

Assemblea Regionale Siciliana

CCXXVIII. SEDUTA

SABATO 10 DICEMBRE 1949

Presidenza del Presidente CIPOLLA

INDICE

Disegno di legge: «Stati di previsione della entrata e della spesa della Regione siciliana per l'anno finanziario dal 1 luglio 1949 al 30 giugno 1950» (253) (Seguito della discussione sulla sottorubrica della spesa relativa a «Servizi dei trasporti e delle comunicazioni »):	Pag.
PRESIDENTE	2185
COLOSI	2185
MAROTTA	2188
MAJORANA	2191
FRANCHINA	2201
BONFIGLIO	2204
VERDUCCI PAOLA, Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni	2206
Sul processo verbale:	
NICASTRO	2185
PRESIDENTE	2185

La seduta è aperta alle ore 10,20.

DI MARTINO, segretario ff., dà lettura del verbale della seduta precedente.

Sul processo verbale.

NICASTRO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NICASTRO. Onorevole Presidente, nella seduta di ieri abbiamo approvato gli stati di previsione della spesa relativa alla rubrica «Presidenza della Regione e Uffici, Servizi ed Amministrazioni dipendenti» in cui sono compresi i servizi dei trasporti e della pesca. Propongo che, senza pregiudizio delle votazioni dei relativi capitoli di bilancio già ap-

provati, si consenta ai deputati che lo richiedano di parlare sull'argomento, perchè se ne possano trarre le conseguenze.

PRESIDENTE. A titolo di semplice raccomandazione al Governo.

Se non si fanno osservazioni resta così stabilito.

Con questa deliberazione il processo verbale s'intende approvato.

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 1949 al 30 giugno 1950» (253).

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 1949 al 30 giugno 1950».

Secondo quanto è stato testè stabilito possono chiedere di parlare i deputati che intendono fare delle raccomandazioni al Governo sulla sottorubrica dei «Servizi dei trasporti e delle comunicazioni».

COLOSI Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COLOSI Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, dalla lettura della relazione di maggioranza relativa ai trasporti, si trae una conseguenza: il Ministero dei trasporti ha dimenticato la Sicilia. Il Governo regionale, preoccupato forse di risolvere dei problemi più importanti, ha completamente trascurato il settore ferroviario in Sicilia; il Governo regionale ha marcato il passo e si è accontentato delle solite assicurazioni verbali e scritte.

La Sicilia non esiste nel settore dei trasporti.

ti ferroviari; difatti, leggendo la relazione di maggioranza, si ha appunto questa impressione. Ecco che cosa dice la relazione:

« La Sicilia ha diritti ed interessi notevoli « da rivendicare dallo Stato italiano, che ha « molto trascurato il nostro settore dei tra- « sporti e delle comunicazioni, premessa ne- « cessaria ed indispensabile per un serio « sviluppo della nostra attività economica. Per « queste considerazioni devesi ritenere pre- « giudizievole il decreto presidenziale del 13 « gennaio 1949, che ha degradato l'Assessora- « to per i trasporti ad un semplice ufficio alle « dipendenze della Presidenza, privo di ogni « potere di iniziativa e di controllo, specie in « sede politica.

« Difatti è stato universalmente constatato « il silenzio che è caduto in questi ultimi tem- « pi sui più gravi problemi siciliani in materia « di trasporti come l'elettrificazione della rete « ferroviaria (è da ricordare a tal proposito « la promessa del Ministro Corbellini e del « Direttore generale delle ferrovie di allestire « l'elettrificazione della Messina-Palermo en- « tro il 1949), la trasformazione delle ferrovie « a scartamento ridotto, il piano di lavori per « il miglioramento della potenzialità delle li- « nee principali Messina-Palermo, Messina - « Catania, Catania-Siracusa, nonché altro pia- « no per la trasformazione, il potenziamento e « la costruzione a nuovo degli impianti di tra- « zione e di riparazione del materiale. Un più « grave silenzio circonda l'altro piano (quanti « piani!) di nuove costruzioni ferroviarie e « stradali, annunciato così solennemente alle « nostre popolazioni dopo l'approvazione della « Commissione centrale plenaria del 9 aprile « 1948 ».

Questo è detto in una parte della relazione di maggioranza. Poi vi è quella di minoranza, redatta dall'onorevole Nicastro, densa di dati statistici, che dimostra quale e quanta sia stata l'incuria sia del Governo centrale, sia del Ministero dei trasporti, che del Governo regionale per l'avvio alla soluzione del problema ferroviario della Sicilia.

L'ufficio competente per la Regione ha trascurato completamente il grande problema, o i grandi problemi, delle comunicazioni siciliane; nemmeno, però, si è preoccupato delle questioni di dettaglio.

Tratterò brevemente i singoli problemi.

RETE FERROVIARIA A SCARTAMENTO NORMALE.

Nell'ultima Fiera di Palermo, nel padiglione delle ferrovie, abbiamo visto cose belle:

grafici, carte geografiche illuminate con lampadine elettriche, linee elettrificate sulla carta geografica, magnifiche automotrici per le linee a scartamento ridotto e per le linee a scartamento normale, nuove vetture, tutto abbiamo visto sulla carta, in grafico, ma non abbiamo visto passare proprio nulla dai grafici alla realtà. Lasciamo stare l'elettrificazione che non esiste o è avviata in maniera molto lenta — lo dice la stessa relazione di maggioranza: « doveva essere pronta e invece i lavori della Messina-Palermo sono all'inizio » — lasciamo stare il problema annoso della stazione ferroviaria della città di Catania — che è rimasta lettera morta — ma precisiamo i problemi spiccioli. Per esempio la rete normale è rimasta su per giù quella primitiva; nessuna nuova costruzione in Sicilia, tranne la riparazione dei danni bellici nel tronco che va da Schettino a Regalbuto, tronco già esistente.

Stato dell'armamento ferroviario. In uno dei tratti più importanti della rete ferroviaria siciliana, cioè Catania-Palermo, lo stato dell'armamento è pauroso. Chi viaggia su questo tratto della rete ferroviaria sa qual'è lo stato delle rotaie che vanno da Catania a Roccapalumba, e quanto sia pericoloso viaggiare. Che cosa ha fatto il Governo centrale, il Ministero dei trasporti? Quali sono state le pressioni del Governo regionale? Si è interessato affinché al più presto possano essere cambiate le traversine, i binari, ridotti ad uno stato di usura impressionante? Pare di no. Ogni tanto si cambia qualche tratto di rotaia, sostituendola con rotaie vecchie che vengono dal Nord.

Veicoli. Li conosciamo tutti. Molte volte siamo costretti a vedere rimorchiate da locomotive le automotrici che fanno servizio sulla Catania-Palermo. L'inconveniente si verifica costantemente nei tratti maggiormente frequentati e non è dovuto ad incidenti ma a guasti che le automotrici avevano sin dalla partenza. Queste automotrici, infatti, che dovrebbero essere revisionate dopo un determinato numero di chilometri, vengono, invece, revisionate dopo averne percorso un numero doppio. Così rimangono per via e, dovendo essere rimorchiate, arrivano a Palermo con diverse ore di ritardo.

Parlerò ora dello stato delle automotrici e delle vetture in determinati tronchi, ad esempio quello Catania-Caltagirone. Chi viaggia in questo tratto sa come sono mantenute le automotrici; i viaggiatori stanno all'impiedi, pur pagando lo stesso prezzo pagato in tutta la

rete italiana, su vetture sporche e sudice.

Impianti di blocco. Mentre nel Nord tutto si rinnova, gli impianti di blocco qui, invece, si rifanno con gli stessi criteri di prima della guerra. Vi sono delle stazioni importantissime, che non hanno servizi idro-dinamici per lo scambio ferroviario, vi sono anche moltissime stazioni ferroviarie che mancano della illuminazione elettrica e debbono servirsi dei lumi a petrolio.

VERDUCCI PAOLA. *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni.* Onorevole, ma sono soltanto le stazioni che non hanno la illuminazione?

COLOSI. Si tratta di trovare un altro mezzo per illuminare le stazioni.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni.* Si sta provvedendo.

COLOSI. Le stazioni sono prive di sale di aspetto, sono sudice ed hanno delle panche di legno. Tutto ciò deve essere oggetto di studio ed in seguito deve essere posto concretamente all'attenzione del Ministero dei trasporti. I viaggiatori siciliani pagano le stesse tariffe di tutti gli altri viaggiatori.

Orari. Non si vede neanche in questo campo un'azione decisa. Tratto Palermo-Catania, chilometri 243. Il cosiddetto diretto, l'unico che ci sia, che unisce queste due città, impiega 7 ore e mezzo ad una velocità commerciale di circa 30 chilometri. Non so se nel Nord i diretti mantengono la stessa velocità commerciale. Ciò dipende, naturalmente, dallo stato di armamento, dall'usura degli impianti, etc.. La automotrice invece percorre la stessa distanza in 4 ore e dieci. L'accelerato Palermo-Catania impiega 9 ore ad una velocità commerciale di 20 chilometri. Velocità più forti si hanno nel tronco Messina-Siracusa, poichè il diretto percorre in 5 ore i 182 chilometri e l'automotrice in 3 ore, ma sono sempre velocità basse. Gli orari stessi non sono, a volte, concatenati, e non rispondono alle esigenze dei viaggiatori. Da Catania a Palermo vi è un'automotrice alle 8 e una alle 17; si arriva a Palermo alle 21 quauda, cioè, è tardi per potere sistemare le proprie cose. Questa è la rete principale.

RETI SECONDARIE.

Mi interesserò soltanto del problema della Circumetnea, che è grave. Su questa rete

importantissima ed interessante, che unisce diversi paesi vivi e vitali della zona etnea e che dovrebbe servire tanto per i trasporti che per i passeggeri, grava il peso, la cappa di piombo di un commissario che, sotto tutti i punti di vista, non è competente.

Si vuole fare morire, — è chiaro — la Circumetnea, sia mettendo incompetenti alla sua direzione sia lasciandola nello stato di sfasciamento in cui si trova. Sfasciamento nei veicoli, sfasciamento nell'armamento e sfasciamento nelle locomotrici. Non dico delle stazioni ferroviarie che, non avendo ancora avuti riparati i danni bellici subiti, sono ridotte a delle macerie.

Il Commissario attuale di tutto si preoccupa fuorchè di mettere a posto, anche con i mezzi di cui dispone, la rete ferroviaria che, lunga 114 chilometri, parte da Riposto e finisce a Catania. Di tutto si occupa e si preoccupa fuorchè di mettere in sesto, servendosi almeno dei mezzi locali, questa rete di grande importanza per lo sviluppo economico dei paesi etnei. Chi ha viaggiato sulle automotrici o sui treni della circumetnea sa come si viaggia, sa come sono affollate quelle automotrici. Ma non si pensa nemmeno a ripararle, non si pensa nemmeno ad aumentarne di una sola unità il numero. Tante erano nel 1930-31-32-33, tante sono rimaste dopo la guerra, dopo l'emergenza. Non si parla delle opere d'arte; ve ne sono che quasi non esistono. C'è un ponte prima di Biancavilla che rappresenta un pericolo permanente per i viaggiatori. Bisognerebbe statizzare questa ferrovia come già si è fatto per la maggior parte delle ferrovie secondarie della Sicilia, tranne il tronco Ragusa-Siracusa-Vizzini e la Circumetnea stessa.

SERVIZI AUTOMOBILISTICI.

La rete dei servizi automobilistici in Sicilia è sviluppatissima. Vi è la S.I.T.A. la quale ha allungato le sue braccia tentacolari e si può dire che raggruppi il massimo numero delle linee automobilistiche della Sicilia. Però il problema dei servizi automobilistici è connesso con quello delle strade, e le strade in Sicilia sono rimaste allo stato primitivo tranne le modifiche soprastrutturali: allargamento di curve e sistemazione di qualche livelletta. Queste strade, quindi, non possono attualmente soddisfare, non possono essere idonee, dato lo intenso movimento delle automobili. Bisognerebbe modificarle, bisognerebbe aggiustarne il tracciato per potere avere un servizio automobilistico di un certo rilievo, di una certa

entità. Con il servizio automobilistico poi è collegato anche il problema del controllo delle concessioni. Vi è una concorrenza sfrenata. Vi sono piccoli scandali. Pensate che vi sono cittadine e paesi serviti sia dalle Ferrovie dello Stato che dalle linee automobilistiche. Per esempio, sulla Catania-Modica tutti i centri sono toccati anche dal servizio automobilistico. Ma sapete da chi è gestita questa linea? Dal fratello del direttore generale delle Ferrovie dello Stato, titolare della ditta Di Raimondo. Si verificano compiacenze, collusioni che mettono in concorrenza le Ferrovie dello Stato con questa linea automobilistica.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. C'è la linea automobilistica Catania-Palermo.

COLOSI. Questo è un male; bisognerebbe migliorare e potenziare i servizi ferroviari per le grandi distanze e cercare di ridurre al minimo questa concorrenza, che non fa altro che danneggiare lo sviluppo dei servizi ferroviari stessi a vantaggio di ditte che nascono come funghi e che possono morire come i funghi stessi.

SERVIZI POSTALI.

La domenica i servizi telegrafici e quelli telefonici non funzionano; i paesi non possono comunicare con i capoluoghi della provincia e restano isolati.

Una lettera da Catania a Roma impiega 24 ore, da Catania a Paternò impiega due giorni; cioè, per arrivare a Paternò, impiega un giorno in più. Non so perchè non si possano sistemare le cose in modo che i servizi postali siano più snelli, più rapidi, oltre che tra la capitale d'Italia e Catania o Palermo, anche fra tutti i paesi della Sicilia stessa. Abbiamo anche la questione del personale delle ricevitorie postali dei piccoli centri che è trattato come è trattato, pagato con salari e stipendi di fame.

CUFFARO. Il personale deve essere trattato bene.

COLOSI. Vengo alla conclusione, onorevoli colleghi. Il bilancio nostro è quello che è; lo ufficio, l'assessorato che si è trasformato in ufficio, deve svegliarsi. Il popolo siciliano che paga ha diritto di essere trattato alla stessa stregua di tutto il popolo italiano. Compito di questa Assemblea è di premere sul Governo centrale affinché le cose migliorino e non peggiorino. La Democrazia cristiana, al centro e qui nella Regione, tutto risolve cristianamen-

te, e cioè sulla carta. Si interessa dell'al di là e non dei problemi che pressano e urgono per la rinascita della Sicilia; si interessa delle feste religiose — per trasportare le anime candide nel regno dei cieli — e non del problema ferroviario per fare viaggiare i cittadini siciliani con maggiore comodità. Mi auguro che il Governo regionale si svegli da questo torpore, perchè, altrimenti, sarà il popolo siciliano a farlo svegliare. (*Applausi dalla sinistra*)

DI MARTINO. In Sicilia quello che si è fatto in due anni non era stato fatto in cento anni!

MAROTTA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MAROTTA. Onorevoli colleghi, nella seduta del 16 aprile io ebbi a pronunziare delle parole piuttosto aspre. Incontrai la reazione vivace di qualche collega e precisamente del collega Caltabiano, il quale di fronte alla mia affermazione che, se l'Assessorato per i trasporti avesse dovuto funzionare come per il passato, sarebbe stato meglio che non fosse esistito, disse « questi giudizi sono sommari ». Non sono sommari perchè, purtroppo, i fatti mi hanno dato perfettamente ragione. L'Assessorato per i trasporti, così come è costituito, data la maniera con la quale funziona, non ha ragione di essere. L'ho detto e lo confermo. E che non abbia ragione di essere lo conferma la stessa relazione di maggioranza, relazione ipercritica, nella quale sia pure con parole vellutate si precisa proprio questo concetto.

In essa, infatti, si legge testualmente: « La Sicilia ha diritti ed interessi notevoli da rivendicare dallo Stato italiano, che ha molto trascurato il nostro settore dei trasporti e delle comunicazioni, premessa necessaria ed indispensabile per un serio sviluppo della nostra attività economica. Per queste considerazioni deve ritenere pregiudizievole il decreto presidenziale del 13 gennaio 1949, che ha degradato l'Assessorato per i trasporti ad un semplice ufficio alle dipendenze della Presidenza, privo di ogni potere di iniziativa e di controllo, specie in sede politica.

« Difatti, è stato universalmente constatato il silenzio che è caduto in questi ultimi tempi sui più gravi problemi siciliani in materia di trasporti, come l'elettrificazione delle reti ferroviarie (è da ricordare a tal proposito la promessa del Ministro Corbellini e del

« Direttore generale delle Ferrovie di allestire l'elettrificazione della Messina-Palermo, entro il 1949), la trasformazione delle ferrovie a scartamento ridotto, il piano di lavori per il miglioramento ed il potenziamento delle linee principali Messina-Palermo, Messina-Catania, Catania-Siracusa... ».

Adunque, come giustamente rileva la relazione di maggioranza, l'Assessorato per i trasporti è stato ridotto ad un ufficio privo di contenuto ed il suo bilancio invece di essere migliorato è stato decurtato, ed in maniera molto sensibile.

Basta in proposito osservare che, rispetto al disciolto assessorato, la previsione di spesa presenta un'economia di lire 4.750.000 sull'anno finanziario precedente!

Or non è un controsenso che ad un bilancio, che pur aveva necessità di essere notevolmente migliorato, si voglia far subire una falcidia non indifferente quando i pochi milioni assegnati nell'esercizio precedente costituivano un *quid* irrisorio?

Che cosa può fare l'Assessore delegato con un bilancio tanto esiguo?

Dovremmo parlare dei servizi ferroviari in Sicilia. Dovremmo ricordare le condizioni delle vetture che sono in servizio sulla Messina-Palermo, sulla Messina-Catania, in tutta la Sicilia?

Le vetture più male in arnese, più sudicie, più lercie sono quelle che circolano nella nostra rete.

I rapidi Messina-Palermo, Messina-Catania, per non dire degli altri treni, hanno degli scompartimenti che sono una vergogna, dove non è possibile sedere senza rovinarsi gli abiti.

Chi provvede a fare eliminare sì grave inconveniente?

Chi fa sentire la sua voce?

Chi sente il dovere di reagire di fronte a questo anormale stato di cose a tutti noto?

Quanta differenza e quanto contrasto tra il rapido Roma-Milano con le sue magnifiche vetture, con le sue comode poltrone ed i nostri traballanti e preistorici convogli! E quando profonda la nostra amarezza nel constatare lo stato di abbandono in cui tutt'ora ci si lascia!

Elettrificazione. C'è stata promessa la elettrificazione! Ma che turlupinatura! Entro il '49 avrebbe dovuto essere un fatto compiuto; se non vado errato, oggi siamo al 10 dicembre e di elettrificazione ancora non ve n'è un solo metro!

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Vi sono lavori in corso.

MAROTTA. Sì, ma i lavori vanno a rilento. Dobbiamo avere il coraggio di parlare con verità, con crudezza, dobbiamo dire, piuttosto, che continuiamo ad essere trascurati, abbandonati.

D'ANTONI, *relatore di maggioranza*. Nonostante gli interventi e la buona volontà del Governo regionale i risultati sono quelli che sono!

MAROTTA. Nonostante l'intervento del Governo i risultati sono quelli che sono! E proprio questo che sto dicendo, bisogna però che questi risultati negativi siano resi noti a tutti e denunciati alla pubblica opinione.

L'Assessorato per i trasporti non solo — come l'onorevole D'Antoni dice nella sua relazione — deve avere dei competenti e dei tecnici, ma deve avere soprattutto il coraggio di fare ascoltare la sua voce, di denunciare la triste realtà delle cose.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Non so quale possa essere questa realtà di cui Ella intende parlare.

MAROTTA. La realtà, ad esempio, è che la elettrificazione della linea Messina-Palermo che avrebbe dovuto essere un fatto compiuto entro il 1949, è tutt'ora *in mente* ei.

Gli appalti saranno stati dati ma... sulla carta.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Lei è messinese e sa che c'è una ditta che lavora.

MAROTTA. So che c'è una ditta che lavora e so anche che l'altro ieri vari operai sono stati trasportati di urgenza in ospedale, perché colpiti da gravi sintomi di asfissia mentre lavoravano nella galleria Peloritana dove c'è gente che quotidianamente rischia la vita. Questo io so.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Sono infortuni sul lavoro.

MAROTTA. Ed allora, concludendo: anziché ergersi a difensori ufficiosi dell'opera di un governo che non ha fatto quello che ha promesso di fare (anche se si trattava di promesse a carattere elettorale), si ottemperi al preciso dovere di denunciare una realtà che

non può certo dirsi nè piacevole nè confortante.

Ma oltre al problema dell'elettrificazione ve ne sono tanti altri di non minore importanza. Se l'ingresso degli alleati, dei così detti alleati, invece di avvenire nell'agosto '43, fosse avvenuto nel settembre o nell'ottobre '43, noi avremmo avuto un grande vantaggio in Sicilia, avremmo avuto una linea Messina-Palermo che avrebbe fatto a meno della galleria Peloritana perchè era stata già tracciata una linea litoranea che la evitava.

MAJORANA. La stavano appaltando.

MAROTTA. Era stata già appaltata, erano stati già iniziati i lavori di costruzione di una altra invasatura al Faro per navi traghetto. Ora questo problema, che è grave perchè la Peloritana rappresenta sempre un pericolo gravissimo, questo problema di una possibile trasformazione della linea Messina-Palermo, di questa deviazione litoranea, questo, come tanti altri problemi di trasformazione di ferrovie secondarie, di costruzione di nuove linee ferroviarie, non è stato in alcun modo affrontato.

Non è forse un assurdo che da Messina a Palermo un direttissimo impieghi ben sei ore e mezzo (ritardi esclusi)?

Partendo da Messina alle 14, si arriva a Palermo alle 20,30 impiegando, cioè, tre volte di più di quanto s'impiega da Napoli a Roma per coprire la stessa distanza.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. La Roma-Napoli è una linea elettrificata a doppio binario.

MAROTTA. Elettrificando saremo sempre nelle stesse condizioni perchè la galleria Peloritana non consentirà un doppio binario.

FRANCHINA. Anche nelle linee non elettrificate, nel Nord i treni sono più veloci.

SEMERARO. Occorre il doppio binario.

MAROTTA. Siccome il binario sarà sempre uno perchè non potrà esserne costruito un altro, data l'esistenza della galleria Peloritana, ci troveremo nelle stesse condizioni. Vi sono adunque problemi di una complessità e vastità non indifferente.

Bisogna fare delle proposte concrete e serie ma occorre farle con decisione, con fermezza, con autorità.

Ciò non è stato sino ad ora fatto. Lo dice, chiaramente, anche la relazione di maggio-

ranza: « Questi indirizzi e questi metodi non sono, certamente, i più idonei a favorire la Sicilia che è, come si dice, area depressa. nè giovano a ridurre le gravi differenze e le più gravi distanze tra le « due Italie » e tanto meno aiutano a dare prestigio e concretezza all'azione del Governo regionale ».

La relazione di maggioranza denuncia, adunque, in sostanza, la carenza di questo Ufficio trasporti dovuta non alla persona che vi è preposta ma al fatto che invece di migliorarlo, invece di potenziarlo...

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. L'onorevole D'Antoni è stato per dieci mesi Assessore ai trasporti.

D'ANTONI, *relatore di maggioranza*. Io, quando ero Assessore, scrivevo e parlavo esprimendo le stesse opinioni che esprimo oggi; il discorso da me pronunciato alla presenza del ministro Corbellini fu stampato e ne può far fede.

Il mio linguaggio di ieri è quello di oggi.

MAROTTA. Io penso che Lei, onorevole Verducci, dovrebbe associarsi a me ed all'Assemblea in questa deplorazione. Non è la nostra una critica alla vostra opera, ma all'opera di chi ha promesso, se pure in momenti in cui le promesse potevano tornare utili per altri fini, e poi non ha fatto niente.

Pochi giorni or sono proprio un ferroviere, in presenza anche dell'onorevole Romano, mi diceva che noi deputati regionali avremmo potuto e potremmo intervenire, levando la nostra voce per impedire le continue sopraffazioni che vengono operate ai danni della Sicilia.

C'è, ad esempio, la questione delle vetture ferroviarie, delle quali restano in Sicilia quelle in peggiori condizioni, mentre quelle più decenti, una volta varcato lo Stretto, non tornano più. Su quest'argomento dovremmo assumere un atteggiamento più energico per ottenere che le vetture migliori restino in Sicilia e siano mandate al Nord quelle in peggiori condizioni.

Dobbiamo in sostanza riconoscere lealmente uno stato di fatto tutt'altro che soddisfacente senza chiudere gli occhi di fronte ad una situazione che non presenta alcun che di confortante, ed evitare di giustificare l'inerzia dei governanti che continuano a trascurare la nostra terra.

La relazione di maggioranza, accennando a questo stato di disagio, dice che sarebbe necessario potenziare l'Assessorato per i trasporti.

Col diminuire le somme stanziare nel precedente bilancio, noi, invece, otteniamo l'effetto opposto e perdiamo, praticamente di autorità.

Ma facciamola sentire la nostra voce, non col difendere l'operato di chi ci ha contrastato e ci contrasta, ma reagendo contro l'incuria di ieri e di oggi e facendo arrivare in alto la nostra protesta, il nostro cruccio. Bisogna che chi di ragione si decida a comprendere, una buona volta. Perchè altrimenti ci sarebbe da chiedersi a che cosa serva mai l'autonomia, a che cosa miri questa nostra continua lotta per migliorare, laddove i risultati della nostra opera ci lasciano del tutto delusi.

Le riviste ferroviarie e turistiche sono ricche di fotografie delle magnifiche vetture in via di costruzione, vetture dotate di telefono, di radio, di belvedere, di tutti i conforti necessari; ma... noi qui ci godiamo i rifiuti del Nord ed accumuliamo rottami e materiale scadente.

Se, come è logico, non potete non riconoscere la giustezza dei miei rilievi, voi non dovete, onorevole Verducci, rispondendo a me, difendere il vostro operato, ma avete il preciso dovere di reagire e di dire con coraggio la vostra parola contro uno stato di cose divenuto insopportabile.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Però non possiamo negare che in questo momento escono dai cantieri dell'Aeronautica le migliori vetture di III classe: sono 72 e stanno per essere messe in uso.

CALIGIAN. Dove circolano?

MAROTTA - SEMERARO. Dove sono?

POTENZA. Se non si unisce alle nostre proteste, onorevole Verducci, lei si rende complice di questa situazione!

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Le hanno viste i cittadini di Palermo attraversare le vie. Sono in Sicilia.

MAROTTA. Fate dei raffronti, vedete quanto si spende per il piano finanziario delle ferrovie. E' un piano a carattere nazionale, ma bisogna pur fare un rapporto tra quello che si spende per il Nord e quello che si spende per la Sicilia.

CALIGIAN. Gli scompartimenti riservati per i deputati sono stati soppressi in Sicilia.

MAROTTA. Questo ha una importanza relativa.

CALIGIAN. E' un indice.

MAROTTA. E' un indice di natura psicologica.

Noi, in sostanza, in materia di trasporti siamo perfettamente assenti; ed allora a me non rimane che concludere così come ho concluso nella seduta del mese di aprile: se l'Assessorato per i trasporti deve continuare a funzionare così come ha funzionato è meglio sopprimerlo: sarebbe molto più dignitoso!

SEMERARO. Secondo la sua tesi dovremmo sopprimere tutti gli assessorati.

MAJORANA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MAJORANA. Onorevoli colleghi, il fatto che ieri si sia tentato di sopprimere la discussione sul bilancio dell'Assessorato per i trasporti, che si presenta già sotto forma di assessorato delegato, è particolarmente significativo. Ciò in sostanza dimostra come in tutta la Assemblea non si apprezzi sufficientemente l'importanza di questo settore; ed è veramente strano che su questa discussione nessuno si sia iscritto a parlare.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Lei era assente.

MAJORANA. Io non c'ero perchè nella seduta del giorno 6 dicembre si è fatto una specie di colpo di mano nei riguardi dei deputati non residenti a Palermo; esattamente, onorevoli colleghi, un vero e proprio colpo di mano, perchè, senza che i deputati fossero stati informati, la seduta è stata rinviata dal martedì al venerdì.

CUSUMANO GELOSO. La colpa è tua perchè non eri in Aula.

MAJORANA. C'ero ed insieme ad altri ho cercato di intervenire, come tutti hanno potuto constatare, ma non è stato possibile. Comunque, ho preso la parola per confermare le osservazioni che avevo fatte precedentemente sulla materia dei trasporti. Naturalmente, dopo quello che è avvenuto e dato che i capitoli del bilancio dei trasporti sono stati già approvati, è chiaro che devo sintetizzare le mie osservazioni.

Il bilancio dei trasporti è stato definito nella precedente discussione il bilancio dell'essere o del non essere, come felicemente disse allora l'onorevole D'Antoni, il quale per il suo

aspetto e per il suo stesso linguaggio singolarmente poetico ci ricorda il personaggio amletico e la forma shakespeariana. E così è in realtà. Come è stato già osservato, sia la relazione di maggioranza che quella di minoranza concordano nel ritenere che l'operato della Regione nel campo dei trasporti sia stato poco soddisfacente. Io ritengo, tuttavia, che l'osservazione dell'onorevole Nicastrò, che cioè si sia ridotta la spesa, non sia rispondente alla realtà. La diminuzione di spesa è dovuta al fatto che nel testo del presente bilancio non si è avuto cura di annotare, come si sarebbe dovuto, la rispondenza con i capitoli del precedente bilancio. Dall'esame della relativa pubblicazione si vede che non c'è richiamo ai capitoli di quella precedente. Orbene, è chiaro che, essendo stato l'Assessorato trasformato in semplice Ufficio della Presidenza, una certa parte delle spese ad esso attinenti è caricata sul bilancio della Presidenza stessa, e non viene esplicitamente menzionata.

E' chiaro quindi...

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Si tratta di un difetto di origine.

MAJORANA ...che non si è speso meno di prima, ma resta fermo che prima si spendeva tanto poco che la diminuzione di 4 milioni, che non figurano più nei capitoli di spesa relativi ai trasporti, dà oggi l'impressione che gli stanziamenti siano stati ridotti in misura notevolissima.

D'ANTONI, *relatore di maggioranza*. Non ci sono più le spese di Gabinetto.

MAJORANA. Sono passati a quello della Presidenza. Ho inoltre l'impressione che il personale non sia stato ridotto.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Il numero del personale è invariato.

MAJORANA. In sostanza, dunque, le spese sono rimaste le stesse ed anche l'attività non ha subito mutamento. Ora non è la forma dell'assessorato che interessa ma il contenuto funzionale di questa branca dell'attività regionale, perchè, qualora questa ne risultasse priva, neanche l'attuale Ufficio avrebbe ragione di essere, come ha giustamente osservato l'onorevole Marotta. Non vogliamo che esista un assessorato perchè un assessore possa star seduto sulla poltrona assessoriale, vogliamo che venga svolta un'attività della Re-

gione nel campo delle comunicazioni e dei trasporti. E' questa la questione fondamentale. Non credo quindi sia indispensabile — e non sono d'accordo con i criteri esposti dall'onorevole D'Antoni — ricostituire l'assessorato. Condivido invece l'opinione dell'onorevole Marotta: qualora l'attuale Ufficio dei trasporti dovesse continuare ad espletare la funzione che ha avuto fin'oggi, sarebbe più logico sopprimere anche la presente forma della delega presidenziale; non so se l'Assessore delegato sia d'accordo con me, su questo mio punto di vista.

Ora, come accennavo all'inizio del mio dire la questione è viceversa di notevole importanza. Devo osservare che, a mio modo di vedere, i problemi che sono stati ampiamente dibattuti sia nella relazione di maggioranza che in quella di minoranza risentono di una comune specie di complesso di inferiorità cui, se non erro, ha già accennato qualcuno. In sostanza, si vorrebbe trasferire e trapiantare anche qui in Sicilia, una tradizione del Governo centrale, cioè dare a noi, a tutti i costi, l'assessorato per le ferrovie.

Prego, ancora una volta, di evitare che vengano qui a ripetersi gli errori che sono stati compiuti dal Governo centrale. Ad ogni modo mi permetterò di meglio sottolineare, tra breve, questo aspetto della questione. Per ora vorrei esplicitamente dichiarare che con tale criterio è assolutamente da escludere che possa costituirsi un efficiente assessorato per i trasporti e le comunicazioni in Sicilia.

NICASTRO, *relatore di minoranza*. Le ferrovie sono quelle che sono.

MAJORANA. La relazione di maggioranza e quella di minoranza si preoccupano principalmente della questione delle ferrovie. E' bene che su questo punto ci si intenda: un assessorato ai trasporti, concepito come assessorato per le ferrovie, è bene che non esista.

Nelle due relazioni si accenna, è vero, ad altri problemi, ma vi si accenna in modo fugace e soprattutto richiamando aspetti che io ritengo siano alquanto secondari. Per esempio, la relazione di maggioranza avrebbe avuto il compito di illustrare i meriti del Governo che, effettivamente, qualche cosa ha fatto. Ma non si accenna alla questione delle tariffe in merito alla quale la Regione ha conseguito un successo notevolissimo.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Poichè nessuno vi ha accennato lo dirò io.

MAJORANA. Effettivamente il risultato conseguito è veramente interessante, perchè ci dà l'idea di quello che si potrebbe ottenere qualora si intervenisse anche in altre analoghe importantissime questioni. Non so se l'Assessore sia d'accordo. La relazione di minoranza, a sua volta, ha un po' l'ossessione, come tutte le relazioni di minoranza, di criticare a qualunque costo e si accanisce sulla insufficienza dei fondi destinati alle ferrovie siciliane. Si tratta di un problema a carattere nazionale ed è certo che non potremo risolvere qui tale insufficienza. Noi non possiamo trovare qui i 370 miliardi necessari alla ricostruzione delle ferrovie nazionali (nemmeno il Governo centrale riesce a trovarli) e tanto meno potremo trovare le nuove somme necessarie a colmare il dislivello fra la rete siciliana ed il resto della rete nazionale, specie mentre non possiamo non approvare il sano criterio adottato dal Governo di ridurre le spese, o meglio di adeguarle alle entrate. Non vorrei, però, che mi si fraintendesse. Concordo con l'opinione dell'onorevole Nicastro che occorre insistere sulle necessità di chiedere al Governo centrale di fare di più di quello che non ha sinora fatto per la Sicilia. Naturalmente bisogna dire, però, che non sarà facile per il Governo nazionale trovare gli accennati 370 e più miliardi.

L'onorevole Nicastro non è evidentemente informato che i fondi che figurano stanziati quest'anno nel bilancio E. R. P. per le Ferrovie dello Stato sono stati già spesi da diversi anni. I 57 miliardi di cui parla sono già spesi.

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

MAJORANA. E' inutile discutere. In sostanza queste somme sono servite alla costruzione delle vetture che noi vediamo circolare e delle quali l'onorevole Verducci faceva giorni or sono l'elogio.

FRANCHINA. Così non ci inseriremo mai.

MAJORANA. E' vano fare interruzioni per dire cose assolutamente inutili. Sta diventando un sistema questo.

Alle relazioni che sono state fatte dalla maggioranza e dalla minoranza, si aggiunge l'atteggiamento del Governo regionale, che conferma quel complesso di inferiorità che soffriamo noi in materia di trasporti e comunicazioni. Infatti è veramente strano che nemmeno il Governo abbia preso la parola sul bilancio della materia.

Noi non dobbiamo dimenticare che all'arti-

colo 17 del nostro Statuto, fra le materie in cui la competenza della Regione è complementare, quella delle comunicazioni e trasporti è, in ordine di precedenza, addirittura al primo posto.

Questo dovrebbe indicare come il legislatore — e questo mio concetto l'ho accennato anche durante la discussione del bilancio dell'esercizio precedente — intendeva considerare questa materia come fondamentale.

D'ANTONI, *relatore di maggioranza*. Per questo, occorre un assessorato

MAJORANA. Viceversa sono stati istituiti un Assessorato per la sanità, un Assessorato per il lavoro, e soltanto un ufficio per le comunicazioni ed i trasporti. E' evidente, quindi — ed io credo che bisogna riconoscerlo lealmente — che in questa questione c'è tutto da rivedere, dalla A alla Z.

SEMERARO. Credo che bisogna preparare un ordine del giorno da approvare all'unanimità.

PRESIDENTE. Prego non interrompere. Abbiamo poco tempo disponibile.

MAJORANA. Io prevedevo queste sollecitazioni, poichè, sempre, qui, quando si presentano interessanti questioni diviene indispensabile affrettare la discussione, quasi allo scopo di farle continuare a rimanere sconosciute.

SEMERARO. Lei ha diritto di parlare sino in fondo.

FRANCHINA. Parli pure sino a domani.

MAJORANA. Io sono pronto a rinunciare alla parola, ma, se mi si concede di parlare, ho il diritto di non avere pestata la coda. Io ritengo, modestamente di non avere bisogno di sollecitazioni.

PRESIDENTE. Ho già richiamato coloro che interrompono, poichè abbiamo poco tempo disponibile.

MAJORANA. In sostanza, io credo che lo scopo che dobbiamo raggiungere in questa materia è proprio quello di avere una completa visione di insieme, in modo da consentire che si arrivi ad una formula di realizzazione. Naturalmente, non si deve dimenticare la dura realtà delle cifre, contro la quale non si può urtare e contro la quale credo che sia inutile combattere con le sole parole. Dobbiamo cercare di impostare bene il problema, cosa

che in questa materia non abbiamo certamente ancora fatto, e creare quindi le premesse perchè, supponendo che si arrivi in seguito ad avere le disponibilità di quello di cui per ora manchiamo, effettivamente possiamo essere nelle condizioni di venire realmente incontro alle necessità delle nostre popolazioni.

Io ho l'impressione che il Governo regionale non abbia ora e non abbia avuto in precedenza, una funzione direttiva, di guida, di coordinazione, di impulso nei riguardi dei trasporti. Si riscontra spesso addirittura il fenomeno che privati cittadini, mossi da interessi particolari, si rivolgono al Governo onde sollecitarlo a intervenire in determinate questioni; l'azione del Governo non si produce per forza propria ma perchè spinta e sollecitata, per cui evidentemente essa riesce frequentemente sconnessa, timida, slegata, talvolta inutile e irrilevante, spesso addirittura negativa e dannosa. Il fatto che attraverso questa spinta di interessi privati si possa determinare l'attività dell'Assessorato per i trasporti e le comunicazioni, dimostra che la sua funzione, come era stata concepita non risponde ad una pubblica esigenza.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Non ho capito, vorrei che su tutti questi aggettivi desse qualche precisazione.

MAJORANA. Mi pare di essere stato abbastanza esplicito.

SEMERARO. Io ho capito così: il Governo regionale non governa, ma è governato dal Governo di Roma.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Lei, onorevole Majorana, deve chiarire che cosa ha inteso dire con le parole « interessi privati ».

MAJORANA. Intendo dire che sono i privati cittadini a spingere il Governo regionale a fare determinate cose, non dico che il Governo regionale si mette a fare gli interessi privati. E nel dire « interessi privati » non ho voluto dire che ci sono stati loschi favoritismi. Sono perfettamente convinto della buona fede del Governo regionale. Prego, quindi, di non andare oltre le mie intenzioni e il mio concetto. Se lei onorevole Verducci Paola, ritiene di risentirsi...

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. No, affatto!

MAJORANA ...per queste mie parole, la

prego di credere che io apprezzo la sua personale attività.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Lei ha parlato del Governo regionale ed ho il dovere di chiedere precisazioni. Non l'ho ben capito.

MAJORANA. Io dichiaro che è assolutamente da escludere che io abbia dato alle parole « interessi privati » il senso che si trattasse di intenzioni losche o quasi losche del Governo regionale o, comunque, non rispondenti allo spirito della massima giustizia. Io intendevo dire che, in sostanza, il Governo regionale non ha una funzione direttiva in questa materia.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. E questo lo sappiamo.

MAJORANA. Onorevole Verducci, non vorrei che si facesse confusione. La prego di non andare al di là del mio pensiero.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Non avevo capito; consulterò il resoconto stenografico.

MAJORANA. Sì, consulti lo stenografico; ma io vorrei che si comprendesse lo spirito delle mie parole. Sono assai spiacente. E la prego di cedere che non avevo affatto alluso a interessi ingiustificati. Tutt'altro.

Ripeto, però che la questione dei trasporti merita la particolare attenzione dell'Assemblea.

Infatti, a norma dell'articolo 81 della Costituzione, è in corso presso il Governo centrale un profondo riesame di tutto l'ordinamento dello Stato. Particolarmente una commissione sta esaminando i criteri secondo i quali dovranno essere riorganizzati i ministeri; in altri termini si sta procedendo a rivedere l'ordinamento della burocrazia italiana. Sarebbe quindi opportuno — e qui vorrei rivolgermi alla Presidenza della Regione — che, appunto per tutelare l'interesse dei siciliani, la Regione intervenisse in modo più efficace di quello che non ha fatto finora.

Infatti è necessario — dato che la Sicilia per aver preceduto le altre regioni nella realizzazione dell'autonomia, ha indubbiamente una funzione di maggiore responsabilità e di guida — che il Presidente della Regione sia tenuto al corrente dell'andamento di questi lavori per tenerne il dovuto conto nella sua azione di governo. Non possiamo prescindere

dalla realtà che in Sicilia la stragrande maggioranza dei siciliani vuole che l'azione del Governo regionale sia concorde con quella della Nazione. Questa volontà giustifica la nostra presenza qui, e noi intendiamo, proprio attraverso lo strumento dell'autonomia, realizzare una migliore e più proficua intesa tra la Nazione nel suo complesso e la Sicilia.

POTENZA. Se la Nazione non si identifica col Governo dello Stato, siamo d'accordo anche noi.

MAJORANA. Si identifica con un metodo nuovo di coordinazione di tutte le sue forze operanti. E' bene che noi, Regione, conosciamo e concordiamo nello scopo e nei mezzi con il Governo centrale, indipendentemente dalle contingenti espressioni politiche che non hanno nulla a che vedere con la vita attiva dei cittadini. Evidentemente, qualsiasi azione di governo si deve rivolgere ad affermare la vita stessa del cittadino così come si manifesta attraverso le varie attività.

Nel corso di quest'anno per molti rami della pubblica amministrazione, sia alla Camera che al Senato, vi è stato un fervore di attività legislativa, di studio, di analisi dei problemi che si presentano alla Nazione. A quest'opera meritoria svolta dalle autorità centrali, e che dovrebbe portare ad un miglioramento delle condizioni del nostro Paese, il Governo regionale collabora ma con qualche deficienza, che io mi permetto segnalare agli organi responsabili. Così, per quanto si attiene al Ministero dei trasporti, la relazione al bilancio 1949-50, redatta dall'onorevole Angelini, Presidente della Commissione legislativa per i trasporti al Parlamento nazionale, è veramente interessante per la disamina completa della situazione dei trasporti in Italia e per le formali proposte in essa contenute, che io ritengo degne della massima considerazione. Appunto per rispondere alla volontà del popolo siciliano che ci ha eletto suoi rappresentanti, io ritengo che sarebbe opportuno conoscere a fondo il contenuto di questa relazione per potere, come intendiamo e dobbiamo, collaborare con il Governo centrale, e cercare insieme ad esso di raggiungere la meta comune, cioè il nostro progresso, siciliano e italiano. Da questa relazione si desume, dunque, — ed è ormai anche confermato dalla dichiarazione conclusiva del Ministro dei trasporti — che in Italia l'organizzazione dei trasporti sta per subire una profondissima modificazione.

Mi limiterò ad accennare soltanto alcuni

punti. Il fenomeno più importante, che determina in Italia uno stato di malessere in materia di trasporti e che giustifica la necessità di adeguare gli strumenti e le leggi alla realtà della situazione, è costituito dallo sviluppo dei trasporti su strada, che è stato veramente notevole negli ultimi anni. Infatti da un miliardo di viaggiatori-chilometro trasportati su strada nel 1928 si è passati a 13 miliardi nel 1948; quindi un aumento di 13 volte. Il traffico merci camionabile, a sua volta, da 700 milioni di tonnellate-chilometro è salito a 8 miliardi e mezzo. Il numero delle autovetture da 142 mila è salito a 220 mila — e occorre non trascurare la remora della guerra —; così il numero degli autocarri è passato da 40 mila nel 1928 a 180 mila nel 1949. Se considerassimo le cifre riferentesi agli ultimi due anni, avremmo modo di constatare il rapido progresso realizzato in quest'ultimo periodo. Si osservi per inciso che i dati citati si riferiscono a tutta l'Italia, ma quelli particolari per la Sicilia non si conoscono. Questo avvalora la mia modestissima richiesta di costituire un ufficio di statistica regionale, che possa permetterci di renderci conto della differenza della nostra situazione rispetto a quella del resto della Nazione.

Portando, il nostro esame nel campo della rotaia, si può constatare come le ferrovie, viceversa, siano rimaste piuttosto statiche, perchè si è passato, per quanto si riferisce ai viaggiatori-chilometro, da 8 miliardi a 23 miliardi e per le tonnellate-chilometro da 11 miliardi a 12 miliardi. Quindi, specie per le merci trasportate dalle ferrovie, si è rimasti allo stesso punto di prima; si può dire che si sia addirittura retroceduto. Infatti, essendo il volume di traffico in Italia nel complesso aumentato, si deve inferire che tale mezzo di comunicazione non risponde più alle esigenze della popolazione.

Sulle strade passa quindi il 65 per cento dei trasporti delle merci. Questa indicazione dimostra la necessità e la inderogabilità di intervenire in questo campo con una opportuna legislazione, in modo da non costituire un ostacolo, come purtroppo qualcuno vorrebbe che fosse, allo sviluppo dei trasporti privati. Su questo punto devo dire la mia modesta opinione che è anche condivisa da altre persone ben più autorevoli di me. E' bene convincersi che non è opportuno cercare di ostacolare lo sviluppo della iniziativa privata. La relazione sul bilancio dei trasporti cui accennavo, approvata dalla Commissione parlamentare del-

la Camera, propone in forma chiara, esplicita, che si abbandoni questo atteggiamento di diffidenza nei confronti dei trasporti privati e se ne assuma uno di concreto e reale incoraggiamento.

Altro argomento di relevantissima portata, sul quale richiamo l'attenzione del Governo regionale, è la istituzione del Consiglio superiore dei trasporti, di cui si parla da molto tempo ed il cui disegno di legge istitutivo sembra sia già alle Camere per l'approvazione. In questo campo abbiamo anche bisogno di intervenire, perchè noi, rappresentanti della Regione più autonoma in Italia e più rispondente, quindi, a questo nuovo ordinamento, dovremmo evitare di non essere rappresentati in un consesso, le cui deliberazioni saranno veramente capitali per il progresso dei trasporti in Italia.

Nella relazione Angelini è affermata la necessità di restituire all'iniziativa privata quella libertà di cui attualmente non gode, tenuto conto delle benemeritenze dei privati, i quali, nel periodo in cui le ferrovie non funzionavano hanno assicurato i trasporti, così necessari alla esistenza stessa della collettività.

E' importante sottolineare che le dichiarazioni del Presidente della Commissione e relatore del bilancio, concludono con la perentoria richiesta di rinnovare l'organizzazione del Ministero dei trasporti (come tutta la rimanente organizzazione burocratica) trasformandolo in Ministero della « strada-rotaiia ».

Ecco come può accogliersi, anche qui nella Regione siciliana, il desiderio dell'onorevole D'Antoni. Se noi ci adeguiamo alla menzionata esigenza, che corrisponde del resto alla realtà; se organizziamo gli attuali servizi regionali dei trasporti e delle comunicazioni in un assessorato che abbia competenza anche sulle strade, noi, effettivamente, avremo istituito un assessorato il quale potrebbe dare incremento e sviluppo a questo importante settore della vita regionale. Avremmo in tal modo una perfetta rispondenza tra l'organo regionale e l'organo centrale, così come, quasi certamente, sarà costituito. Il Ministero della « strada-rotaiia » avrà modo, anzitutto, di colmare l'antico e paradossale assurdo della nostra amministrazione statale, avocando a sè la direzione delle costruzioni ferroviarie, che attualmente, è divisa fra due ministeri: il Ministero dei lavori pubblici e il Ministero dei trasporti-Ispettorato della motorizzazione civile. E' una vecchia esigenza che inspiegabilmente non è stata soddisfatta. L'attuale situazione, come

ebbi modo di dire in occasione della discussione del bilancio dello scorso esercizio, è una delle maggiori cause per cui in Sicilia non si riescono a realizzare le nuove costruzioni ferroviarie, perchè, proprio attraverso questa impersonalità, l'amministrazione sfugge alle giuste richieste delle popolazioni interessate.

D'ANTONI, *relatore di maggioranza*. Questo è vero.

MAJORANA. E' necessario che si abbia un assessorato per i trasporti, purchè si occupi anche della rete stradale, purchè sia il coordinatore dell'attività regionale nel campo dei trasporti.

E' necessario, quindi, sottrarre le strade all'Assessorato per i lavori pubblici, come, nel caso del Governo nazionale, sottrarre l'A.N.A.S. al Ministero dei lavori pubblici onde passare tale amministrazione al Ministero dei trasporti, che finirebbe di essere quel Ministero (nel caso della Sicilia quell'Assessorato) delle ferrovie, come attualmente in realtà è inteso ed è. Se si esamina il bilancio nazionale del Ministero dei trasporti, si nota che le ferrovie figurano non per qualche miliardo ma per una somma di ben circa 400 miliardi, mentre per i trasporti su strade, che in fondo sono i più importanti, come poco sopra abbiamo dimostrato il 65 per cento delle merci e almeno un numero di viaggiatori uguale a quello che usufruisce delle ferrovie, viaggia su strada) è previsto uno stanziamento di gran lunga inferiore.

L'aspirazione dell'onorevole D'Antoni, che desidera la ricostituzione dell'Assessorato per i trasporti, può a mio avviso giustificarsi, ove si tenda a ricostituire un assessorato nel senso da me accennato e non un assessorato per le ferrovie, che sarebbe pleonastico.

In Italia 600.000 persone vivono delle attività relative ai trasporti su strada, soltanto 200.000 persone vivono delle attività relative ai trasporti su ferrovia. Pertanto, se si tien conto del preminente interesse nazionale, il trasporto su strada è certamente quello più importante. Torna qui interessante accennare ad una particolare proposta dell'onorevole Angelini, la quale, essendo stata accettata dal Ministero, praticamente deve essere considerata di prossima attuazione. Si intenderebbe costituire o rafforzare, sotto la guida o il controllo dell'Ispettorato motorizzazione civile del Ministero dei trasporti, alcuni organismi aventi il compito di coordinare l'attività stradale con quella ferroviaria. Questo compito dovrebbe

essere disimpegnato dall'organizzazione I.N.T. per quanto si attiene al convogliamento dei viaggiatori fra le stazioni ferroviarie ed i centri che non ne sono serviti, dall'organizzazione C.I.A.T. (che pare abbia già dato soddisfacenti risultati) per i trasporti di gran turismo e dall'organizzazione G.R.A. per il trasporto delle merci da convogliare alle ferrovie dello Stato. Per quanto si riferisce a quest'ultima organizzazione c'è tuttavia disaccordo tra il relatore ed il Ministro, in quanto, mentre l'Angelini vorrebbe che fosse soppressa, il Corbellini dichiara di ritenere che la G.R.A. per il servizio di merci su strada, che ha già saputo sostenere, deve essere tenuta in efficienza ed anzi incrementata onde poter realizzare il servizio da « porta a porta ».

Vi è inoltre un'altra organizzazione, l'E.A.M., che ha compiuto cospicui servizi nel rimanente della Nazione. Secondo le notizie di cui sono in possesso (non ci giurerei sopra tuttavia) sembra che la Regione si sia opposta a che l'Ente autotrasporti merci avesse i suoi uffici in Sicilia, tanto che i trasportatori privati hanno presentato un ordine del giorno con il quale si chiede che l'E. A. M. venga ad esercitare la sua funzione anche in Sicilia.

Se le cose stanno così, avendo l'E. A. M. funzioni di carattere statistico, la sua assenza dalla Sicilia, in quanto ha impedito la raccolta dei dati riguardanti la nostra Regione per ben due anni, cioè dalla istituzione dell'E. A. M. in campo nazionale, costituisce un'azione negativa dell'Assessorato in questo particolare settore.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Ciò riguarda il precedente Assessore.

MAJORANA. Purtroppo, in sostanza, ci si accusa di non aver permesso a questo ente di svolgere la sua attività in Sicilia.

D'ANTONI, *relatore di maggioranza*. Non è stato neanche segnalato.

MAJORANA Questa dichiarazione mostra inequivocabilmente la nostra inefficienza organizzativa in materia di trasporti. Affermano i trasportatori privati che l'E. A. M. è un organismo atto a soddisfare le loro esigenze, in quanto li solleva da una infinità di fastidi burocratici. Tale ufficio, infatti, oltre alle accennate funzioni statistiche, le quali permettono di avere una esatta visione della reale portata delle questioni che interessano i trasportatori, si occupa del rilascio delle licenze, cosa,

com'è noto, complicatissima in quanto, per ottenere una licenza di trasporto merci, occorre recarsi in diversi uffici (Autoclub, Prefettura, Motorizzazione, Tribunale, etc.).

D'ANTONI, *relatore di maggioranza*. E' un ufficio statale ?

MAJORANA. Sì, è ufficio statale e noi addirittura lo sconosciamo.

D'ANTONI, *relatore di maggioranza*. Come mai allora non esiste in Sicilia? Se è un ufficio statale noi non abbiamo competenza, trattandosi di trasporti, nè ad estrometterlo nè ad accoglierlo.

MAJORANA. Siamo d'accordo. Ma la realtà è questa. Se non conosciamo queste situazioni è chiaro che noi, come Regione, ci siamo mantenuti fuori. Non lo dico per malevolenza, ma, senza dubbio, ciò costituisce una deficienza grave a cui bisogna ovviare.

NICASTRO, *relatore di minoranza*. Sono stati votati degli ordini del giorno in proposito.

MAJORANA. Ora veniamo alla parte, per così dire, attiva della Regione in questa materia. Purtroppo si tratta di una manifestazione veramente antipatica (consentite, egregi amici, che lo dica) ed è la continua ossessione della questione dell'A. S. T..

Effettivamente l'attività della Regione in materia di trasporti si può (tranne la brevissima parentesi riguardante le tariffe ferroviarie ed altre piccole questioni di dettaglio) assommare tutta nella questione dell'A.S.T.! Le uniche leggi in materia di trasporto fatte dalla Regione sono quelle relative all'A.S.T.! Che cosa si vuole da questa A.S.T.? Si vuole che sia fonte di introiti per il Governo regionale? Io credo di no. Se vogliamo delle entrate (qualcuno vorrebbe farci credere che l'A.S.T. può procurarcene) abbiamo a portata di mano il mezzo classico per lo Stato e per gli enti pubblici: imporre delle tasse. Credo, invece, che dovremmo essere tutti d'accordo sul fatto che lo Stato, come organizzatore industriale, certamente non è il più raccomandabile. Se, invece, vogliamo veramente servire la Sicilia, e se è vero che l'iniziativa privata nel campo dei trasporti riesce vantaggiosa, come ci si viene a dire, perchè non incoraggiarla, anzichè potenziare un organismo che vuole assumere la veste di monopolista o quanto meno ha aspirazioni monopolistiche in materia di trasporti? Questa è la domanda che pongo. Se

per di più consideriamo la reale situazione dell'A.S.T., dalla quale peraltro non si può prescindere, non possiamo non rilevare come, attraverso le persone che bene o male hanno lavorato per l'A.S.T., si è arrivati alla distruzione di un patrimonio il quale aveva rappresentato la giusta mira, la determinante per l'intervento dell'Assemblea e del Governo. Questa è la realtà.

Ora, affidare a questa organizzazione, a queste persone (parlo di persone in quanto sono le persone che la determinano e l'hanno determinata), a questa amministrazione, nuovi capitali, è un errore da cui dovremmo tenerci ben lontani. Imporre le tasse ai cittadini per buttare poi il denaro in una fornace che ha già consumato diecine di milioni è inutile. Se effettivamente vi sono delle organizzazioni siciliane e non siciliane che sono in grado di gestire questi servizi, aiutamole a funzionare e, soltanto in questo modo, faremo l'interesse dei cittadini ed una saggia economia.

Una osservazione di carattere organizzativo. Perché non organizzare un congresso di trasporti in Sicilia — cosa che da molto tempo non si verifica, e che potrebbe servire ad un utile scambio di idee su tale importante settore dell'economia nazionale — soprattutto considerando che la Regione è stata assente dai recenti congressi di Milano e di Napoli e quindi non è aggiornata sulle decisioni che vi sono state adottate?

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Chi lo dice?

MAJORANA. Per quel che ho sentito dire. Sono in possesso, infatti, dell'ordine del giorno conclusivo del Congresso meridionale dei trasporti tenutosi a Napoli. Comunque, se l'Assessore è stato presente, non ne è stata data comunicazione in quanto non è compreso nell'elenco degli intervenuti.

Noi dobbiamo essere al corrente di quanto avviene e si discute e dobbiamo fare partecipare ai congressi i trasportatori siciliani, soprattutto allo scopo di cercare di arrivare ad un chiarimento e coordinamento delle nostre idee sulla materia.

Sarà interessante anche richiamare un dato statistico. La Sicilia, secondo il censimento del 1936, ha il 5,4 per cento della sua popolazione attiva occupata nell'attività dei trasporti, mentre, per il rimanente della Nazione, la cifra è di 3,8 per cento. Ciò significa che in Sicilia questa attività è organizzata male, significa che si ha spreco di elementi produttivi che in-

vece sarebbe bene richiamare ad attività diverse, più proficue. Non si può prescindere dalla situazione orografica della Sicilia, la quale è costituita, come dice giustamente l'onorevole D'Antoni, del 40 per cento circa di pianura e collina e del 60 per cento di alta e media montagna. Questo complica il sistema dei trasporti e specialmente quello ferroviario, in quanto non consente, come avviene in altre regioni, molta facilità di movimento e collegamento di mezzi e di persone. Questa è una situazione che noi tutti constatiamo.

Quando si porta, come esempio dell'attività svolta dal Governo centrale, il fatto che in Sicilia vi siano 2000 chilometri di strada ferrata, si dimentica che di questi 2000 chilometri di strada ferrata ben 600 e più sono a scartamento ridotto...

D'ANTONI, *relatore di maggioranza*. Ottocento chilometri.

MAJORANA ...ed è opinione comune, e forse anche del nostro stesso Assessore, che una parte di essi deve essere smantellata, ciò che significa che possono considerarsi come inesistenti. Ma una buona parte delle altre nostre strade ferrate o sono passive o in cattivo stato, o, comunque, in condizioni tali da richiedere un immediato intervento.

D'ANTONI, *relatore di maggioranza*. Parla anche di questo il bilancio?

MAJORANA. Non si può dire proprio di questo; non bisogna, però, rifiutarsi di parlarne.

NICASTRO, *relatore di minoranza*. Bisogna andare in fondo.

MAJORANA. E stiamo facendo proprio questo tentativo; ma non è certo con una chiaccherata che possono risolversi tali questioni. Dicevo dunque che, per i 1.200 chilometri o più di strade ferrate a scartamento normale, è necessario un attivo, energico intervento se si vuole attenuare la nostra inferiorità per quanto riguarda i trasporti ferroviari.

Il dato di popolazione accennato dimostra come la trazione animale e umana è ancora presente in Sicilia e questo è un'offesa alla civiltà del nostro paese.

E' da notare, inoltre, la particolare situazione siciliana dei trasporti su strada, dovuta alla strozzatura dello stretto di Messina, la quale, dati i prezzi che si praticano per il trasbordo di automezzi sulle navi-traghetto, vieta prati-

camente ai nostri trasportatori la possibilità di effettuare trasporti interregionali. Occorre, quindi, per tale trasbordo, concedere delle facilitazioni per venire incontro alle necessità dei privati.

Debbo qui notare che (sebbene io ne abbia avuta indiretta conoscenza) esiste un accordo stipulato tra il Ministero dei trasporti e il nostro Assessore. Sconosco tuttavia a chi bisognerebbe rivolgersi se si volesse conoscere il testo di questo accordo.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Lo può richiedere all'Assessorato.

MAJORANA. Ma l'Assessorato ha il compito di pubblicare questo accordo, perchè i privati cittadini debbono essere messi in condizioni di conoscerlo. Bisogna evitare ogni accentrimento burocratico, non deve essere necessario recarsi a Palermo per potere svolgere i propri affari; è necessario provvedere a che le disposizioni siano conosciute anche nei centri dove si svolgono effettivamente gli affari commerciali.

D'ANTONI, *relatore di maggioranza*. Bisogna pubblicare un bollettivo dell'attività del Governo. Rendiamo pubblica l'attività del Governo.

MAJORANA. Intendevo proprio pregare di provvedere in modo che le disposizioni vengano conosciute. Si tratta di un accordo che vige da circa tre anni ed è ancora un segreto.

In materia di tariffe ferroviarie sarebbe opportuno che l'Assemblea tributasse un ringraziamento all'avvocato La Rosa, oltre che al Presidente della Regione e all'Assessore ai trasporti. L'avvocato La Rosa, rappresentante della Regione in seno al Ministero dei trasporti per le questioni tariffarie, fra gli altri servizi resi alla Regione e che costituiscono degli autentici successi, ha recentemente anche condotto le trattative con il Ministero dei trasporti per le carte di libera circolazione dei deputati regionali siciliani nelle ferrovie dello Stato. Questo gentiluomo, che si occupa di queste cose a titolo gratuito, merita una particolare riconoscenza da tutti i siciliani ed in particolare dagli stessi deputati.

Concordo per quanto riguarda le costruzioni ferroviarie a cui accennava l'onorevole D'Antoni nella sua relazione. Vorrei, però, ricordare che noi siciliani spesso diamo spettacolo dei nostri dissensi in questa materia. Ciò si vorrebbe sostenere che la famosa linea Tra-

pani-Catania danneggerebbe Palermo. Questo è un assurdo, e, onestamente, non si dovrebbe nemmeno dire. Perchè quella linea danneggerebbe Palermo? Danneggerà forse qualche altro centro, non Palermo; non può togliere nessun traffico a Palermo. A meno che non si voglia far passare tutto il traffico attraverso questa città, il che potrebbe viceversa determinare addirittura una specie di sollevazione da parte di tutti i siciliani, che vedono nell'autonomia un mezzo di progresso per la Sicilia e non di regresso; non una imposizione di taglie e di posti obbligati nei trasporti, che consentano di speculare sul lavoro e sulla produzione degli altri corregionali. Secondo quanto ho potuto apprendere si vorrebbe sabotare questa linea nell' convinzione che essa danneggerebbe Palermo. Via, non diamo spettacolo di assoluta cecità e di incomprensione in questioni che possono essere invece veramente affrontate e superate e dare vantaggi e benefici alla nostra Sicilia.

Ho già accennato alla necessità di potenziare gli impianti ferroviari, ed è bene che vi si insista. Cito, a titolo di esempio della mentalità imperante, un dettaglio che ho casualmente appreso. E' stata progettata dalla Sezione lavori del Compartimento delle Ferrovie dello Stato di Palermo l'illuminazione elettrica della stazione di Dittaino, scalo ferroviario importante, perchè serve un circondario di circa 100 mila abitanti, e centro di biforcazione, in quanto è la stazione che collega Caltagirone con Palermo. Il costo dell'impianto della linea elettrica, che parte da una miniera prossima alla stazione, era stato previsto dell'ammontare di cinque o sei milioni, oltre quattro o cinque milioni preventivati per l'impianto della illuminazione. Ebbene, la direzione generale delle ferrovie, cioè il Ministero dei trasporti, ha rifiutato il relativo finanziamento. Eppure si trattava di somme irrisorie. In quella stazione si devono eseguire notevoli trasbordi di merce, e il disgraziato personale addetto al trasporto fra la linea normale e la secondaria è costretto a lavorare al buio, deve continuare a lavorare al buio. Ciò è inumano, bisogna mettere questi lavoratori in condizione di esplicare il loro lavoro in modo possibile.

Altra questione che mi permetto raccomandare all'attenzione dell'Assessore, riguarda la legge approvata dalla Camera, dal Senato, dal Consiglio dei ministri sullo stanziamento di 20 miliardi da prelevarsi dal fondo lire E. R. P. per la ricostruzione ferroviaria. Di questa somma una buona parte era destinata alla Si-

cilia. Ebbene, non mi risulta che il Governo regionale abbia svolto una particolare attività in merito a questa legge. Questa legge è rimasta lettera morta.

Il Ministro Corbellini, al quale devo rendere effettivo omaggio, perchè in questa occasione si è dimostrato un nostro collaboratore o, meglio, ha fatto quello che ha potuto in nostro favore, sta cercando di ottenere che gli americani recedano dal divieto che hanno posto alla esecuzione di questa legge. Io ritengo opportuno che la Regione intervenga per incoraggiare l'opera del Ministro, il quale ha anche predisposto una sua pubblicazione illustrativa.

SEMERARO. Quando gli americani s'intestardiscono è difficile persuaderli.

MAJORANA. Siamo d'accordo, ma cerchiamo di influire energicamente per fare in modo che la centrale elettrica di Messina, e quindi la elettrificazione delle nostre linee ferroviarie, possano cominciare ad eseguirsi con questi primi stanziamenti che sono stati chiesti e destinati dal Governo centrale, ma che, contro la sua volontà, sono stati negati.

In materia dei servizi urbani di trasporto (debbo dire che in Sicilia, tranne in qualche città, vanno piuttosto male) sarebbe bene che il Governo regionale intervenisse più fattivamente.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. A Catania vanno migliorando sensibilmente.

MAJORANA. Proprio a Catania c'è una questione tra il Municipio, la Società concessionaria ed il Governo centrale e sarebbe bene che la Regione intervenisse.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. In gennaio i tram saranno sostituiti.

MAJORANA. Lo so. Vuole che non conosca le cose di Catania che è la mia città? (*Comenti*)

ARDIZZONE. Anche le cose buone bisogna citare.

MAJORANA. Concordo inoltre pienamente con l'opportunità, già segnalata dall'onorevole D'Antoni, di istituire, d'accordo con il Governo centrale, un organo regionale, corrispondente allo istituendo Consiglio nazionale dei trasporti, che abbia il compito di farsi coordinatore ed interprete delle necessità siciliane e

sia il consulente del Governo regionale in tale materia.

Vorrei accennare ad una particolare questione che riguarda il personale delle Ferrovie dello Stato in Sicilia e che ha, più che altro, valore morale. Durante la guerra sono stati assunti e largamente utilizzati in tutta la rete dell'amministrazione ferroviaria degli agenti che avevano una età inferiore ai 18 anni. Questi agenti, all'arrivo degli alleati in Sicilia, per iniziativa del Capo compartimento di Palermo, sono stati licenziati e in seguito in gran parte riassunti con successive disposizioni. Ma un gruppo di essi, circa una ventina, non lo è stato per uno specioso motivo: ad una certa data non avevano compiuto i 18 anni. Questa situazione si è verificata soltanto in Sicilia, perchè, nelle altre regioni, gli agenti assunti prima del 1943 con una età inferiore ai 18 anni sono rimasti in servizio e sono stati quindi sistemati a ruolo. In Sicilia sono stati viceversa licenziati. Ho inviato una lettera al Ministro competente rilevando l'assurdità e la disparità di trattamento. Infatti i pochi siciliani vengono licenziati pur avendo prestato servizio non meno efficacemente e pericolosamente di quanto non abbiano fatto gli altri che viceversa sono rimasti in servizio e sono stati sistemati a ruolo, per la sola ragione di non essere siciliani o meglio di non aver fatto servizio in Sicilia. Come vedete la questione ha un valore morale ed è giusto, quindi, che intervenga la Regione.

Vorrei ora trattare un argomento che ritengo non sia stato ancora portato all'esame di questa Assemblea e che riguarda la situazione regionale in materia delle poste e delle telecomunicazioni. Siamo più indietro che non nei trasporti ferroviari e stradali.

FRANCHINA. L'argomento è stato trattato nella relazione al bilancio.

MAJORANA. Devo però rilevare che le osservazioni fatte nella relazione sono piuttosto generiche. Il Ministero delle poste, dopo quello dei trasporti, è uno dei ministeri più disordinati e se la batte col Ministero dei lavori pubblici per il primato nella incapacità organizzativa. Anche in quel Ministero è in corso una completa riorganizzazione ed è bene che la Regione si tenga al corrente.

Io non conosco l'esatta percentuale dei comuni siciliani serviti dal telefono, ma pare che si aggiri intorno al 61 per cento. La Sicilia è quindi una delle regioni italiane meno servite dal telefono. La Sardegna ci precedeva,

ma, attraverso l'interessamento dei propri rappresentanti politici, ha migliorato di molto, per una disposizione legislativa del 1947, la sua situazione provvedendo alla installazione di 170 telefoni nei centri urbani, precedentemente non collegati. In Sicilia questo è avvenuto soltanto per 32 centri. Siccome è in corso la proroga della cennata legge che consente un particolare finanziamento ai comuni che provvedono alla installazione del telefono, sarebbe utile l'intervento del Governo regionale.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Sono stata io a proporre la riapertura dei termini. Quando vuole averne la prova s'incomodi a venire all'ufficio, in via Libertà 53.

MAJORANA. Non lo metto in dubbio, e gliene do atto. Però mi risulta che all'ufficio per i trasporti e per le comunicazioni non si conosce quanti sono i comuni forniti di telefono.

LA LOGGIA, *Assessore alle finanze*. Anche i sindaci potrebbero interessarsi e leggere la *Gazzetta Ufficiale* che arriva in tutti i comuni.

MAJORANA. Se il Governo regionale vuole funzionare, non deve aspettare che i sindaci lo incitino a fare quello che deve fare.

LA LOGGIA, *Assessore alle finanze*. Il Governo non si deve sostituire ai sindaci, agli assessori e ai consiglieri comunali. Lo chiedo a lei, se dobbiamo sostituire tutti costoro.

MAJORANA. Ma no, evidentemente, è impossibile.

LA LOGGIA, *Assessore alle finanze*. Noi in merito abbiamo inviato delle circolari.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Abbiamo mandato delle circolari ai prefetti; adesso stiamo per mandarle a tutti i sindaci. E questo non sarebbe compito nostro.

MAJORANA. Comunque dobbiamo evitare che trascuratezze del genere si verifichino. Si può cercare di migliorare la situazione attraverso un'azione metodica e prolungata.

NAPOLI. Sempre tu devi essere!

MAJORANA. Volevo accennare solo ad un lato particolare della questione, riservandomi di parlarne più diffusamente in altra occasione.

Sappiamo che l'Italia, per i servizi telefonici,

nel 1925 venne divisa in cinque zone che vennero affidate a società telefoniche concessionarie private. In Sicilia noi siamo sotto la giurisdizione della S. E. T. che è appunto quella che si interessa della Sicilia e dell'Italia meridionale da Napoli in giù. Sarebbe bene che il Governo regionale esaminasse la situazione dei servizi telefonici della nostra popolazione, perchè, in relazione al nuovo ordinamento regionale intervenuto recentemente, noi dovremmo aspirare, e credo giustamente, nell'interesse della popolazione della Regione, acchè questa società telefonica risponda alla nuova organizzazione dello Stato.

Le concessioni accennate scadono nel 1955 e siamo perfettamente in tempo per cercare di fare quello che si può per ovviare a quegli inconvenienti che attualmente si lamentano, dovuti alla nuova competenza regionale geograficamente diversa dalla organizzazione telefonica.

Bisognerebbe creare una organizzazione nuova, non dico dipendente dall'Assessorato, ma anche sotto forma di nuova società concessionaria, nella quale sia però interessato il Governo regionale, organizzazione che meglio risponda e tuteli gli interessi della popolazione. Una parte dei fondi disponibili nel bilancio regionale, sulla cui destinazione sembra che ci siano dei dissensi, potrebbe essere destinata alla creazione di tale nuovo strumento ed al perfezionamento delle comunicazioni telefoniche dell'Isola.

Le osservazioni da me fatte non debbono suonare sfiducia al Governo regionale, tutt'altro: io sono pienamente fiducioso nella sua opera e soprattutto nella possibilità della sua azione.

Desideravo soltanto fare delle raccomandazioni nell'interesse dell'autonomia e prego il Governo di tenerne il debito conto.

FRANCHINA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FRANCHINA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, io sarò molto meno aspro del collega Majorana, ma, a differenza di quanto ha fatto lui, se fossi stato ieri presente, avrei votato contro così come ha votato l'intero mio Gruppo. Della asprezza delle critiche dell'onorevole Majorana si può tenere un conto molto relativo, perchè egli ha votato favorevolmente al bilancio.

Io, francamente, non riesco ad intendere

come possa sorgere il quesito amletico dell'essere o non essere in ordine ad un ufficio che dolorosamente ancora resta un semplice ufficio, mentre, data l'importanza, i compiti e le attività che potrebbe svolgere, dovrebbe assurgere al ruolo di assessorato.

Devo dare atto all'onorevole D'Antoni che, nel periodo in cui egli fu Assessore ai trasporti, agitò seriamente le questioni che interessavano, soprattutto, le nostre comunicazioni, indiscutibilmente deficitarie; ma devo, purtroppo, rilevare che, forse al di sopra della sua volontà e del suo intento nobilissimo, in questo caso, come in altri, come in tutti i casi di cui si occupa l'onorevole D'Antoni, probabilmente questo suo fervore, questa sua attività, ha potuto risultare nociva perchè lo Assessorato per i trasporti finiva così per non essere troppo ben visto dal centro, appunto perchè l'Assessore agitava problemi di essenziale interesse per la vita della Regione.

D'ANTONI, *relatore di maggioranza*. Negli ultimi quattro mesi del mio Assessorato io non ricevetti nessuna lettera da parte del Ministero.

FRANCHINA. Io non riesco ad intendere perchè, di fronte ai compiti non indifferenti che ha la Regione per sollevare l'Isola dalla depressione in materia di comunicazioni stradali, ferroviarie, fluviali e marittime — compiti riconosciuti anche dall'onorevole Majorana — non si voglia provvedere all'istituzione di un assessorato per i trasporti e le comunicazioni. Non starò ampiamente ad illustrare quali sono le esigenze di svecchiamento del nostro sistema di comunicazioni ferroviarie. Non ve n'è bisogno. Le statistiche sono certamente utili, ma in genere servono ad un'indagine microscopica; in Sicilia invece, in materia di comunicazioni ferroviarie, si sta tanto male che anche una osservazione macroscopica è sufficiente a rivelare l'esigenza di un ufficio che lavori seriamente affinché venga svecchiato il nostro sistema di comunicazioni ferroviarie e, in definitiva, affinché la Sicilia sia portata su un piano di eguaglianza con le altre regioni. Nel lamentare le nostre deficienze rispetto alle altre regioni noi dobbiamo usare un atteggiamento politico che sia ben diverso da quello di chi questua.

D'ANTONI, *relatore di maggioranza*. Bravo, bravo!

FRANCHINA. Mi auguro sinceramente che l'Assessorato possa risorgere, anche se oggi in

bilancio è indicato col nome di « Servizi dei trasporti e delle comunicazioni ». Non starò a fare graduatorie fra i vari assessorati, perchè ritengo che tutti stiano al primo posto e nel loro complesso rappresentino le esigenze dell'autonomia. Se, infatti, ne fosse soppresso uno, vedrei in ciò un attacco all'intera autonomia; non vedrei rafforzato un altro assessorato, ma li vedrei tutti diminuiti di forza e di efficienza.

Esaurito questo argomento che mi sta tanto a cuore, mi occuperò soltanto della questione dell'A.S.T., già accennata dall'onorevole Majorana. Pur dandogli atto che l'opinione da lui manifestata questa sera rappresenta una sua ideazione recente e già espressa alla Commissione « Lavori pubblici, trasporti e turismo », alla quale l'onorevole Majorana ed io apparteniamo, mi meraviglio come egli in merito all'A.S.T. sia caduto in discordanza, e non posso non rilevarlo. Voglio ricordarvi, non quale componente della Giunta del bilancio, ma quale membro, fin dalla sua costituzione, della Commissione legislativa « Lavori pubblici, trasporti e turismo », che l'onorevole Majorana il 22 agosto 1947 votò favorevolmente, come chi ha l'onore di parlarvi, la legge istitutiva dell'A. S. T., che fu approvata all'unanimità e nella quale erano indicati gli scopi, gli obiettivi, le necessità dell'A.S.T. stessa. Purtroppo, come avviene tutte le volte che nasce qualcosa di nuovo, non si provvide a dare i necessari indumenti, l'A.S.T. nacque non soltanto nuda...

NAPOLI. Scorticata.

FRANCHINA ...ma con dei paludamenti che addirittura, anzichè renderla più spedita ed agile nei movimenti, costituirono un motivo di handicap. L'onorevole Majorana vuole ora avere la strana pretesa che un'azienda siciliana, creata da noi, rispondente ad un serie di esigenze della Sicilia, debba essere abbandonata in quanto potrebbe nuocere all'iniziativa privata.

Non si preoccupi l'onorevole Majorana, perchè è stato ribadito, e dall'opinione dei tecnici e dal deliberato di questa Assemblea, che l'iniziativa privata non verrà minimamente ad essere disturbata; ciò è stato accettato persino dal nostro Gruppo, sia pure a malincuore perchè noi vorremmo andare più oltre. Vorrei aggiungere che, se l'iniziativa privata dovesse essere intralciata dalla istituzione di un pubblico servizio, anche i suoi colleghi liberisti, purchè un po' più progressisti di lei, onorevole Majorana, sarebbero, ritengo, d'accordo con me, dato che il pubblico interesse rappresenta

qualcosa che deve, indiscutibilmente, sovrastare l'interesse del singolo.

COLAJANNI POMPEO. Anche Giolitti l'ha riconosciuto.

FRANCHINA. Ma qui, onorevole Majorana, non c'è nemmeno questa preoccupazione. C'è in sostanza una attività legislativa che istituisce un ente, riconoscendo la necessità di assicurarne la vitalità per lo sviluppo delle comunicazioni che sono — e lei stesso lo ha ammesso — deficitarie, sia dal punto di vista ferroviario che stradale: c'è, indiscutibilmente, l'interesse di collegare piccoli centri abbandonati da Dio e dagli uomini per porli a contatto con una maggiore cultura ed un maggiore progresso; c'è la necessità di stabilire reti di comunicazioni dal punto di vista degli sviluppi economici; c'è la necessità di incrementare il turismo, perchè senza i mezzi di comunicazione il turismo rappresenta una vuota attrattiva. Ebbene, è tutto questo che sta a base della legge istitutiva dell'A.S.T.. Ad un certo punto si dice: « Che cosa vuole questa azienda? Vuole il capitale di gestione? Non è il caso di parlarne ». Ritengo che un simile atteggiamento costituisca una contraddizione che dovrebbe ripugnare a qualsiasi componente di questa Assemblea. Una volta accettato il principio di costituire un'azienda su base perfettamente industriale, questa azienda deve avere i mezzi e le dotazioni necessarie perchè possa crescere, prosperare e raggiungere i propri obiettivi.

MAJORANA. Deve raggiungerli questi obiettivi.

FRANCHINA. Questa questione la discuteremo meglio nella sede più adatta, allorché esamineremo il disegno di legge che, purtroppo, tardivamente è giunto alle commissioni legislative. Io vorrei a questo proposito richiamare l'attenzione dell'Assemblea sul fatto che, dopo la legge istitutiva e gli altri strumenti legislativi, dopo le traversie che resero inefficiente l'attività di gestione dell'A.S.T., sino dal luglio 1949, e precisamente in relazione a dei risultati che le commissioni tecniche avevano elaborato molto tempo prima, questa Assemblea, in sede politica, espresse un preciso indirizzo a cui il Governo, purtroppo, comincia ad attenersi solo a distanza di parecchi mesi. Si denunciò, allora, il terribile stato in cui versava questa azienda, priva di mezzi, e la certezza inoppugnabile che, con il perdurare di quelle condizioni, si sarebbe aggravata la situazione. Dolorosamente c'è da constatare che solo nel

dicembre del 1949, cioè a dire dopo circa sei mesi dall'approvazione della mozione da parte della maggioranza di questa Assemblea, il Governo ha presentato lo statuto e il provvedimento finanziario.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Da alcuni mesi è alla Commissione.

MAJORANA. E' pervenuto il 30 novembre 1949.

FRANCHINA. Come vede, un collega della maggioranza mi viene incontro, dicendo che lo statuto con il provvedimento finanziario è pervenuto soltanto il 30 novembre 1949; in atto è allo studio della Commissione e si spera che il relativo esame possa essere ultimato oggi stesso.

A questo proposito devo necessariamente intrattenermi su un altro argomento.

Non è un desiderio di polemica con l'onorevole Majorana e non è un desiderio di ripetere quello che ho già detto, e che, forse, mi toccherà ripetere qualche altra volta, in sede di discussione del disegno di legge sull'A. S. T.. A me interessa stabilire che venga istituito un capitolo « per memoria », o rivolta una raccomandazione perchè, dal fondo di due miliardi, sia stralciata una congrua cifra, che non può essere più contenuta in quella stabilita dal disegno di legge di iniziativa governativa, per il finanziamento dell'A.S.T.. Mi sembra, infatti, che, se noi dobbiamo servirci dei tecnici, il loro parere deve essere la nostra guida, senza attenuazioni e senza euforie che vadano al di là di tale parere.

Il Governo regionale si è servito di una apposita commissione per conoscere, non solo quali erano le condizioni dell'A.S.T., ma, anche, quali provvedimenti si ritenessero necessari. La Commissione presieduta dall'ingegnere Frasca Polara, nel luglio del 1949, concluse che, quanto meno, erano indispensabili all'A.S.T. 600 milioni. Prego l'illustre onorevole Assessore alle finanze di correggermi se dico delle inesattezze.

LA LOGGIA, *Assessore alle finanze*. E' esatto.

FRANCHINA. Vero è che la Commissione amministrativa aveva ritenuto sufficienti 500 milioni; essa, però, procedeva in base ad un piano che rimontava al 31 dicembre 1948 e poggiava sulla rosea previsione che il problema del capitale di gestione dell'A.S.T. potesse

essere risolto, se non immediatamente, presocchè immediatamente. In seguito, la Commissione nominata dal Governo stabilì che erano indispensabili 600 milioni.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Perchè prevede un diverso criterio di ammortamento.

FRANCHINA. Potrei aggiungere che, da quando la Commissione presieduta dall'ingegnere Frasca Polara diede il suo responso, nel giugno 1949, fino ad oggi, dicembre 1949, sono trascorsi sei mesi, purtroppo, non inutilmente dal punto di vista del deficit della Azienda; pertanto, se pur era possibile nel luglio accettare i 500 milioni come capitale di gestione per la liquidazione delle pendenze passive e per la riattivazione dell'Azienda, non lo è più oggi nel dicembre, a distanza cioè di sei mesi. Nessuno ignora quale sia l'atmosfera che si è determinata in merito all'A.S.T., atmosfera che spesso fa dimenticare quali sono le ragioni delle continue richieste di sovvenzioni, quali sono le dotazioni che l'Azienda ha ricevuto da parte della Regione. Ebbene, non è conveniente, a mio parere, concedere a brevi intervalli di tempo successive sovvenzioni. Nel caso in esame, non ritengo conveniente affermare che, in conformità ad un responso tecnico, ci si è accorti che 500 milioni non sono sufficienti e che occorre concederne altri cento per integrare il capitale di gestione. Se ne concedano direttamente 600. Dotiamo l'A. S. T. congruamente, rispettando quello che è stato il parere dei tecnici; non discostiamoci da un criterio di logica salvaguardia dell'Azienda. Ed allora soltanto, quando avremo sufficientemente vestita e dotata l'A. S. T., potremo sapere se essa ha l'anchilosi costituzionale, ovvero se può procedere speditamente.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Questo lo può vedere l'Assemblea.

FRANCHINA. A titolo di raccomandazione chiedo che vengano stornati 600 milioni, anzichè 500, per costituire quel capitale, quella dotazione in denaro, di cui parla un disegno di legge che sarà presto esaminato dall'Assemblea e di cui si sta occupando la commissione competente.

BONFIGLIO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà. La prego di essere breve e conciso.

BONFIGLIO. Parlerò brevemente.

Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, non desidero affatto ripetere ciò che hanno esposto i colleghi prima di me. Mi limito a dare dei suggerimenti all'Assessore delegato ai trasporti. La relazione dell'onorevole D'Antoni, peraltro, è abbastanza chiara: esprime il pensiero della maggioranza ed anche della minoranza, almeno in linea di massima e per i concetti generali a cui si informa.

D'ANTONI, *relatore di maggioranza*. La relazione contiene materia utile al Governo nei suoi rapporti con Roma.

BONFIGLIO. Appunto per questa considerazione che, interrompendo, l'onorevole D'Antoni ha fatto, io devo esprimere la mia sorpresa, perchè l'Assessore delegato ai trasporti manifesta quasi un risentimento per le critiche e i suggerimenti che provengono dai colleghi...

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

BONFIGLIO ...mentre esse costituiscono un rafforzamento effettivo, un rafforzamento della sua posizione, come Assessore responsabile per questo ramo di servizi della nostra Regione, perchè l'onorevole Assessore possa validamente fare delle pressioni sugli organi centrali. E' a tutti noto, e ce ne rendiamo conto, che non dipende affatto dall'Assessore ai trasporti se le vie di comunicazioni della nostra Isola non sono efficienti come dovrebbero essere, come ognuno di noi desidera che esse diventino. Con questo noi intendiamo dire che le nostre critiche sono dirette non all'Assessore, ma direttamente agli organi centrali che hanno dimostrato ed ancor oggi dimostrano incuria per queste nostre esigenze isolane. Nella discussione che è stata fatta in sede di Giunta del bilancio io ho avanzato alcune considerazioni al riguardo, alle quali l'Assessore ha risposto affermativamente; è vero, ma in maniera non del tutto completa. Chiedo, quindi, all'onorevole Assessore che, nel rispondere ai vari interventi, si esprima con precisione maggiore di quanto non abbia fatto nel corso di quella discussione.

Io mi sono riferito particolarmente allo stanziamento di 10 miliardi che dovrebbe servire per il miglioramento e per l'elettrificazione degli impianti ferroviari del Mezzogiorno. Una parte di questi 10 miliardi doveva essere assegnata alla Sicilia, e tuttavia non se ne è avuta affatto notizia; debbo qui far noto come, anche il Comitato per il Mezzogiorno del partito

della Democrazia cristiana, presieduto da Don Luigi Sturzo, si sia dovuto interessare di questo problema ed abbia criticato il Governo centrale, perchè non ha adempiuto alle sue promesse. Lo scorso anno finanziario, discutendo dello stesso bilancio, abbiamo fatto presente che il Governo centrale, (ed i colleghi lo sanno, e lo sapevano come me), aveva speso per il riattamento di tutta la rete nazionale oltre 80 miliardi e che di questi soltanto quattro sono stati assegnati alla Sicilia. Lo stanziamento effettuato per le spese di competenza dello Stato è stato, come è facile rilevare, molto esiguo e certamente non ci ha messo in condizione di superare tutte le difficoltà che ancora purtroppo sussistono.

Si è parlato anche della rete secondaria; l'Assessore delegato — ho qui i resoconti stenografici delle sedute della Giunta del bilancio — ha dimostrato una certa perplessità di fronte a questo problema.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Lei ha posto il problema dell'elettrificazione.

BONFIGLIO. Non quello soltanto. Come si può risolvere il problema delle nostre ferrovie secondarie? V'è sempre la solita questione della linea Siracusa-Ragusa-Vizzini, — linea di una certa utilità, poichè, in certo senso, serve tutta una vasta zona — che, come sappiamo, è stata risolta dal Governo centrale con l'abbandono quasi totale della linea stessa. Ma il tratto di ferrovie secondarie della nostra Isola che più interessa è quello della « Circumetnea », che all'incirca serve ben 25 comuni della provincia di Catania. Questo problema si è trascinato, l'Assessore non lo ignora, di anno in anno; non è stato risolto nè tende ad esserlo perchè probabilmente si ha l'intenzione di sopprimere la linea. Non ho la sicurezza di quanto affermo, ma è certo che le misure occorrenti, necessarie, non sono state fino a questo momento adottate. Ancora si discute se questo servizio ferroviario debba essere sostituito con servizi di linea su strada, cioè con automezzi, ovvero se debba continuare, soltanto per il trasporto di merci. Pare che in un certo senso sia questo l'orientamento adottato dall'attuale direzione dell'Ente, in quanto vecchi automezzi di proprietà della « Circumetnea » espletano il trasporto di persone da comune a comune, collegando inoltre ciascun comune con il capoluogo.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai*

trasporti ed alle comunicazioni. Sono misure di integrazione.

BONFIGLIO. Speriamo si tratti veramente di integrazione, non di una misura definitiva.

Parlando della elettrificazione, cui ha fatto cenno, interrompendomi, l'onorevole Assessore delegato, ho affermato che questo problema doveva essere riesaminato dalla base. Secondo me e secondo molti tecnici — io non sono un tecnico, ma mi aiuto con la conoscenza che mi proviene dall'aver consultato dei tecnici — pare che sia questa la prevalente opinione: conviene elettrificare la « Circumetnea », perchè si risolverebbe in tal modo il problema delle maggiori distanze. Quando avremo fatto ciò, la « Circumetnea » sarà attiva, perchè i comuni che vengono serviti da questa arteria non sono secondari, ma sono comuni di una certa rilevanza, che dispongono di una economia abbastanza ricca per potere mantenere la gestione e mantenerla attiva. Tale linea servirebbe gli interessi economici di questi comuni; ecco per quale ragione è opportuno che si prescelga un criterio di tal genere, cioè un orientamento che preveda la creazione di nuovi impianti adatti per la elettrificazione del servizio. Non sono d'accordo con i colleghi che, in questa discussione di bilancio, hanno consigliato la trasformazione dei servizi, e non sono d'accordo con coloro che hanno manifestato un certo dubbio o si sono rivelati incerti se convenga rafforzare tutti gli armamenti e ricostruire tutte le linee ferroviarie principali e secondarie, ovvero dare un maggiore incremento agli automezzi e quindi ai viaggi di passeggeri e merci su strada. Non condivido tale orientamento per una semplice considerazione: non abbiamo disponibilità di carburanti e gli automezzi devono necessariamente essere mossi da carburanti, siano questi nafta o benzina o petrolio o altri derivati. Noi non disponiamo di niente di tutto questo; dobbiamo, quindi, fare esclusivo assegnamento su quello che noi possiamo produrre. A mio parere, dando il serio sviluppo, che questa Assemblea ha confermato più volte di volere, alla produzione di energia elettrica, con nuovi impianti che saranno creati in Sicilia, sarà possibile utilizzare la produzione di questi ultimi per le ferrovie principali e per quelle secondarie. Ecco perchè sono orientato per la elettrificazione delle ferrovie secondarie ed in modo particolare della « Circumetnea ».

Altri problemi vi sarebbero e di più vasta portata, perchè la questione dei trasporti non riguarda solo i trasporti su strada o su linea

ferroviaria, ma anche la navigazione aerea e quella marittima; dell'uno e dell'altro argomento mi pare si siano poco interessati i colleghi che mi hanno preceduto. Non so cosa dirà l'Assessore, ma non vorrei ripetere quello che ho già affermato in occasione della discussione del bilancio dello scorso esercizio finanziario. Spero che l'onorevole Assessore si ricordi di quelle idee che oggi rievoco solo per memoria; volendo dare nella nostra Isola un maggiore incremento alle comunicazioni e quindi ridurre quanto più possibile le distanze tra centro e centro, è opportuno che si esamini la possibilità o la opportunità di installare linee aeree che colleghino fra loro, perlomeno, le grandi città.

Inoltre, per quanto riguarda la rete stradale, la possibilità di costruire autostrade che colleghino questi grandi centri costituisce un ulteriore problema che deve essere posto, anche se non potrà essere risolto dall'oggi al domani; almeno, però, lo si imposti in modo serio.

Altri colleghi hanno parlato dell'A.S.T.. Desidero ricordare che l'A.S.T. doveva essere una organizzazione a carattere regionale, creata cioè, per la regionalizzazione dei trasporti su strada. Invece, come è stato lamentato, e giustamente, non si è dato modo a questa nuova organizzazione, che l'Assemblea ha voluto, di funzionare convenientemente. L'onorevole Franchina ha rilevato che, se non verrà data a questa azienda la possibilità di una efficiente gestione e se non potrà esservi destinato un adeguato capitale, non potremo darle vita, essa non potrà esistere. Ed infatti da tutte le parti giungono pareri, secondo i quali è bene che si elimini l'A. S. T. per dare incremento e possibilità di maggiore affermazione alle società private.

Io non posso condividere l'opinione espressa dall'onorevole Majorana, il quale affermava che è bene dare impulso ai mezzi di comunicazione, servendoci della iniziativa privata.

Qui non si tratta di economia liberistica o di economia controllata, si tratta di esaminare il problema nella sua obiettività secondo quanto emerge dai dati di fatto che tutti conosciamo.

La libera concorrenza non ha luogo nella gestione delle linee di automezzi su strada; vige il regime delle concessioni. Il gestire determinate linee costituisce dunque una forma, potrei dire, di privilegio, della quale vengono ad usufruire determinate società e determinate persone. Non v'è quindi possibilità di un miglioramento nell'esecuzione del servizio, in

quanto la concorrenza viene meno o meglio non esiste affatto.

Conseguentemente resta priva di fondamento l'osservazione dell'onorevole Majorana e si riavalora invece la tesi che abbiamo più volte sostenuta: dobbiamo regionalizzare il servizio dei trasporti su strada. L'A.S.T. sarebbe appunto l'Ente a ciò più adatto, ma a questo non si è voluto pensare. Perché rinnovare le concessioni a società private e non assicurare invece all'A.S.T. l'accentramento dei servizi, man mano che le concessioni giungano alla scadenza? E' un interrogativo che io pongo.

L'ultimo argomento che si riferisce ad una interrogazione da me presentata, forse più di un anno addietro, ma non ancora svolta in Assemblea, riguarda il personale dell'I.N.T. che è stato licenziato. Nonostante le pressioni a suo tempo fatte e nonostante l'assegnazione di una cospicua somma di due o trecento milioni, fino a questo momento il personale dell'I.N.T. della città e della provincia di Catania non ha ancora ricevuto la liquidazione.

Mi pare che questo sia scandaloso.

PRESIDENTE. Poiché nessuno altro deputato chiede la parola, ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore delegato ai trasporti.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, mi sembra opportuno sottolineare che, malgrado sia trascorso un periodo di tempo relativamente breve dalla discussione del precedente bilancio (6 aprile 1949), ho il piacere di presentarmi a questa Assemblea con realizzazioni che consentono di guardare con fiducia all'avvenire nei confronti della vitalità e dell'attività dell'ufficio che ho l'onore di avere affidato, tenuti presenti i limiti statutari e giuridici che presiedono e reggono con tutta la materia della quale mi occupo ed i limiti dell'attuale organizzazione dell'ufficio stesso.

A questo proposito mi sia consentito di assolvere all'obbligo gradevole di porgere, da questa tribuna, al personale tutto dell'ufficio ed ai funzionari preposti ai vari rami dell'attività, il mio sincero plauso ed il riconoscimento per l'opera instancabile e fattiva svolta, per la collaborazione offertami, e per la competenza con la quale hanno affrontato, anche con sacrificio personale, i vari e numerosi problemi tecnici e amministrativi che l'ufficio ha trattato.

Un sentito ringraziamento porgo alla Giunta del bilancio e agli onorevoli relatori di mag-

gioranza e di minoranza, i quali, con il vivo interesse con cui hanno voluto trattare dei problemi inerenti la materia dei trasporti e delle comunicazioni in genere, hanno efficacemente contribuito a porre in risalto l'opera dell'ufficio e la sua funzione per la impostazione e risoluzione dei problemi relativi che sono vitali per l'economia regionale.

E' stato rilevato in Assemblea ed in sede di Giunta del bilancio come non sia stata opportuna la trasformazione, da Assessorato in Ufficio della Presidenza, di questo organo che presiede alla materia dei trasporti e delle comunicazioni.

A me pare che non sia questa la sede per un riesame di questo provvedimento, anche perchè esso fu approvato dall'Assemblea.

Quanto al rilievo che è stato fatto dal relatore di minoranza circa la diminuzione degli stanziamenti in parte ordinaria, devo chiarire che essa è determinata dalla soppressione di organi conseguentemente alla trasformazione dall'Assessorato in Ufficio e più precisamente dalla soppressione del Gabinetto.

A mio modesto parere la situazione dell'Assessorato per i trasporti non è molto cambiata da quella che era precedentemente alla sua trasformazione; l'Assessorato per i trasporti cioè, prima di essere declassato, aveva più o meno lo stesso bilancio che ha adesso, tanto è vero che, come ha osservato uno degli onorevoli intervenuti nella discussione, i quattro milioni ed oltre, che sono stati sottratti dal suo bilancio, riguardano unicamente la soppressione del Gabinetto dell'Assessorato.

Quindi, praticamente, se si vuole far dipendere l'efficienza dello Assessorato dalla sostanzialità del suo bilancio, onorevoli colleghi, la situazione permane invariata. Se poi intendessimo guardare le questioni da un altro punto di vista, noi (e qualche collega ne ha dato atto dalla tribuna), abbiamo visto interessati, nel cercare di risolvere i problemi di questo Assessorato, con tutte le loro forze e con l'impiego di tutte le possibilità che ci vengono dallo Statuto, non solo l'Assessore delegato con i suoi poteri, ma anche il Presidente della Regione. Quindi, in un certo senso, questa posizione che da un determinato punto di vista può sembrare di degradazione, ha messo l'ufficio nelle condizioni di funzionare con efficienza almeno analoga a quella che esso aveva durante il periodo in cui si chiamava « Assessorato per i trasporti ».

Se poi, ancora, come ha ben detto l'onorevole Castrogiovanni, si volesse procedere ad

una organizzazione di tutta la materia e incrementare gli assessorati, è compito dell'Assemblea decidere sulla questione.

Credo di non dovere aggiungere altro su questo argomento. La materia sulla quale lo Assessorato esplica la sua attività è complessa e delicata, oltre che per lo specifico tecnicismo che ogni problema, che la materia tutta richiede, anche per le connessioni che essa ha con gli analoghi e più vasti problemi nazionali ed a volte internazionali; dico nazionali ed internazionali perchè, come è noto, i problemi delle grandi comunicazioni terrestri e marittime, e soprattutto quelli delle poste e delle telecomunicazioni regionali, sono subordinati ad una necessaria coordinazione di carattere nazionale ed internazionale.

Onde, considerazioni giuridiche, statutarie e pratiche assegnano ovviamente dei limiti definiti all'attività realizzatrice dell'Assessorato, specie nel campo ferroviario ed in quello delle comunicazioni aero-marittime e delle telecomunicazioni.

Più vaste possibilità si offrono in relazione a quella che l'onorevole Ausiello chiama attività propulsiva, nel senso cioè di porre e rendere attuali presso le autorità centrali competenti, i molteplici problemi regionali, per sostenerli ed avviarli verso le soluzioni più desiderabili.

In questo senso l'Assessorato ha espletato e continua ad espletare una vastissima attività, che spesso ha condotto a risultati positivi e vantaggiosi per la Sicilia. L'Assessorato ha affrontato in pieno il problema delle tariffe ferroviarie per il trasporto di persone e di merci e si è adoperato strenuamente per ottenere la migliore differenzialità chilometrica a favore della Sicilia, che, dalla sua posizione geografica eccentrica, è posta in nettissimo svantaggio rispetto alle altre regioni della Penisola.

Considerata però l'enorme e specifica importanza del problema per l'economia della Sicilia, mi sia consentito, onorevoli colleghi, di passare ad un esame attento e sufficiente, perchè l'Assemblea possa rendersi perfettamente conto della proficua attività svolta in questo campo sia dall'onorevole Presidente della Regione, che dall'Ufficio trasporti e comunicazioni.

Come è noto, il Ministero dei trasporti, nel maggio ultimo scorso presentò uno schema di decreto presidenziale che contemplava sensibili aumenti delle tariffe ferroviarie, aumentate tre mesi prima.

Lo schema, passato al vaglio del Comitato interministeriale dei prezzi, stava per essere sottoposto al Consiglio dei ministri per l'approvazione.

L'Ufficio dei trasporti si rese immediatamente conto della gravità della situazione che stava per determinarsi, ed il Presidente della Regione, intervenendo con una relazione presentata al Capo del Governo nazionale, fece presenti le gravi sperequazioni che sarebbero derivate, in danno della Sicilia, dall'approvazione dello schema di decreto in questione, riservandosi di illustrarle in seno al Consiglio dei ministri al quale lo statuto regionale gli dà il diritto di partecipare.

E qui per inciso devo aggiungere che il Presidente ha dichiarato in quella occasione al Capo del Governo nazionale che, qualora quel provvedimento di legge fosse stato approvato con quella formulazione, la Regione l'avrebbe impugnato dinanzi all'Alta Corte.

Venuto a conoscenza della predetta relazione e dell'atteggiamento del Presidente della Regione, il Ministro dei trasporti propose al Governo regionale di incaricare i tecnici delle tariffe dell'amministrazione ferroviaria e quelli della Regione di esaminare insieme le osservazioni e le proposte contenute nella citata relazione, così da addivenire alla definizione delle varianti da apportare allo schema di decreto presidenziale.

Tale esame si svolse in una lunga serie di laboriose riunioni alle quali partecipò attivamente e fattivamente il rappresentante della Regione nella Commissione delle tariffe, avvocato Gesualdo La Rosa (nominato a norma dell'articolo 22 dello Statuto); i risultati sono stati senza dubbio favorevoli, grazie al fondamento di equità e giustizia che ispirava le richieste della Regione ed alla assoluta esattezza e gravità delle osservazioni contenute nella relazione del Presidente, circa la sperequazione cui avrebbe dato luogo il provvedimento originario per effetto dei criteri che lo informavano. Le varianti definite furono introdotte in un nuovo schema di decreto, che, accompagnato da una nuova relazione ministeriale, venne esaminato ed approvato dal Consiglio dei ministri — presso il quale intervenne il Presidente della Regione nella seduta del 13 giugno corrente anno — e tradotto poi nel decreto presidenziale del 17 giugno 1949, n. 308.

Un esame analitico e particolareggiato per illustrare tutta la portata del proficuo intervento sarebbe lunghissimo; mi sembra opportuno però fornire almeno alcuni dati che per-

mettano all'onorevole Assemblea di apprezzare tutta l'importanza dell'intervento, risoltosi a vantaggio non solo della Sicilia, ma di tutta l'economia del Paese, dato che degli emendamenti apportati allo schema iniziale sopra specificato si sono giovate anche altre regioni del Mezzogiorno.

Per quanto riguarda il trasporto dei viaggiatori, lo schema predisposto dal Ministro prevedeva un aumento percentuale crescente con l'aumentare delle distanze, mentre, in base alle varianti apportate, l'aumento percentuale risulta all'incirca costante, per decrescere rapidamente nelle maggiori distanze, fino ad annullarsi o a convertirsi addirittura in una diminuzione in confronto delle tariffe preesistenti.

Per effetto di tali varianti il criterio di differenzialità ha avuto, per le maggiori distanze che interessano soprattutto e quasi esclusivamente la Sicilia, un'applicazione spinta ad un grado che non si era mai prima raggiunto, ed è bene chiarire che questa applicazione così vantaggiosa della differenzialità alle maggiori distanze, non è stata ottenuta a discapito dei prezzi di trasporto fissati per le medie o per le piccole distanze, dato che, per queste ultime, i prezzi hanno subito un aumento pari circa alla metà degli aumenti che per le stesse distanze erano stati invece previsti nel primitivo schema.

Se si istituisce direttamente il confronto fra i prezzi inizialmente previsti nello schema e quelli andati effettivamente in vigore, questi ultimi risultano inferiori a quelli proposti nella misura di circa il 10 per cento per le distanze fino a 100 chilometri, di circa il 20 per cento per la distanza di chilometri 1500, del 32 per cento per la distanza di chilometri 1700.

Con un esempio concreto, il percorso di 1000 chilometri, che non interessa soltanto i traffici siciliani, comportava per la terza classe, secondo la tariffa preesistente, il prezzo di lire 3.300 che, secondo lo schema proposto, si sarebbe elevato a lire 4.540.

E' stato ottenuto invece il prezzo di lire 4.080, cioè un aumento del 24 per cento in luogo di quello del 38 per cento previsto.

Sempre per la terza classe, si proponeva di elevare a lire 6.750 il prezzo del percorso di chilometri 1700 che interessa specificamente la Sicilia e che costava lire 4.850; la tariffa ottenuta stabilisce invece il prezzo di lire 4.620 con un ribasso cioè del 3 per cento sulla tariffa preesistente, in luogo del proposto aumento del 38 per cento.

Anche per i trasporti dei bagagli si sono ottenute attenuazioni dei prezzi, rispetto a quelli previsti dallo schema originario, e così pure per la spedizione dei colli espressi, per distanze superiori ai chilometri 700, per i quali l'aumento previsto di circa il 25 per cento è stato ridotto nella misura unica dell'8 per cento.

In armonia a tale misura è stata modificata anche la tariffa dei pacchi ferroviari. Per quanto riguarda le spedizioni in piccole partite e quelle a carro, sia a grande che a piccola velocità, esiste, come è noto, un sistema di classi di prezzi, applicabili secondo le indicazioni delle varie tariffe, che contemplano condizioni di prezzi diversi, secondo la natura delle merci, e, per alcune di esse, secondo il vincolo di un minimo di distanza.

Tutte le classi di prezzi sono regolate secondo una curva unica di differenzialità, che, a richiesta della Regione, da chilometri 1000 in poi è stata sensibilmente abbassata, al fine di favorire le distanze che maggiormente od esclusivamente interessano i traffici interregionali della Sicilia.

Per effetto di tale abbassamento l'aumento dei prezzi è stato attenuato per dette distanze, in confronto ai prezzi proposti, nella misura del 2,05-2,08 per cento per le classi applicabili alle spedizioni a grande velocità, e del 2,06-2,07 per cento, per quelle applicabili alle spedizioni a piccola velocità; questa attenuazione, di per se stessa non molto sensibile, risulta alquanto rilevante, dal punto di vista della differenzialità, se si considera che già nello schema ministeriale, per le distanze oltre chilometri 800, erano previste maggiorazioni percentuali dei prezzi, notevolmente inferiori a quelle previste per le minori distanze.

Si deve considerare inoltre che il vantaggio di questa attenuazione di carattere generale si cumula ai vantaggi ottenuti per alcune particolari tariffe di trasporti merci.

Per le agevolazioni di carattere particolare, sono anzitutto da segnalare quelle concesse per le spedizioni in piccole partite delle merci delle classi B.C. (che sono le più importanti per la Sicilia), i cui prezzi, in seguito alle richieste della Regione, per i percorsi di oltre 700 chilometri, ed esclusivamente per le spedizioni dalla Sicilia, sono stati ridotti del 10 per cento rispetto al prezzo previsto dalle tariffe testè entrate in vigore.

Altre agevolazioni riguardano le spedizioni a grande velocità degli agrumi e delle altre

derrate, le quali sono declassate di una o di due classi rispetto a quanto era stato previsto nello schema predisposto dal Ministero.

Così in concreto, per gli agrumi, una spedizione a carro di 15 tonnellate, a grande velocità, per il percorso di 1300 chilometri comportava, secondo la vecchia tariffa, un prezzo per tonnellata di lire 3.510 che, secondo le proposte originarie, sarebbe stato elevato a lire 3.925.

Si è ottenuto, invece, il prezzo di lire 3.470 e cioè un ribasso sulla tariffa precedente dell'1,1 per cento in luogo di un aumento dell'11,8 per cento.

Sempre per quanto riguarda gli agrumi, mentre lo schema prevedeva per le esportazioni via terra effettuate con la tariffa 401 P.V., una tassa minima di lire 2,20 per tonnellata-chilometro, la Regione ha ottenuto l'abolizione di tale tassa minima, sicchè le spedizioni dalla Sicilia, ed in generale dalle maggiori distanze, potranno beneficiare dei più bassi prezzi per tonnellata-chilometro risultanti dall'applicazione della tariffa, in confronto al minimo di lire 2,20 per tonnellata-chilometro, che invece si voleva applicare.

Per le spedizioni di vino, in luogo delle classi di prezzi previste dallo schema ministeriale, per i trasporti di 10 tonnellate, saranno applicati i prezzi più bassi della classe successiva e prezzi ancora più bassi sono stati ottenuti per le spedizioni vincolate al peso di tonnellate 15, raggiunto dalla maggior parte delle spedizioni di vino dalla Sicilia.

Con un esempio concreto, una spedizione a carro di 15 tonnellate, per il percorso di 1300 chilometri, comportava, in base alla vecchia tariffa, un prezzo per tonnellata di lire 5.280, che si intendeva elevare a lire 6.039; si è ottenuto, invece, il prezzo di lire 5.465, con un aumento del 3,5 per cento in luogo del 14,4 per cento.

Per i prodotti ortofrutticoli, ad esempio, una spedizione a carro di 10 tonnellate, per il percorso di 1300 chilometri, comportava in passato un prezzo per tonnellata di lire 5.130 che si intendeva elevare a lire 5.799. Il nuovo prezzo è invece di lire 5.383 con un aumento del 4,9 per cento in luogo del 13 per cento.

Oltre alle declassazioni ottenute per tutti i prodotti agricoli siciliani di maggiore importanza, notevoli declassazioni, talora di più classi, sono state ottenute per i prodotti dell'industria conserviera e per taluni prodotti dell'industria estrattiva, interessanti la Sicilia.

Per la polvere di asfalto, ai fini dell'applica-

zione della tariffa speciale nell'ambito dei percorsi siciliani, si è ottenuta, per i carichi da 15 tonnellate, una declassazione di ben 5 classi rispetto allo schema originario del Ministero dei trasporti, superando le vive resistenze dell'Amministrazione ferroviaria fondate sulla argomentazione che il prodotto di cui trattasi beneficiava già delle tariffe previste per le merci più povere.

Con la nuova classe ottenuta, un carico di 15 tonnellate, per un percorso di 300 chilometri, subisce, rispetto alla vecchia tariffa, un aumento di prezzo del 2,58 per cento invece dell'aumento del 16,11 per cento che si intendeva applicare.

La Regione inoltre ha proposto un trattamento tariffario eccezionale in favore delle spedizioni in Sicilia di fertilizzanti che l'industria siciliana non produce, le quali spedizioni, fra l'altro, permettono di utilizzare carri ferroviari che altrimenti giungerebbero vuoti nell'Isola. L'Amministrazione ferroviaria ha trovato di grande interesse la proposta della Regione, che si è riservata di formularla al più presto in termini più precisi, dopo le opportune consultazioni con le categorie economiche interessate.

Quanto prima infine, con provvedimento a parte, perchè esula dallo schema di decreto in questione, l'amministrazione delle Ferrovie dello Stato, sempre a richiesta della Regione, provvederà ad estendere anche al Compartimento di Palermo il beneficio dei prezzi concessionali di cui al decreto ministeriale 20 aprile 1949, n. 4291. In conclusione, grazie all'intervento della Regione si è raggiunto il risultato di una sensibile attenuazione degli aumenti previsti dallo schema che era stato predisposto dal Ministero dei trasporti, ed in alcuni casi questi aumenti sono stati completamente annullati o persino addirittura sostituiti con qualche riduzione, rispetto ai prezzi di tariffa precedentemente vigenti.

Per la verità le tariffe delle merci, specie per le esportazioni, sono bassissime nei confronti dei costi di esercizio.

Per il trasporto dei soli agrumi risulta che le Ferrovie dello Stato rimettono ogni anno circa un miliardo e mezzo di lire, nel senso non di un mancato incasso, ma di una vera e propria spesa viva non retribuita; egualmente in perdita viene effettuato il trasporto del vino.

Ora, onorevoli colleghi, dopo quanto vi ho detto, ritengo sia umanamente giusto riconoscere che in questo settore veramente deli-

cato per l'economia della Sicilia, la Regione, attraverso l'intervento diretto del Presidente del Governo regionale ed attraverso il modesto intervento di chi vi parla, ha ottenuto delle agevolazioni veramente apprezzabili e veramente rilevanti.

POTENZA. Ci parli dei viaggi in Sicilia! Per quale ragione c'è solo la prima classe nella linea Catania-Palermo?

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Un pò alla volta, onorevoli colleghi.

Mentre il costo — dicevo — di detti trasporti ammonta in media a lire 9 per tonnellata-chilometro, le tariffe delle due merci citate sono in media le seguenti: lire 2,55 in media per tonnellata-chilometro per gli agrumi in esportazione, lire 3 circa in media per tonnellata-chilometro per i vini in esportazione, e lire 5,80 circa in media per i vini in traffico interno.

Per la « Primavera siciliana », sollecitata dall'onorevole Giunta del bilancio avevo dato assicurazioni del mio intervento e avevo aggiunto che era desiderabile un intervento, oltre che dell'Assessore, anche di tutti gli enti del turismo. Oggi ho il piacere di comunicare che qualche cosa, di conclusivo è stata fatta in questo settore.

D'ANTONI, *relatore di maggioranza*. Poco, molto poco.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Dicevamo dunque che per la « Primavera siciliana », in seguito a mio vivo, personale interessamento presso il Ministero e presso l'onorevole Mattarella, sottosegretario ai trasporti, una Commissione interministeriale, presieduta dallo stesso Sottosegretario ai trasporti, ha esaminato in questi ultimi mesi il problema di eventuali riduzioni ferroviarie.

Essa ha chiuso i suoi lavori il 6 dicembre del corrente anno e le sue proposte circa il ripristino della « Primavera siciliana » sono: riduzione del 30 per cento dal 15 gennaio al 15 aprile, da tutti i transiti di frontiera, per tutti i provenienti dall'estero, diretti a Taormina, Siracusa, Agrigento, Palermo, che intendono trattenersi nell'Isola per un minimo di sei giorni; autorizzazione, per tali viaggiatori, a viaggiare in Sicilia con la riduzione del 30 per cento; riduzione nella stessa misura (30 per cento) da tutte le stazioni italiane, per eventuali manifestazioni di risonanza nazionale (per non più di due manifestazioni e per non

più di 21 giorni per ciascuna di esse) purchè dette manifestazioni vengano organizzate dagli enti turistici durante il periodo sopra detto.

La Sicilia sarà così la sola Regione a godere di una riduzione tanto cospicua e non legata a manifestazioni specifiche.

MAROTTA. Hanno restituito quello che c'era.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Prima c'era, poi non c'è stato più; la Regione è riuscita a far ripristinare ed a farsi riconoscere un diritto, che non esisteva più.

MAROTTA. D'accordo, ma non c'è ragione di fare un ringraziamento particolare per quanto otteniamo. E' una restituzione.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. E' superfluo rammentare che, in aggiunta, la Sicilia godrà anch'essa delle estese e sostanziali riduzioni ferroviarie previste per l'Anno Santo.

Avendo trattato delle tariffe, riesce opportuno a questo punto accennare alla discussione degli orari: in questo campo l'Ufficio ha instancabilmente promosso, e continua a promuovere, dopo attento esame, le opportune variazioni di orari ferroviari, variazioni che, nel limite delle possibilità tecniche, sono state attuate o si vanno attuando. A titolo di chiarimento, si previsa che gli orari ferroviari della Regione sono tutti, o quasi tutti, collegati alla impostazione delle comunicazioni con Roma.

Essi, quindi, non possono essere studiati esclusivamente dalla Regione, ma debbono essere armonizzati secondo gli estremi indicati dalla Direzione generale. Il Compartimento, d'altra parte, sottopone all'approvazione ed al giudizio dell'Assessorato quelle modifiche che intende attuare negli orari dei treni esclusivamente regionali, e ciò vale anche per l'istituzione di nuove corse.

Il riconoscimento della competenza dell'Assessorato in questa materia è stabilito dal fatto che all'Assessore delegato ai trasporti è stata data la Presidenza della Conferenza oraria, che semestralmente regola tutta la materia.

Nella sua azione a favore delle ferrovie siciliane l'Ufficio trasporti e comunicazioni ha ottenuto, non senza difficoltà, che un numero sempre maggiore di carri ferroviari venissero adibiti al trasporto merci da e per la Sicilia, specie durante le varie campagne agrumarie ed ortofrutticole, per l'approvvigionamento del carbone da legna dalle Calabrie, etc., ottenen-

do, mercè la volenterosa collaborazione del Compartimento delle ferrovie, risultati veramente notevoli (tanto che le statistiche del traffico nello stretto di Messina registrano il transito di un numero di carri superiore anche al movimento pre-bellico), e riuscendo ad evitare, con la propria azione tempestiva, la crisi che la penuria di carri ferroviari stava per provocare.

Nella scorsa campagna agrumaria non una cassetta di agrumi è rimasta non spedita dalla Sicilia.

A proposito del materiale rotabile va rammentato che le carrozze e le automotrici sono disponibili nel parco siciliano come nelle altre regioni, anzi con qualche percentuale di vantaggio, specie per le automotrici.

I carri merci arredati sono scomparsi in Sicilia dalla circolazione ferroviaria prima che negli altri compartimenti; sono state messe in circolazione carrozze passeggeri di nuova costruzione che soddisfano pienamente il pubblico e delle quali ben 72 sono state ordinate alla Industria aeronautica siculo, e sono attualmente in corso di consegna da parte di quest'ultima.

E' da tenere presente, intanto, che il parco ferroviario nazionale è ancora al 60 per cento dell'anteguerra.

NICASTRO, *relatore di minoranza*. Ma siamo al 60 per cento in Sicilia?

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Siamo al 60 per cento. Quando lo vorrà potremo anche fornirle le statistiche.

NICASTRO, *relatore di minoranza*. Non siamo al 60 per cento.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Siamo anzi a più del 60 per cento. E' il Compartimento che ne dà la piena assicurazione e la piena garanzia. Quando vuole può recarsi dal Capo compartimento, il quale potrà dirle che in Sicilia il 60 per cento è stato superato.

NICASTRO, *relatore di minoranza*. Bisogna chiedere a Roma non al Capo compartimento.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Di recente sono stata al Ministero dei trasporti per sostenere la necessità che in Sicilia venissero inviati altri vagoni di 1° e 2° classe e che la Sicilia fosse tenuta sullo stesso piano delle

altre regioni d'Italia. Ho avuto una relazione concernente il modo con cui vengono usate e tenute le vetture ferroviarie e l'uso, per non dire il disuso, che ne fa il pubblico siciliano. Ho visto statistiche dolorose che non voglio ripetere in questa Assemblea. Io avevo già denunciato questo stato di cose, quando si trattò il bilancio precedente.

POTENZA. Insomma la colpa è della Sicilia. Ma non c'è la polizia ferroviaria?

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. La « pulizia » dovrebbe esserci e non le macchie di unto. Il Capo compartimento mi ha dimostrato con dati di fatto — ed è doloroso questo — che una vettura, una automotrice uscita dai cantieri un mese prima, era ridotta (e me lo fece constatare) in condizioni da non potere essere più adoperata, perchè i viaggiatori avevano male usato il mezzo. Ho chiesto che nei confronti di questo pubblico così poco educato (è una parola che non si può sostituire) si applicassero le sanzioni di legge perchè, miei signori, questa è la dura realtà: molte vetture (il 32 per cento) provenienti dalla Sicilia giungono a Roma assai sporche — questo mi è stato risposto al Ministero — mentre soltanto l'uno per cento giunge dal Nord in queste condizioni. Ho posto anche delle giustificazioni; ho detto: « I viaggiatori che partono dalla Sicilia passano in treno una intera notte e un giorno ». Ma, signori, queste giustificazioni possono valere fino ad un certo punto.

Per quanto riguarda, inoltre, i carri speciali frigoriferi va notato che essi stanno raggiungendo la quota anteguerra. In Sicilia, praticamente, non sono mai mancati ed in maggioranza sono adibiti a trasporto di prodotti ittici ed ortofrutticoli. Tutte le volte che le ditte lo richiedano, questi carri sono sempre a loro disposizione; ne giacciono anche fermi.

Anche per l'illuminazione e l'abbellimento di tutte le stazioni ferroviarie che ne abbisognano, l'Ufficio si è interessato, e si va ulteriormente interessando, allo scopo di migliorare sempre più, nei limiti imposti dalle disponibilità finanziarie, il servizio ferroviario siciliano.

Per quanto riguarda il piano delle nuove costruzioni ferroviarie in Sicilia, gli onorevoli colleghi ricorderanno che ho provveduto a darne relazione anche durante la discussione del precedente bilancio.

In seguito non ho tralasciato di esercitare vive pressioni presso gli organi centrali, so-

prattutto con interessamento personale, al fine di rendere sollecito il più possibile lo stanziamento delle somme a suo tempo annunziate, in conto dei finanziamenti del piano E. R. P..

Forse ciò, secondo quanto diceva l'onorevole Majorana, è da attribuirsi alla situazione esistente tra il Ministero dei trasporti e il Ministero dei lavori pubblici.

Mi risulta, però, che non solo in Sicilia, ma anche in tutto il resto d'Italia, non è stata spesa ancora alcuna somma per la costruzione di nuove attrezzature ferroviarie in conto dei finanziamenti citati.

In Sicilia tuttavia si sta procedendo alla costruzione della linea Schettino-Regalbuto.

Sarebbe opportuno che fosse presente l'onorevole Majorana, il quale in proposito mi ha rivolto anche una interrogazione.

Tutto il materiale di armamento disponibile per tale costruzione è stato messo a sito, l'arcata centrale del ponte sul Salso presso Carcaci è già ricostruita, e così anche la pila ed il primo arco del viadotto sul Simeto.

Già affluisce alla stazione di Schettino il restante materiale di armamento per il fabbisogno complessivo della linea e con solerzia si procede al riattamento dei fabbricati.

E' in ritardo soltanto la costruzione dello acquedotto, per la ritardata fornitura dei tubi da parte della Società « Dalmine », ancora una volta sollecitata, anche con l'invio in fabbrica di un tecnico dell'Ufficio studi e progetti per la costruzione di nuove ferrovie in Sicilia.

Proprio in questi giorni viene, però, segnalata la spedizione del primo contingente che permetterà di iniziare subito questa ultima opera, che il Compartimento delle Ferrovie dello Stato ritiene essenziale per l'esercizio della ferrovia. E poichè tale lavoro comporta lo scavo lungo la sede ferroviaria per la messa a sito delle tubazioni, ciò apporterà qualche ritardo nel definitivo assetto dell'armamento, assetto necessario per potere iniziare un regolare traffico su di esso.

Imminente è inoltre l'appalto-concorso della linea Alcantara-Randazzo ed in preparazione il progetto di quella Regalbuto-Nicosia.

E' noto, infine, che, a seguito del finanziamento di lire 19 milioni da parte del Ministero dei lavori pubblici, è stato dato corso allo studio del progetto ed alla esecuzione dei rilievi aero-fotogrammetrici della costruenda ferrovia Alcamo-Marcotobianco.

Per quanto riguarda il problema della elettrificazione delle linee ferroviarie siciliane,

confermo che i piani sono in corso di esecuzione; come è noto agli onorevoli colleghi, il 25 del mese scorso a Messina, rotto il silenzio che sembrava avvolgere l'interessante problema, è stato messo in opera il primo palo per l'elettrificazione del tratto Messina-Barcellona; a questa solenne cerimonia sono stata io stessa presente, assieme al sottosegretario ai trasporti onorevole Mattarella, al componente la Commissione E.C.A. signor Bacher, al Direttore generale delle Ferrovie dello Stato ingegnere di Raimondo ed al Capo compartimento ingegnere Tuccio.

Non solo sono stati iniziati i lavori per la elettrificazione di detto tronco, ma sono stati anche assegnati tutti gli appalti relativi.

E' prevedibile che i treni marceranno a trazione elettrica tra Messina e Barcellona tra la fine del '50 e i primissimi del '51. Il costo previsto per la elettrificazione di tale tratto è di circa tre miliardi.

La spesa per l'intera elettrificazione delle linee Palermo-Messina e Messina-Siracusa ascenderà a circa trenta miliardi; la spesa prevista per la centrale termica di Messina a circa quattro miliardi.

E qui vorrei fare una parentesi: sono tante e tali, onorevoli colleghi, le nostre necessità in questo campo, che bisognerebbe chiedere ben più della decima parte di quello che lo Stato dovrà spendere.

NICASTRO, *relatore di minoranza*. O ha speso. Lo Stato ha speso 413 miliardi. Che cosa ha avuto la Sicilia?

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. E' necessario che la Sicilia, attraverso l'Assemblea ed attraverso il Governo regionale, chieda non cifre ma opere. (*Approvazioni al centro*)

MAROTTA. Opere abbiamo chiesto.

GUGINO. E' con le cifre che si fanno le opere.

NICASTRO, *relatore di minoranza*. Senza le cifre non si possono creare le opere.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. L'importante non è che lo Stato spenda in Sicilia il decimo di quanto spende in tutta la Nazione perchè la Sicilia è la decima parte dell'Italia.

NICASTRO, *relatore di minoranza*. Anche come rete ferroviaria la Sicilia rappresenta la decima parte.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Come vedono, onorevoli colleghi, le somme occorrenti per la sola elettrificazione della nostra rete ferroviaria sono tali che, se queste opere potessero essere completate, noi riceveremmo delle cifre molto superiori a quelle che ci competerebbero qualora dovessimo chiedere la decima parte di quanto si spende in Italia. Abbiamo il diritto di chiedere queste somme perchè la elettrificazione nel resto d'Italia si è fatta in altri tempi, quando i costi erano diversi, ed è giusto che noi siamo trattati alla stessa stregua. Non importa l'entità della somma.

NICASTRO, *relatore di minoranza*. Come no? E' un problema di perequazione.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Il nostro interesse è uno solo: la realizzazione dell'opera.

MAROTTA. Nel 1953?

NICASTRO, *relatore di minoranza*. Nel 1952 finisce l'E.R.P. e dopo non ci sarà più niente.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. E ho l'onore di dire che da parte di questo Governo l'interessamento non è mai mancato.

D'altra parte, va tenuto presente che, se noi volessimo scendere in quell'analisi che lo onorevole Nicastro indica nella sua relazione, sarebbe difficile ottenere dati concreti.

NICASTRO, *relatore di minoranza*. Sono dichiarazioni dell'onorevole Corbellini, non mie.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Praticamente, nel bilancio delle ferrovie dello Stato non c'è un conto particolare per le vetture ed il materiale rotabile che si mandano in Sicilia.

NICASTRO, *relatore di minoranza*. Il bilancio è suddiviso secondo i singoli compartimenti.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Il Compartimento di Palermo non ha, come non lo hanno nemmeno gli altri compartimenti, un bilancio proprio che gli consenta di sapere se è allo attivo o al passivo; può dedurlo in linea generale, ma non saperlo con esattezza; questo è quanto assicurano anche i tecnici del Compartimento.

Lo stesso materiale rotabile ci viene inviato dal Centro; quindi, nel conto delle spese del Ministero dei trasporti, per la Sicilia è anche inclusa la voce relativa al gran numero di carri ricostruiti o interamente nuovi che sono stati inviati nell'Isola. Pertanto questo conto che noi chiediamo non è, praticamente, possibile farlo.

NICASTRO, *relatore di minoranza*. Si facciano chiaramente i conti e noi ci convinceremo; diversamente non ci potremo convincere.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Dicevo che il provvedimento per l'elettrificazione è in corso di esecuzione; mentre, per quanto riguarda il potenziamento e il rimodernamento dell'intera rete ferroviaria siciliana, sono in grado di assicurare che è in preparazione, e quasi definito, il progetto di esecuzione del doppio binario nel tratto Palermo-Fiumetorto; è prossima la costruzione di un primo tratto di tale lavoro per un ammontare previsto di circa due miliardi; in seguito sarà provveduto al raddoppio del tratto Messina-Bicocca.

NICASTRO, *relatore di minoranza*. Ma lo sappiamo come vanno queste cose!

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Lei vuol forse sostenere che non si è fatto niente?

E' in corso di completamento, altresì, l'applicazione del nuovo sistema di blocco tra Messina e Bicocca e tra Palermo e Messina. Molta parte dell'armamento è stata rinnovata, e vari impianti non danneggiati dalla guerra sono stati sostituiti per il miglioramento dell'esercizio.

Vi è ancora da segnalare il potenziamento veramente notevole del tonnellaggio dei mezzi di traghetto, che oggi ha superato sensibilmente quello disponibile nel periodo pre-bellico.

Onorevoli colleghi, per ricostruire le navi-traghetto ci vogliono miliardi, quei miliardi che sono stanziati, nel bilancio dello Stato, per la ricostruzione; dinanzi alla portata dello sforzo che lo Stato ha compiuto e compie, noi non possiamo, in questo settore, fare altro che sollecitare. Perchè bisogna chiudere gli occhi dinanzi alla realtà? La verità è che la Sicilia, prima della guerra, era già una zona depressa, e molto depressa, anche in questo campo; poi è venuta la guerra ed ha distrutto tutto; e quando, a distanza di pochi anni — questo non lo dico per difendere nessuno, perchè io

sono qui soltanto per la difesa della Sicilia — si può affermare, senza tema di essere smentiti, che in questo campo abbiamo più di quello che avevamo prima della guerra, mi pare che ci si può dichiarare soddisfatti. Non è possibile fare miracoli.

MAROTTA. Facciamo un paragone con il Nord.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Io non so se nel Nord ci siano navi-traghetto; affermo solamente che quello che noi abbiamo avuto in questi ultimi anni è, credo, più di quello che abbiamo avuto nel passato; ed avremo anche di più, perchè si spera di poter recuperare la nave « Cariddi », attualmente sommersa.

DANTE. E' già stata rimessa a galla.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Quest'altra nave sarà riparata in uno dei nostri cantieri che in questo campo — possiamo dirlo con gioia e soddisfazione — non sono secondi a nessuno. Abbiamo visto a Messina la nave « Messina » ricostruita in un modo talmente perfetto da destare la meraviglia di tutti coloro che l'hanno visitata; è un modello di accuratezza, di solidità e di eleganza; tutto su questa nave è stato fatto dai nostri lavoratori, dai lavoratori siciliani.

MAROTTA. Il « Cariddi » forse lo manderanno a Genova per ripararlo. Ad ogni modo, ho presentato una interrogazione al Presidente della Regione su questa questione, e la discuteremo.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Questa è opera del Governo regionale, ed è giusto che sia riconosciuto, non dico il nostro merito, ma il fatto che abbiamo compiuto il minimo del nostro dovere.

Tutti i provvedimenti citati, più quelli allo studio, hanno già messo la rete ferroviaria siciliana in condizione di reggere alle necessità del traffico attuale. Non vi è dubbio che la efficienza della rete, a lavori ultimati, risulterà superiore a quella pre-bellica, in virtù dei provvedimenti di modernizzazione che sono stati adottati, e si vanno adottando insieme con i lavori di ricostruzione.

Per quanto riguarda le ferrovie secondarie, che rivestono particolare importanza perchè costituiscono la necessaria articolazione della rete siciliana — la quale, per il carattere

spiccatamente agricolo dell'economia della Regione, deve essere organizzata in modo che si possano raccogliere i prodotti da ogni parte dell'interno per poterli fare affluire sulle arterie principali — l'Assessorato ha svolto la sua più energica azione perchè venissero risolti in modo definitivo gli annosi problemi della Siracusa-Vizzini e della Circumetnea.

RUSSO. Soprattutto la Circumetnea.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Per migliorare e snellire l'esercizio nelle zone meno servite, dato il carattere montuoso dei terreni attraversati dalla ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini, è già in attuazione la sostituzione parziale del servizio ferroviario con quello automobilistico, per i tratti Palazzolo-Buscemi, Giarratana-Ragusa e Giarratana-Vizzini.

A questo punto, onorevoli colleghi, è necessario aprire una parentesi. Non è detto che, se una linea è stata tracciata male alcuni decenni fa e non risponde più alle esigenze della popolazione e dell'economia della zona da essa servita, quella linea la si debba mantenere ad ogni costo. Ecco perchè l'onorevole D'Antoni, che mi ha preceduto, d'accordo con gli stessi funzionari ed impiegati della Società...

D'ANTONI. E con il Sindacato dei ferrotranvieri.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*..... e con il Sindacato dei ferrotranvieri, ha cercato di formulare un piano, il quale, come dirò, è stato in parte accettato dalle Ferrovie dello Stato ed oggi, sotto l'impulso dell'Assessore delegato, e soprattutto del Presidente della Regione, che più volte si sono recati a Roma per risolvere questa questione, proprio da un mese, cioè dal primo di dicembre, è pienamente in attuazione.

D'ANTONI, *relatore di maggioranza*. Il mio piano non prevedeva alcun licenziamento.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. In via di attuazione è inoltre l'integrazione del servizio ferroviario con corse automobilistiche nei tratti Siracusa-Sortino, e Palazzolo-Buscemi, tendente a potenziare l'esercizio del percorso di maggior traffico, per il quale è altresì prevista la completa sostituzione della trazione a vapore con automotrici. Ma per le automotrici occorrono cento milioni, i quali

devono essere dati dallo Stato.

Le autolinee sostitutive ed integrative sono tutte in concessione alla società esercente la ferrovia secondaria. Inoltre, per rendere più organico il complesso dei servizi e più efficaci i trasporti con autobus dai paesi alle stazioni distanti dai centri abitati, in relazione agli orari ferroviari, tali trasporti saranno tutti effettuati dalla società concessionaria della ferrovia.

Vive pressioni sono state esercitate dallo Assessorato presso il Ministero dei trasporti, perchè venisse evitato il licenziamento del personale resosi esuberante in seguito alla attuazione del piano di trasformazione.

Con detto piano si era proposto di trattene- re circa il 50 per cento di tutto il personale allora impegnato per provvedere alle necessità del servizio nei tratti di ferrovia da mantenere ancora, e per la custodia dei tratti nei quali l'esercizio dovrebbe essere soppresso. Del 50 per cento circa del personale che sarebbe rimasto, una parte avrebbe dovuto essere impiegata nell'esercizio automobilistico, mentre per il rimanente l'Assessorato proponeva l'assorbimento da parte dell'amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Le Ferrovie dello Stato si sono ruscate di assumere la parte del personale prevista nel nostro piano, perchè in questo momento hanno un numero esuberante di impiegati, e perchè il personale assunto fino ad oggi dalle Ferrovie dello Stato è stato nominato per concorso. Mi risulta, per averlo personalmente constatato a Roma, che il Ministro ed il Sottosegretario ai trasporti hanno spiegato il loro più vivo interessamento presso società esercenti servizi ferroviari a scartamento ridotto e presso altre società, per potere collocare questo personale, che, in definitiva, si riduce a 20 persone, perchè 37 sono cantonieri, e quindi sono dediti all'agricoltura e sono molto lieti di avere avuto una larga buonuscita che consentirà loro di dedicarsi più proficuamente al lavoro dei campi. Si tratta dunque di venti lavoratori da collocare, e mi risulta che si stanno facendo corsi di riqualificazione per poterli addestrare a nuovi lavori, sempre nella materia relativa all'opera da essi prestata fino ad oggi.

Alle pressioni esercitate dall'Assessorato perchè venisse accordata una proroga ai licenziamenti — proroga richiesta insistentemente dai vari ordini del giorno della categoria interessata — il Ministero dei trasporti rispondeva con telegramma del 18 ottobre 1949,

confermando la necessità di adottare le decisioni prese nella riunione già indetta presso lo stesso ministero ed accettate anche dalla Commissione interna del personale della ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini, ivi rappresentata dall'agente Onorato.

Devo aggiungere che il Presidente della Regione e io stessa, a Roma, abbiamo personalmente prospettato (sollecitando in tal senso gli organi competenti) la possibilità di far rimanere ancora in servizio questi operai che però sono stati pagati per nove mesi a vuoto dal Ministero dei trasporti e delle comunicazioni.

Il Ministro dei trasporti comunicava, inoltre, sempre telegraficamente, che il personale dei tronchi ferroviari soppressi, pur essendo rimasto esuberante ed inoperoso fin dal mese di febbraio 1949, veniva mantenuto in servizio a tutto ottobre e pagato per nove mesi; e specificava anche di essere nella impossibilità di aderire alle richieste di proroga, per assoluta mancanza di fondi e perchè lo stesso ministero aveva dovuto assumere l'intero onere per la corresponsione della buonuscita al personale licenziato.

In seguito, il Sottosegretario di Stato ai trasporti, onorevole Mattarella, mi faceva conoscere che la questione delle spettanze al personale licenziato era già stata risolta con molta larghezza, e con soddisfazione del personale medesimo: esso infatti, oltre a quanto dovutogli per legge, aveva percepito lire dodici milioni ottantamila (corrisposte conteggiando le spettanze, oltre che sullo stipendio, sulla contingenza e sul carovita, nonchè sugli assegni fissi) e, in aggiunta, altri tre milioni di lire.

Per quanto riguarda i problemi inerenti al potenziamento e al miglioramento della ferrovia circumetnea, è bene chiarire che il trasporto dei viaggiatori viene attualmente effettuato in prevalenza con automotrici; qualche treno a vapore è utilizzato ancora per il trasporto di persone e merci. Poichè le condizioni della ferrovia, sia in merito agli impianti fissi (sede stradale e fabbricati), che per il materiale rotabile, lasciano molto a desiderare, sono in corso dei provvedimenti atti a rimettere in efficienza l'esercizio ferroviario e ad intensificare il ritmo di svolgimento dei programmi attualmente in fase di attuazione.

RUSSO. Le stazioni sono completamente abbandonate.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai*

trasporti ed alle comunicazioni. L'ho detto: mi sono recata sul posto per rendermi conto della situazione.

Sono in programma anche per la Circumetnea l'abolizione totale della trazione a vapore, il potenziamento degli impianti fissi, l'acquisto di nuove automotrici per i trasporti di persone, e di locomotori « Diesel » per il trasporto di merci.

La situazione attuale non ha però impedito lo sviluppo di linee automobilistiche integrative che permettano un collegamento rapido e moderno della zona etnea con i capoluoghi di Catania e Messina (autolinee: Motta S. Anastasia - Misterbianco - Catania; Nicosia - Agira - Paternò - Catania; Capo d'Orlando - Randazzo - Paternò - Catania; Enna - Paternò - Catania - Messina; Tortorici - Floreste - Randazzo - Fiumefreddo - Catania; Catania - Paternò - Nicosia - Palermo; etc.).

Dunque non è affatto vero che per proteggere la Circumetnea non si sono date concessioni in quella zona; anzi dobbiamo dire che dal punto di vista automobilistico essa è ben servita, con soddisfazione delle popolazioni, che ci hanno mostrato la loro gratitudine con documenti che possiamo sempre fornire agli onorevoli colleghi.

DI MARTINO. Quella zona è coperta da una ragnatela di servizi di trasporto.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni.* La gestione commissariale della ferrovia circumetnea ha avuto in concessione tutti quei servizi che, per il carattere di finitimità alla linea ferroviaria a scartamento ridotto, sarebbero stati ad essa concorrenti (autolinee: Adrano - Paternò - Misterbianco - Catania; Fiumefreddo - Piedimonte - Linguaglossa - Catania; Paternò - Belpasso - stazione di Belpasso). Il progetto di potenziamento della ferrovia prevede comunque il miglioramento degli autoservizi integrativi e l'acquisto, da parte della ferrovia, degli autoveicoli occorrenti, che attualmente sono in gran parte noleggiati da altre ditte.

Con gli introiti dell'esercizio e con i sussidi integrativi attualmente corrisposti dallo Stato, si provvede al pagamento delle competenze al personale ed a quei lavori urgenti di manutenzione che hanno lo scopo di garantire la continuità e la sicurezza dell'esercizio.

I lavori di sistemazione della ferrovia, sia per quanto riguarda la sede stradale che i fabbricati ed il materiale rotabile, potranno esse-

re eseguiti non appena il Governo centrale stanzierà le somme occorrenti. Intanto ho notizia che è in corso lo stanziamento di circa un miliardo.

Naturalmente, l'ideale sarebbe l'elettrificazione anche di queste ferrovie, ma, onorevoli colleghi, questo è un problema molto grave: anzitutto, occorre che la Sicilia sia fornita di quella preziosa energia elettrica, che sostituirebbe il petrolio e i suoi derivati, e che ci metterebbe in una condizione di indipendenza. Quando avremo centrali elettriche a sufficienza e quando saremo in grado di poter dire al Governo centrale: « Ecco, potremmo diventare indipendenti se ci venite incontro »; allora sarà il momento di studiare il problema e di attuarne praticamente la soluzione. E qui mi sarei aspettata, per la verità, una parola che potesse anche confortare la durezza del nostro lavoro da parte dei colleghi che, speravo, avrebbero dato così un segno del loro riconoscimento dell'opera che la Regione ha compiuto in questo settore. Documenteremo questa nostra opera con dati e con cifre.

D'ANTONI, *relatore di maggioranza*. Nella relazione di maggioranza è stato fatto.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Nel campo dei trasporti pubblici su strada, in questo ultimo anno molto è stato fatto, e alla efficienza raggiunta ha molto contribuito l'attività dello Assessorato; è questo il settore in cui noi abbiamo maggiore libertà d'azione. Inoltre, in accoglimento alle richieste di enti ed autorità locali, sono state ancora proposte autolinee di nuova istituzione, sia con finalità turistiche che per i servizi ordinari (autolinee Mazara del Vallo - Palermo; Alcamo - Mazara del Vallo Marsala - Palermo; Vizzini - Vittoria; Messina - Palermo; Catania - Etna, tutte in corso di istruttoria).

Sono state inoltre interpellate ed invitate le ditte concessionarie ed altre ditte per l'istituzione dei servizi diretti ad ovviare all'inconveniente della mancanza di collegamento dei capoluoghi con i paesi della provincia nelle ore antimeridiane, e a venire incontro alle richieste ed agli interessi dei viaggiatori in partenza dai capoluoghi.

Sono stati riattivati molti servizi automobilistici domenicali dai capoluoghi ai vari paesi delle provincie, e molti altri sono in corso di attivazione; sono stati istituiti servizi postali rapidi, a mezzo di autolinee in partenza dai

piccoli paesi che si trovano distanti dalle stazioni ferroviarie.

Inoltre l'Assessorato per i trasporti ha provveduto ad iniziare, presso gli organi competenti, un'azione di interessamento per attività segnalate dai vari enti provinciali del turismo e per l'istituzione di speciali attrazioni turistiche in zone di particolare interesse (impianti di funivie e sciovie sull'Etna, etc.). Ricordo anche la linea del « Nastro azzurro », concessa ad una società, la C.I.A.T., della quale parlava un nostro collega, il quale credeva che la ignorassimo, mentre siamo stati proprio noi a dare l'autorizzazione per l'esercizio della « Freccia d'oro ».

Per le autolinee autorizzate dall'Assessorato e attualmente funzionanti, alle quali vanno aggiunti gli autoservizi proposti e tuttora in corso di istruttoria, i dati relativi possono così riassumersi: sono stati complessivamente istituiti, fino al novembre 1949, 82 autoservizi di linea per un totale di chilometri 4.820. Sono attualmente in esercizio autolinee di gran turismo per un totale di chilometri 13.200 di linea.

Un altro problema vasto e complesso, del quale l'Assessorato si è intensamente occupato, è quello dell'Istituto nazionale trasporti; questo problema, come è noto, è stato risolto con la creazione, per mezzo di una legge regionale, dell'Azienda siciliana trasporti, alla quale venne attribuito tutto il materiale del cessato I.N.T. - Sicilia, che la Regione aveva ereditato in virtù di disposizioni statutarie. Dell'A.S.T. e di tutte le sue numerose vicende l'Assessorato si è sempre occupato intensamente ed ha proposto uno statuto che, dopo lunghe elaborazioni da parte degli organi competenti del Governo, è stato approvato e presto sarà sottoposto a questa Assemblea.

Tale provvedimento, assieme allo stanziamento di 500 milioni già deliberato, costituisce la soluzione e la sistemazione definitiva di questo grave problema dell'Azienda siciliana trasporti, la cui funzione è quella di integrare la rete ferroviaria anche nelle zone che sono scartate dalla iniziativa privata perchè i relativi servizi automobilistici non appaiono sufficientemente remunerativi; e ciò in quanto l'amministrazione dell'A. S. T. ha carattere regionale e non ha scopi fondamentali di lucro. Per il potenziamento dell'A.S.T. — e vorrei dirlo particolarmente all'onorevole Majorana — l'Assessorato, oltre ad esercitare, come si è detto, il suo continuo interessamento per la definitiva sistemazione finanziaria

dell'Azienda, necessaria premessa al suo sviluppo, ed al fine di mettere detta Azienda su un piano di concreta attività, ha sempre cercato, nei limiti compatibili con la legislazione a carattere nazionale in vigore nel campo degli autotrasporti in concessione, di accordarle l'esercizio di quelle autolinee che da essa venivano richieste. E qui dovrei rispondere ad un collega — il quale ha domandato perchè non si davano tutte le linee in gestione all'A. S. T. appena scadevano le altre concessioni — che in atto le linee ordinarie autorizzate dall'Assessorato per i trasporti per l'Azienda in parola risultano le seguenti:

- 1) Mazara - Campobello - Castelvetro;
- 2) Campobello - Granitola;
- 3) Prizzi - Chiusa - Corleone - Palermo;
- 4) Autoservizi urbani di Caltagirone;
- 5) Vizzini - Licodia - Grammichele - Caltagirone.

A questo punto si presenta l'occasione di dire che i servizi urbani, non solo non sono stati trascurati dall'Assessorato, ma sono stati incrementati, tanto che in questo periodo, proprio da parte dell'Assessorato per i trasporti, (e l'onorevole Montemagno me ne può dare atto) è stato creato un servizio urbano nella città di Caltagirone, servizio che risponde pienamente ai bisogni di quella città.

Sono state inoltre concesse all'A.S.T. le seguenti linee stagionali:

- 1) Castelvetro - Trefontane;
- 2) Campobello - Trefontane;
- 3) Menfi - Portopalo;
- 4) Trapani - Monte San Giuliano.

E' imminente l'autorizzazione per l'autolinea Vizzini - Vittoria, per la quale già favorevolmente si è pronunciata la commissione delle concorrenze. Sono inoltre in corso di istruttoria le pratiche per altre autolinee richieste dall'A.S.T. e per le quali l'Assessorato studierà la possibilità di concedere la relativa autorizzazione.

Passo ora all'argomento dei trasporti marittimi; essi rivestono notevole importanza per l'economia dell'Isola, dato il suo esteso sviluppo costiero. L'Assessorato, tenuto conto della attuale carenza dei natanti, ha spiegato tutto il suo interessamento presso il Ministero della marina mercantile, per la intensificazione delle comunicazioni con la Sicilia dei vari gruppi di piccole isole vicine, poichè tali comunicazioni costituiscono, assieme alle telecomunicazioni, gli unici collegamenti col mondo esterno dei quali detti gruppi dispongono.

Anche nel campo delle avioilinee, l'Assesso-

rato ha esplicato la sua azione propugnando nuove aero-comunicazioni e difendendo quelle preesistenti, come è accaduto tempo addietro per la Palermo-Milano e come accade attualmente per la Reggio Calabria-Milano: l'Assessorato ha ottenuto l'approdo a Pantelleria dell'aerolinea 412 proveniente da Palermo, con la riattivazione e l'apertura al traffico civile dell'aeroporto di Pantelleria. Analoga riattivazione e riapertura al traffico civile l'Assessorato propugna per gli aeroporti di Comiso e Chinisia, ed ha chiesto la costruzione di un aeroporto a Messina ed a Lipari, che ne hanno tanto bisogno.

STARRABBA DI GIARDINELLI. L'aeroporto di Palermo!

VERDUCCI PAOLA, Assessore delegato ai trasporti e alle comunicazioni. E' un problema delicato e complesso questo degli aeroporti e delle comunicazioni aeree, oltre che per le caratteristiche tecniche proprie, perchè è connesso con la dislocazione strategica dei campi di atterraggio nel bacino centrale del Mediterraneo; esso interessa perciò anche le autorità militari aeronautiche.

In materia di poste e telecomunicazioni è necessario tener presente che la competenza della Regione ad intervenire presso gli enti che per concessione governativa gestiscono servizi a carattere regionale, e presso le aziende statali, gestite dal Ministero delle poste e telecomunicazioni, è limitata, come è noto, per disposizioni statutarie. La Regione interviene presso il Governo centrale e presso gli organi locali per rilevare disservizi, e per perorare miglioramenti e sviluppi dei servizi in parola.

Questo l'Assessorato lo ha fatto, in ogni caso e sotto qualsiasi riflesso, avvertendo, tuttavia, la necessità di una sede competente per lo organico esame di tutta la materia nei riguardi della Sicilia. L'Assessorato ha segnalato alla Commissione paritetica per il coordinamento fra i poteri della Regione e dello Stato la necessità della istituzione di un organo tecnico consultivo regionale, del quale facessero parte tecnici delle amministrazioni interessate, e della Regione.

Del mancato sviluppo dei servizi in parola nella Regione, e della non effettuata organizzazione di essi in alcune località, l'Assessorato si è largamente e costantemente occupato interessando il ministero competente, ma i risultati ottenuti, anche mediante la volenterosa collaborazione della Direzione centrale delle

poste. non possono essere considerati soddisfacenti, sia per le peculiarità tecniche del servizio postale, sia, spesso, per l'enorme costo di alcuni settori di esso. Il ministro Iervolino, nel suo discorso sul bilancio alla Camera ed al Senato, ha già previsto come superare le difficoltà tecniche per l'ammodernamento e lo sviluppo degli impianti di ogni genere, ed ha dichiarato che per realizzare questo programma non occorrono nè interventi di società estere nè prestiti stranieri, ma un prestito di lire venticinque miliardi, in cinque anni, da parte della Cassa depositi e prestiti al Ministero delle poste e telecomunicazioni.

Ora la Sicilia in tale programma viene considerata con tutti i suoi bisogni, anche se speciali. Intanto come zona depressa, per usare la definizione internazionale, si sono ottenuti in via di urgenza, ed indipendentemente da tali programmi generali, alcuni impianti, come i ponti radio-telegrafonici con Pantelleria, con Linosa e con Ustica; di prossima attuazione è anche quello con Favignana; è pure allo studio un collegamento radio tra la Sicilia e la Tunisia.

Ma anche in questo settore delle telecomunicazioni intercontinentali, molte iniziative non possono essere di competenza degli organi regionali. Ad esempio, è innegabilmente di interesse immediato per la Sicilia, e per la Italia, il problema del ripristino delle comunicazioni di ogni genere e degli scambi con la Tripolitania e la Cirenaica; ma è ovvio che tutta questa materia non può essere esaminata che dal Governo nazionale in relazione alla ben nota e complessa attività diplomatica concernente il problema delle nostre colonie.

Anche circuiti ad alta frequenza sono già stati istituiti ed altri se ne istituiranno per agevolare lo svolgersi del traffico. Questi provvedimenti non si insabbieranno anche per la vigile cura che ne avrà l'Assessorato per i trasporti.

Si è ancora ottenuto con i fondi E. R. P. e per l'interessamento del Comitato per il Mezzogiorno, che in tutti i comuni della Sicilia, ove non esiste telefono, venga istituito il servizio stesso a totale carico dello Stato, esonerando i comuni della metà della spesa, che da essi sarebbe dovuta come concorso stabilito dalla legislazione vigente in materia.

Si è anche ottenuto che, a riparare la negligenza di non pochi comuni, che lasciarono trascorrere il tempo utile per la presentazione delle prescritte istanze, fossero riaperti i termini relativi mediante un nuovo provvedi-

mento legislativo, il quale, già approvato alla Camera dei deputati, si trova attualmente all'ordine del giorno del Senato.

E debbo aggiungere che, in attesa che il provvedimento venisse varato dal Senato, lo Assessorato, per evitare che i comuni incorrano nuovamente nella negligenza di non predisporre l'istanza che debbono avanzare al Ministero, ha mandato ripetute circolari ai prefetti perchè si rendessero parte diligente e perchè spronassero i sindaci dei comuni a compiere questo elementare loro dovere di provvedere alla presentazione delle domande per avere la concessione.

Si è pure cercato di trasformare quanti più procaccianti postali è stato possibile, da pedonali o a trazione animale, in procaccianti motorizzati.

Si è inoltre concepito un programma di trasporti aerei postali a raggio siciliano e con collegamento internazionale; di esso fa parte la linea aerea Palermo-Pantelleria, che è già stata istituita.

Come è evidente, nel poco tempo che ha avuto a disposizione, questo Governo non solo si è messo in grado di ravvisare e identificare quei problemi delle comunicazioni, che, se non di propria esclusiva competenza, sono certamente di interesse regionale, ma si è messo anche in grado di patrocinarli e di concorrere, nei limiti delle possibilità consentite degli ordinamenti vigenti, alla impostazione ed allo avviamento della loro soluzione.

Onorevoli colleghi, questo è quanto l'Assessorato per i trasporti ha fatto nel breve periodo di vita dell'Ente Regioni. Si è fatto poco si dirà; ma io dico che si è fatto tutto quanto era nelle nostre possibilità e nella possibilità dell'organizzazione stessa; giacchè questo Governo ha una sola mira, una sola grande speranza: portare la Sicilia allo stesso livello delle altre regioni d'Italia, per contribuire alla grandezza della Sicilia e alla grandezza della Italia tutta. *(Applausi vivissimi dal centro e dalla destra - Molte congratulazioni)*

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato alla seduta successiva.

La seduta è tolta e rinviata a lunedì 12, alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

1. — Comunicazioni.
2. — Seguito dello svolgimento delle interrogazioni ed interpellanze e discussione delle mozioni all'ordine del giorno della 220ª seduta del 30 novembre 1949, nonché delle interrogazioni n. 600 dell'ono-

revole Cusumano Geloso e n. 789 dello onorevole Ardizzone e dell'interpellanza n. 215 dell'onorevole D'Antoni.

3. — Discussione dei seguenti disegni di legge:

a) Stati di previsione dell'entrata e della spesa della Regione Siciliana per l'anno finanziario dal 1 luglio 1949 al 30 giugno 1950 (253) (*Seguito*);

b) Stato giuridico ed ordinamento gerarchico degli impiegati regionali (74);

c) Concessione di contributi per la costruzione o ampliamento di stadi comunali e per il potenziamento di società sportive (190);

d) Concorso per un libro di storia della Sicilia (273);

e) Ratifica del D.L.P.R.S. 30 ottobre 1948, n. 31, recante provvedimenti per facilitare l'organizzazione dei servizi centrali della Regione (209).

4. — Proposta della Commissione legislativa « Affari interni ed ordinamento amministrativo » perchè l'Assemblea deliberi sul seguente quesito: « Se il ritiro da parte del Governo della Regione di un

disegno di legge da esso presentato sottragga alla Commissione competente il potere di proseguire nell'elaborazione del testo definitivo da presentare alla Assemblea. »

5. — Richiesta del Presidente della Commissione legislativa « Agricoltura ed Alimentazione » relativa : alla revoca del deliberato, preso dall'Assemblea il 13 aprile 1949, con il quale veniva nominata, a norma dell'articolo 19 del regolamento interno, la Commissione speciale per l'elaborazione del disegno di legge, d'iniziativa dell'onorevole Adamo Domenico, « Istituzione in Sicilia dell'Istituto regionale della vite e del vino » (236); ed all'invio dello stesso disegno di legge alla Commissione legislativa « Agricoltura ed Alimentazione ».

La seduta è tolta alle ore 13,50.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

IL DIRETTORE

Dott. Giovanni Morello

Arti Grafiche A. RENNA - Palermo