora il punto di vista finanziario venisse ad orientarsi verso una serie di provvidenze da concedere in seguito, invece che verso un obbligo, derivante da impegni connessi al bilancio dello Stato. Su questo punto viene veramente ad originarsi un pieno dovere. Vero è che il problema che noi dobbiamo risolvere non è di competenza esclusiva dell'Assemblea ed implica anche la responsabilità dei deputati siciliani al Parlamento nazionale: è necessario, però, rafforzare, con il vostro voto, la posizione dei deputati di Sicilia perchè al Parlamento nazionale essi si esprimano, non solo singolarmente, ma anche in nome di tutta la Sicilia, che, in senso collegiale, è rappresentata in questa nostra Aula e non a Roma. (*Applausi*)

Per queste ragioni, l'ordine del giorno deve essere votato, proprio nella solennità della discussione di un bilancio. Vi sono, però, alcuni particolari tecnici che potrebbero incontrare qualche difficoltà nella votazione, qualora questo o quell'altro settore non condividesse, per ragioni proprie, la realizzazione particolareggiata del piano. Vorrei, quindi, pregare lo onorevole D'Antoni, ma prima di lui il Presidente dell'Assemblea, di volere sospendere per alcuni minuti la seduta, ovvero di volere rinviare a domani la votazione, affinché l'ordine del giorno venga depurato delle questioni particolari, le quali, potrebbero determinare un

dissenso assai pregiudizievole, poichè, per lo onore della Sicilia, quest'ordine del giorno deve essere approvato all'unanimità.

D'ANTONI. Sono d'accordo con la proposta dell'onorevole Alessi e faccio istanza perchè la votazione dell'ordine del giorno da me presentato abbia luogo nella seduta antimeridiana di domani.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, resta così stabilito.

La seduta è rinviata a domani, alle ore 10, per il proseguimento dell'ordine del giorno.

La seduta è tolta alle ore 22,45.

DALLA DIREZIONE RESOCONTI E STUDI LEGISLATIVI

IL DIRETTORE

Dott. Giovanni Morello

TIPOGRAFIA S. PEZZINO E F. - PALERMO

ERRATA

CORRIGE

Pag. 790, Col. 2, Rigo 46

« Messina è una città..... »
fino al termine della colonna.

Deleta