

XXIX. SEDUTA

VENERDI 16 NOVEMBRE 1951

Presidenza del Presidente BONFIGLIO GIULIO

La seduta è aperta alle ore 10,35.

INDICE

Comunicazione del Presidente	678
Interrogazioni:	
(Annunzio)	664
(Annunzio di risposte scritte)	664
Disegno di legge: «Stati di previsione dell'entrata e della spesa della Regione siciliana per l'anno finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952» (7 bis) (Seguito della discussione):	
PRESIDENTE	664, 668, 671, 678, 679, 684
ADAMO DOMENICO	664
COLOSI	668
ANDO'	678
SANTAGATI ORAZIO	678
MAJORANA BENEDETTO	679
Sul processo verbale:	
PRESIDENTE	663, 664
COLAJANNI	663
ALLEGATO	
Risposte scritte ad interrogazioni:	
Risposta del Presidente della Regione alla interrogazione n. 153 degli onorevoli Purpura e Guzzardi	685
Risposta del Presidente della Regione all'interrogazione n. 170 dell'onorevole Pizzo	685

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

Sul processo verbale.

PRESIDENTE. Preciso che, contrariamente a quanto risulta dal processo verbale della seduta precedente, il primo firmatario dello ordine del giorno sulla rubrica della pesca e delle attività marinare è l'onorevole Grammatico e non l'onorevole Occhipinti, che ne è secondo firmatario.

COLAJANNI. Chiedo di parlare sul processo verbale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COLAJANNI. A chiarimento e precisazione della mia interruzione di ieri sera al discorso dell'onorevole Lanza, devo dichiarare che confermo e mantengo tutte le accuse da me rivolte all'onorevole Volpe, i cui addebiti ho già provato in sede di istruttoria e li proverò ancora più ampiamente in sede di dibattimento.

RESTIVO, *Presidente della Regione*. Il giudice è di parere contrario, onorevole Colajanni; almeno così sembra. L'onorevole Lanza ha citato un documento.

II LEGISLATURA

XXIX SEDUTA

16 NOVEMBRE 1951

COLAJANNI. Ho parlato sul processo verbale. Non mi costringa ad interloquire sul merito della materia di cui è investita l'autorità giudiziaria.

RESTIVO. *Presidente della Regione.* Non si tratta di giudizi, ma di situazioni di fatto.

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

Annunzio di interrogazione.

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

LO MAGRO, *segretario*:

« Al Presidente della Regione, all'Assessore ai lavori pubblici ed all'Assessore delegato alla pesca ed alle attività marinare, per sapere quali provvedimenti intendono adottare in conseguenza del maremoto, abbattutosi la notte del 12 novembre 1951 sul porto di Sciacca, che ha causato danni per un importo di diversi milioni alla banchina principale ed a diverse imbarcazioni e pescherecci. » (179) (*Gl'interroganti chiedono lo svolgimento con urgenza*)

CUFFARO - RENDA - RUSSO CALOGERO - RAMIREZ.

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

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.

PRESIDENTE. Comunico che sono pervenute, da parte del Governo, le risposte scritte alle interrogazioni degli onorevoli Purpura e Guzzardi (153) e dell'onorevole Pizzo (170), e che esse saranno pubblicate in allegato al resoconto della seduta odierna.

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 1951 al 30 giugno 1952 ». (7 bis)

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 1951 al 30 giugno 1952 ».

Si prosegue nella discussione della rubrica: « Spese per gli organi e per i servizi generali della Regione ».

E' iscritto a parlare l'onorevole Adamo Domenico. Ne ha facoltà.

ADAMO DOMENICO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, premetto anzitutto che mi associo all'ordine del giorno degli onorevoli Majorana Claudio ed altri, relativo al problema delle tariffe ferroviarie, problema del quale intendo occuparmi in questo mio intervento. Signor Presidente, signori del Governo, le categorie interessate si sono occupate in tutti i convegni che si sono tenuti in Sicilia — convegni nei quali si sono dibattuti problemi economici inerenti la vita del nostro Paese — di questioni che riflettono le tariffe ferroviarie. Mi riferisco ad uno specifico settore, al settore viticolo enologico. Sento ancora l'eco del Convegno della rassegna viticola enologica in Sicilia, tenutosi ad Alcamo, in occasione della Fiera vinicola. In questo Convegno, le categorie interessate oltre a formulare dei voti, di cui parleremo in altra occasione, quando cioè discuteremo la rubrica del bilancio dell'agricoltura, hanno votato un ordine del giorno nel quale, fra l'altro, si chiedeva il ripristino delle famose tariffe preferenziali 409 e 907 piccola velocità. Queste tariffe ferroviarie erano state praticate dalla Amministrazione delle Ferrovie dello Stato fino al 1943 ed erano state successivamente abolite per ragioni di carattere finanziario. Le categorie economiche, interessate in questo settore, si sono sempre battute per il ripristino di tali tariffe, certe, come ebbi a dire altra volta da questa tribuna, di battersi per un problema vitale per tutti i settori della esportazione siciliana.

Infatti, così come è conformata la nostra Penisola, noi che siamo posti all'estrema punta della Penisola stessa siamo separati dai

II LEGISLATURA

XXIX SEDUTA

16 NOVEMBRE 1951

mercati di consumo dalle più grandi distanze, perchè purtroppo i nostri prodotti trovano i loro mercati naturali oltre Roma. Come diceva l'onorevole Ausiello in sede di Giunta del bilancio, noi siamo obbligati a percorrere un corridoio: quello delle Calabrie. Conseguentemente, secondo il punto di vista delle categorie interessate, bisognerebbe trovare il sistema perchè questo corridoio (che i nostri prodotti devono assolutamente percorrere) sia attraversato senza che ciò incida sul costo del trasporto stesso. Per questa ragione noi chiedevamo e chiediamo il ripristino delle tariffe preferenziali 409 e 907 piccola velocità. Le categorie interessate si sono battute, hanno fatto voti in questo senso, ma le tariffe preferenziali 409 e 907 piccola velocità restano lettera morta.

Si parla, invece, di nuove tariffe ferroviarie. Un campanello di allarme è stato già suonato attraverso l'ordine del giorno Majorana Claudio ed altri; ordine del giorno che mette a fuoco la situazione della Regione siciliana nei confronti delle altre regioni d'Italia.

In questo momento noi stiamo conducendo la lotta dei costi, una lotta nella quale la differenza di una sola lira può fare preferire ai nostri prodotti quelli delle altre regioni d'Italia. Ora, secondo quanto è a nostra conoscenza, si stanno preparando nuove tariffe ferroviarie e, ripeto, per quello che ci consta, duri colpi stanno per essere inferti alla Sicilia, dimenticando che la Sicilia si trova lontana dai mercati di consumo e non può più avvalersi dei trasporti per mare, divenuti, dopo il conflitto, veramente esosi e, quindi, impossibili. Prima di questa ultima guerra avevamo la possibilità di spedire per mare i nostri prodotti; si era determinata anzi quasi una concorrenza fra le Ferrovie dello Stato ed i trasporti marittimi. Data la posizione geografica delle nostre industrie, poste tutte sulla fascia costiera, giocando sulla concorrenza fra tariffe ferroviarie e tariffe praticate dalle compagnie di navigazione, potevamo sfruttare questa situazione con grande utilità per le industrie stesse. Oggi non possiamo più parlare di trasporti marittimi, dobbiamo parlare necessariamente di trasporti per via di terra: ecco perchè le categorie interessate fanno presenti le loro necessità in tema di trasporti terrestri.

Nè bisogna dimenticare che, sempre in questo settore, noi subiamo un'altra svantaggiosa

differenziazione nei confronti del Nord; dove, per le brevi distanze che separano i mercati di produzione da quelli di consumo, molti trasporti sono effettuati mediante automezzi, i quali, in tutti i casi, praticano tariffe inferiori a quelle delle Ferrovie dello Stato.

In Sicilia il tentativo di trasporti a collettame con automezzi era stato tentato ed in alcuni luoghi è stato posto in atto ad opera dell'A.S.T.. Non so quali risultati abbia dato un simile sistema di trasporto; ciò, ad ogni modo, non ci interessa, perchè — dicevo — siamo costretti a superare lo Stretto e ad attraversare il corridoio obbligato della Calabria per raggiungere i mercati di consumo.

Ora, io ho il dovere di chiedere che il Governo della Regione, attraverso i suoi autorevoli rappresentanti, faccia di tutto per imporre il nostro punto di vista a Roma, dove, a termine di Statuto, un rappresentante della Regione fa parte della Commissione nazionale per le tariffe ferroviarie.

Diamo uno sguardo alla situazione che verrebbe a determinarsi con l'applicazione di queste nuove tariffe, mettendo in risalto gli aspetti più gravi per la nostra produzione vinicola.

Anzitutto, secondo lo schema che si sta preparando, i trasporti a collettame sarebbero divisi in tre categorie. Con questa divisione si verrebbero ad applicare delle tariffe quasi raddoppiate nei confronti di quelle precedenti, poichè esse inciderebbero maggiormente sui trasporti a collettame che non superino i 500 chilogrammi. Pertanto, poichè il 90 per cento della produzione vinicola avviata (mi riferisco principalmente ai vini di pregio) nel Nord-Italia, viene spedita in quantitativi che non superano i 500 chilogrammi, chi maggiormente avvertirebbe il danno di questa situazione sarebbero le piccole e medie industrie, quelle piccole e medie industrie che vivono il travaglio di questo momento, che invocano a gran voce aiuti da parte della Regione, che invocano a gran voce aiuti da qualunque parte. Esse si vedono sopraffatte dalle grandi industrie, che hanno la possibilità di fare le loro spedizioni a carri interi.

Anche le grandi industrie però, possono avere una maggiore incidenza nei loro prezzi di costo; infatti, esse dispongono di vasti depositi, siti nelle varie zone d'Italia e presso i quali spediscono in grande quantità i loro prodotti. Da questi depositi i prodotti vengono

rispediti in tutte le zone viciniori, e perciò la maggiore incidenza delle nuove tariffe si farebbe sentire soltanto in questa seconda spedizione.

Quindi, per ragioni di giustizia, per ragioni che non possiamo ignorare, per la necessità di aiutare queste piccole e medie industrie, dobbiamo intervenire affinché le tariffe per le spedizioni a collettame possano quanto meno rimanere nello stato nel quale in atto si trovano.

Ma un'altra situazione si determina per le spedizioni a carro intero. In tali spedizioni la tariffa grava in misura maggiore sulle grandi distanze. Per fare conoscere agli onorevoli colleghi quale incidenza ha su tali maggiori distanze questa nuova tariffa che si sta per approvare, darò degli esempi. Su un carro di 10 tonnellate, per un percorso di mille chilometri, la tariffa incide per un aggravio di ben lire 1,60 per chilogrammo; invece, per un percorso di 600 chilometri, l'aumento è appena di 39 centesimi per chilogrammo; da lire 1,60 si passa, quindi, a lire 0,39. Ora, onorevole signor Presidente ed onorevoli colleghi, le maggiori distanze, come dicevo, sono percorse da noi; per raggiungere i naturali mercati di sbocco della nostra produzione, noi dobbiamo necessariamente superare i mille chilometri mentre le produzioni della Puglia, del Lazio, della Toscana, i cui mercati di consumo sono più vicini ai posti di produzione, hanno da compiere un percorso che di poco supera i 600 chilometri, quando non è addirittura inferiore; esse, quindi, affrontano una spesa di trasporto di lire 0,39 per chilogrammo, mentre noi dobbiamo affrontarne una di lire 1,60. Nel gioco dei costi questa differenza è veramente enorme; questa differenza, unita a quella derivante dalla situazione delle imposte di consumo — della cui unificazione in atto si sta parlando al Senato — incide profondamente. Del problema della unificazione delle imposte di consumo mi occuperò successivamente, ma vorrei auspicare fin da ora che i colleghi della sinistra, deputati al Parlamento nazionale, si ravvedessero in merito a tale questione perchè, se la unificazione dell'imposta di consumo dovesse fallire, ne deriverebbero per la Sicilia gravi danni, specificamente nel settore vinicolo.

Ma c'è di più! Per quanto riguarda la spedizione in casse, la tangente di incidenza passa da lire 87 al quintale, per percorsi di mille

chilometri ed oltre, a lire 8 per percorsi di 600 chilometri od inferiori a 600 chilometri. Enorme anche questa differenza.

Un'altra proposta che è stata fatta, in tema di revisione delle tariffe, è quella che riguarda l'abolizione del carro da 15 tonnellate con tariffa unica e la sua sostituzione con il carro da 10 tonnellate. Tale questione ha un riflesso pauroso per ciò che riguarda i trasporti in carri serbatoi. In Sicilia ci serviamo sovente dei trasporti in carri serbatoi; ciò avviene principalmente nelle zone della Sicilia orientale (Vittoria, Comiso, Pachino, etc.), produttrici dei vini da taglio, il cui trasporto si compie appunto con i carri serbatoi, che quasi sempre raggiungono le 15 tonnellate ed in molte occasioni le superano.

DI MARTINO. Le superano.

MORSO. Le superano di molto.

ADAMO DOMENICO. Ed allora anche tale modifica si rivela di grave nocumento a questa attività fondamentale per la Sicilia, i cui vini da taglio sono assai ricercati nei mercati di consumo, mercati che oltrepassano la Romagna, quali quelli della Lombardia e del Piemonte.

Questione grave anche questa, signor Presidente ed onorevoli colleghi. Comunque, fra tutto questo v'è qualcosa che io non mi spiego: come mai il Governo dello Stato, nell'elaborare le tariffe ferroviarie, ha voluto abolire la riduzione del 35 per cento che in atto praticava sulle tariffe per l'esportazione all'estero del nostro prodotto? Ciò mi meraviglia perchè, se il Governo centrale, nell'elaborare le nuove tariffe ferroviarie, che fino a questo momento prevedevano la riduzione del 35 per cento per l'esportazione all'estero, dovesse oggi dimenticare che l'estero è il naturale sbocco dei nostri prodotti, non farebbe, io penso, una politica conducente, ma una politica illogica e senza precedenti.

In tutti i congressi, in quest'Aula, nelle aule del Parlamento italiano, si è detto che la produzione vinicola nazionale supera il nostro fabbisogno e, quindi, che abbiamo bisogno di trovare all'estero i mercati di sbocco o, meglio, di ritrovare quei mercati che avevamo perduto: il mercato della Germania, che assorbiva buona parte della nostra produzione, il mercato svizzero e tutti quegli altri mercati

che sono in atto conquistati dalla Francia, dalla Spagna, dal Portogallo, dall'Australia, dall'Africa ed anche dall'America. Questa conquista può compiersi solo mediante una politica di avvicinamento ai mercati naturali di sbocco della nostra produzione vinicola.

Ora, l'Australia, data la distanza che la separa dai mercati di consumo, è venuta incontro alla produzione vinicola, stanziando 800 milioni di sterline per il trasporto del suo vino nei mercati di consumo; la Francia applica tariffe ridotte del 50 per cento per l'esportazione vinicola; le riduzioni praticate in California si aggirano sul 30-40 per cento; insomma, tutti i paesi produttori di vino lottano per arrivare ai mercati naturali di consumo di questo prodotto; soltanto noi non dobbiamo valutare la situazione del « nostro » prodotto e non teniamo conto che non possiamo, nella maniera più assoluta, tornare indietro.

Io vorrei, quindi, che questa mia modesta voce fosse portata agli organi competenti, perchè questa carenza sia evitata: noi stiamo vivendo un periodo di travaglio formidabile, noi stiamo attraversando un periodo di crisi che può riuscire disastrosa per la vitivinicoltura siciliana e non ci accorgiamo che l'abolizione di questa riduzione sarebbe l'ultimo duro colpo che si vorrebbe assestare ad un settore fra i più importanti della vita economica siciliana!

Signor Presidente, di un altro voto io vorrei farmi interprete in questa Assemblea — voto già fatto ad Alcamo dalle categorie interessate — circa la necessità assoluta che la Sicilia orientale venga posta direttamente in comunicazione con la Sicilia occidentale.

Qui si è già dibattuto un problema sul quale io non voglio addentrarmi e che non voglio approfondire perchè molto si è scritto, molto si è polemizzato. Non intendo sollevare il dibattito fra il binario e la strada rotabile. La verità è che Trapani, l'estremo lembo della Sicilia, ha bisogno di essere posta a diretto contatto con Catania, che ne è l'altro lembo estremo, il vertice dell'altra parte commerciale ed industriale dell'Isola. E' ora che si smetta di far convergere tutto il movimento a Palermo per poi smistarli verso gli altri posti, dovunque essi siano. E' strano, è molto strano che io, se debbo spostarmi dalla mia provincia a quella di Agrigento, sia costretto a venire prima a Palermo per poi proseguire per Agri-

gento. Lo stesso si verifica per chi voglia recarsi da Trapani a Caltanissetta. Le condizioni con le quali queste comunicazioni vennero create, al tempo nel quale si camminava in diligenza, sono oggi superate; è necessario che le zone più feconde, le zone più industriali, le zone più commerciali, che hanno bisogno di intensificare i loro traffici, siano ravvicinate; è indispensabile evitare interferenze ingiustificate. Torno, quindi, a prospettare questo problema che non deve restare lettera morta, ma deve essere riesumato.

Il problema non può essere risolto nel senso esposto dall'Assessore delegato ai trasporti in sede di Giunta del bilancio, ma in modo diverso. L'Assessore ci faceva sapere che, in atto, la linea Catania-Trapani è in costruzione, nel tratto da Schettino a Regalbuto. Su questo siamo perfettamente d'accordo e ce ne compiacciamo. E' necessario, però, che i lavori vengano iniziati da tutte e due le parti: o si ha il coraggio di attuare questa realizzazione o non lo si ha.

Vorrei accennare ad un altro problema: mi riferisco al problema delle isole. Noi siamo un'isola; ebbene, vi sono le isole nell'Isola; esse sono completamente abbandonate, sono poste al di fuori del consorzio umano. La situazione di queste isole, delle quali si sentono raccontare tante cose, ci fa pensare che la solidarietà umana, giunta ad un certo punto incontra una barriera che non si supera.

Per quanto riguarda l'isola di Pantelleria, v'è da dire che oggi la situazione dei trasporti può ritenersi soddisfacente, perchè l'isola è servita da una linea aerea della L.A.I., con un servizio trisettimanale. Bisognerebbe, però, risolvere, oltre che quello di Pantelleria, anche il problema delle altre isole minori; bisognerebbe non dimenticare l'Isola di Lampedusa, la quale rimane veramente staccata dal mondo: oggi quest'isola è servita da un battello, il quale, ove il maltempo durasse, come è recentemente avvenuto, quindici o venti giorni, non potrebbe svolgere il suo servizio. Durante tutto questo periodo, quindi, Lampedusa non avrebbe, come non ha avuto, la possibilità di comunicare con la terraferma.

Comunque sia, nell'una e nell'altra isola, si impone la costruzione del porto-rifugio, di uno di quei porti-rifugio, dei quali tanto si è parlato nella passata legislatura e dei quali non è stato realizzato alcuno.

PRESIDENTE. Un disegno di legge che si occupa di questo problema è all'esame della Commissione competente.

ADAMO DOMENICO. Spero che la Commissione vorrà esaminarlo celeramente.

E' bene che si sappia che l'anno scorso l'isola di Pantelleria è rimasta senza approvvigionamento per dieci giorni perchè nessun piroscalo di qualsiasi stazza, anche minima, poteva avvicinarsi alle sue coste. Basterebbe un piccolo porto-rifugio, perchè, come dicevo in Giunta del bilancio, gli approvvigionamenti in questa isola non vengono fatti mediante piroscali di grande, media o piccola stazza, ma con motovelieri. Basterebbe, quindi, un porto-rifugio per potere avviare a questo gravissimo inconveniente, che provoca l'ansia della gente marinara che vive in queste isole, di gente che non sa cosa e come fare, quando il mare vieta l'accesso nelle isole stesse.

Infine, signor Presidente, poichè a me sembra che dobbiamo occuparci anche di altri settori, io vorrei, in questo mio intervento, intrattenermi, sia pure brevemente, sul settore della pesca.

PRESIDENTE. Onorevole Adamo, il servizio della pesca rientra nella rubrica in esame; Ella vi si può intrattenere a suo piacimento.

ADAMO DOMENICO. Aderisco interamente all'ordine del giorno formulato dal collega Grammatico, che mi rammarico di non avere fatto in tempo a firmare. La negligenza è mia. Ripeto, vi aderisco in pieno.

Vorrei, però, che vi si aggiungesse qualcosa in merito ad un problema che il collega Grammatico non ha dimenticato, ma che, io penso, ha ritenuto riguardasse l'Assessorato per la industria ed il commercio. Leggendo, invece, la relazione sul servizio della pesca, mi accorgo che l'onorevole Beneventano, relatore di maggioranza, ha trattato la questione in sede di sottorubrica della pesca; mi riferisco al problema della banda stagnata e dell'olio per le industrie conserviere siciliane.

GRAMMATICO. E' compreso in quello che riguarda i costi di produzione.

ADAMO DOMENICO. Si verifica in questo campo, onorevoli colleghi, un fenomeno che

va sottolineato. Nei periodi di maggiore attività delle industrie conserviere, la banda stagnata e l'olio per la conservazione del pesce vengono acquistati in grande quantità da certi enti, dei quali, per amor di pace, non vorrò parlare. Ebbene, ad un certo momento viene messa in giro la voce che le scorte di banda stagnata e di olio stanno per esaurirsi; ciò determina una corsa sfrenata all'acquisto dell'uno e dell'altro a prezzo enormemente maggiorato; prezzo che maggiora enormemente, a sua volta, il costo del prodotto. Questo fenomeno incide al punto che, in certi periodi e in certi casi, questo nostro prodotto non resiste alla concorrenza del prodotto simile importato dall'estero.

Oggi l'inconveniente è in parte attutito in quanto, provvidenzialmente, le tariffe concordate ad Annecy hanno messo le cose un pò a posto; rimane sempre, però, quel fenomeno che io penso bisognerebbe sturiare con attenzione per risolverlo. E la soluzione è questa: l'acquisto della banda stagnata e dello olio per la conservazione del pesce dovrebbe essere fatto da quei consorzi agrari che, disponendo dell'attrezzatura, hanno la possibilità di soddisfare le esigenze delle imprese interessate. Se noi, quindi, possiamo avvalerci di un ente che può svolgere tale servizio e senza sottintesi, possiamo senz'altro, io penso, avviare un pò ai disagi che si determinano in questo settore.

Vorrei che l'Assessore delegato ai trasporti, come certamente farà, per quella sensibilità che lo distingue, rendendosi interprete dei problemi che io ho prospettato nella prima parte del mio intervento, intervenga con tutta l'energia necessaria. Nel settore delle tariffe dobbiamo riportare una vittoria non parziale, ma totale; riuscirvi significherebbe avere ottenuto un successo che si ripercuoterà indubbiamente, in maniera favorevole e benigna, sulla economia siciliana. (*Applausi dal centro e dalla destra*)

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

COLOSI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, la sottorubrica riguardante il settore dei trasporti e delle comunicazioni è, a nostro parere, di vitalissima importanza, perchè il settore dei trasporti dovrebbe servire a so-

stanziare e potenziare la nostra vita autonomistica. Si parla di industrializzazione della Sicilia, si parla di accelerare i lavori pubblici in Sicilia, si parla di riforma agraria, si parla di incremento del commercio e del turismo; ma tutti questi problemi non possono e non potranno avviarsi ad una rapida soluzione, se la situazione dei trasporti rimarrà nello stato in cui oggi si trova e che è quello del 1946-47.

Ora, se per il trasporto del materiale e delle macchine necessarie alle industrie verranno applicate tariffe esose, se i mezzi di comunicazione saranno inefficienti, il processo di industrializzazione subirà inevitabilmente un arresto.

E' attualmente in costruzione, ad esempio, la diga dell'Ancipa, in quel di Troina: ci siamo mai chiesti, io domando, quanto viene a costare un chilogrammo di cemento che serve a quella costruzione? In Sicilia, infatti, mancano le cementerie, il cemento deve venire trasportato dall'Italia meridionale e dall'Italia centrale in carri speciali, in bidoni speciali, e deve attraversare un terzo dell'Italia, varcare lo Stretto e concludere a Troina il suo percorso per mezzo di autocarri. Questa situazione, quindi, fa aumentare il costo di questo e di altri materiali necessari al potenziamento dell'industria siciliana.

Analoga considerazione può farsi in tema di lavori pubblici, in tema di riforma agraria (in tema, cioè, di realizzazione delle opere di bonifica e di trasformazione) in tema di incremento del commercio, dell'industria e della agricoltura; in tema di trasporto dei fertilizzanti, dei prodotti agricoli dalla Sicilia al Continente.

Tutto ciò fa chiaramente comprendere che non possono essere sufficienti un « ufficetto » modesto, ridotto a cinque o sei impiegati che si lambiccano il cervello sul modo di tirare avanti, e ad un Assessore delegato ai trasporti: dovrebbe esserci un vero e proprio Assessorato che studi tutti i problemi inerenti ai trasporti.

L'Assessorato è scomparso dopo il 1948, cioè dal momento in cui la politica italiana e, conseguentemente, quella siciliana hanno subito una svolta, hanno subito un processo di involuzione. La politica italiana non si è orientata più verso la soluzione dei grandi problemi nazionali e regionali, ma si è orientata, e decisamente, verso l'unico problema di fon-

do: il problema del Patto atlantico, il problema della guerra.

Rimane, però, la buona volontà. Dal 1949 sia la Giunta del bilancio che l'Assemblea regionale non fanno altro che emettere voti affinché si ricostituiscia l'Assessorato per i trasporti. La illusione dei voti!

Anche quest'anno la Giunta del bilancio ha emesso analogo voto, che corrisponde al pensiero di tutto il popolo siciliano. Nella relazione di maggioranza, riguardo a questo problema, si afferma che « in linea pregiudiziale la Giunta del bilancio si è trovata concorde nel sollecitare codesta onorevole Assemblea ad esprimere un voto che impegni il Governo regionale a voler prendere in seria considerazione la proposta di ripristinare lo « Assessorato effettivo dei trasporti e delle « comunicazioni, unificandolo con quello del « turismo », e che « Altra questione di carattere pregiudiziale, emersa dalla discussione del bilancio in oggetto, è quella della delimitazione delle competenze attinenti all'Ufficio in questione. Ed a tal proposito, poichè la materia cade sulla potestà legislativa dell'articolo 20 dello Statuto, la Giunta del bilancio si è trovata unanimemente concorde nel sollecitare un'azione di propulsione del Governo regionale verso la Commissione paritetica, affinché questa porti a compimento i lavori per il rapido passaggio dei « poteri. E ciò per evitare che le iniziative e l'azione dei competenti organi regionali non si arenino nelle remore dei conflitti di competenza. »

Questa la relazione di maggioranza; analogamente si esprime anche la relazione di minoranza nelle sue conclusioni, là dove afferma che « Con il richiamo ad una più efficace e tempestiva azione del Governo s'impone la inderogabile esigenza di provvedere: al potenziamento funzionale dell'organo di Governo, con l'elevazione del servizio ad Assessorato, con un maggior coordinamento degli uffici dello Stato con i poteri attribuiti alla Regione nel settore dei trasporti e comunicazioni » ed aggiunge « con la sostanziale attuazione dell'articolo 22 dello Statuto anche per rivendicare le particolari tariffe di favore;..... ».

Siamo lieti, pertanto, che l'onorevole Adamo Domenico, pur non avendone fatto cenno in sede di Giunta del bilancio, abbia qui par-

II LEGISLATURA

XXIX SEDUTA

16 NOVEMBRE 1951

lato sulla questione delle tariffe ed abbia anche auspicato un intervento energico del rappresentante della Regione (l'avvocato La Rosa, credo) presso la Commissione competente.

Dalle due relazioni sopra citate si nota che tutta l'Assemblea, e quindi tutto il popolo siciliano, è d'accordo affinché sia un'altra volta istituito l'Assessorato per i trasporti e le comunicazioni, con compiti ben definiti e dagli articoli del nostro Statuto e dalla competenza che proviene all'organismo stesso.

Tutti saremo d'accordo, anche questa volta, nel fare questo voto, che rimarrà, però, soltanto tale, perchè, fino a quando non si esplicherà presso gli organi competenti del Governo centrale quell'azione conducente ed energica, intesa a dare alla Sicilia quello che le spetta, anche nel settore dei trasporti e delle comunicazioni, noi esprimeremo sempre dei « voti » destinati a restare infruttuosi. Disponiamo oggi di un ufficio striminzito che deve trattare i problemi delle ferrovie, di quelle principali e di quelle secondarie, delle statali e delle private, ed i problemi delle strade, ed i problemi delle poste e dei telegrafi, e tanti e tanti altri problemi.

Tale carenza, comunque, è dovuta — lo ripeto — alla svolta della politica del 1948. Se noi panoramicamente osserviamo quello che è stato e quello che non è stato fatto in Sicilia dal 1948 in poi, possiamo fare alcune interessanti constatazioni.

Il bilancio delle Ferrovie dello Stato, organismo autonomo è stato, in determinati momenti, sovvenzionato dal Ministero del tesoro. Ormai, questi « momenti determinati » sono finiti perchè le esigenze del Tesoro sono oggi ben diverse da quelle relative al rammodernamento, alla trasformazione, alla elettrificazione ed alla costruzione del doppio binario delle ferrovie siciliane.

Il bilancio — è bene accennarlo — delle Ferrovie dello Stato, nell'ultimo esercizio, per il rinnovamento e l'armamento della rete principale e secondaria, prevede una spesa ordinaria di 6 miliardi e 725 milioni, e di questi fondi pare che dovrebbero affluire in Sicilia — zona depressa le cui strade ferrate si trovano in quelle condizioni che tutti conosciamo — soltanto i 725 milioni. E allora che cosa rimane in Sicilia? Rimane in Sicilia soltanto da guardare l'avvio al funerale delle nostre ferrovie. Lo dice anche un giornale isolano, il *Giornale di Sicilia del Lunedì*, se

non mi sbaglio. Alla situazione preesistente che già era grave in Sicilia, e per l'armamento e per determinate trasformazioni degli impianti fissi delle ferrovie principali, si aggiunge l'aggravio di un altro anno di servizio.

Noi che viaggiamo sulle linee principali, la Messina-Siracusa, la Messina-Palermo, la Catania-Palermo, quelle, cioè, che debbono essere tenute in modo migliore (abbiamo poi le linee interne di Siracusa-Canicattì, Palermo-Agrigento, Palermo-Trapani e tutto il complesso delle secondarie), abbiamo sempre parlato dello stato del loro armamento. I colleghi che vengono da Catania a Palermo già conoscono lo stato pauroso dell'armamento delle nostre ferrovie principali, stato pauroso che è aggravato da un altro anno di esercizio, stato pauroso che diminuisce i limiti di velocità. Di tale stato pauroso parla anche la relazione di maggioranza, ne parla l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, la quale, nella nota preliminare di accompagnamento allo stato di previsione dell'entrata e della spesa, dice proprio così: « Da più di un decennio per le linee di minore importanza « ma sempre vitali per l'economia dell'intera « rete di vaste zone del Paese l'usura dell'esercizio non ha trovato adeguati corrispettivi « nella mole della spesa, aggravandone notevolmente l'efficienza tecnica e la capacità di « assorbimento del traffico di competenza. Infine, è da rilevare che le crescenti esigenze « del pubblico viaggiante, la necessità sempre più imperativa di competere con i moderni mezzi di trasporto, di seguire i progressi della tecnica, anche per migliorare la « organizzazione dei mezzi ferroviari, il loro « costo, la loro resa, consigliano, anzi impongono, continue opere di migliorie che, pur « avendo un carattere patrimoniale, costituiscono, per l'aspetto anzidetto, imprescindibili necessità dell'esercizio ». La relazione dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato prosegue nel denunciare questo stato di fatto. La Sicilia praticamente, in questo settore, è zona ancor più depressa che l'Italia meridionale, per cui si impone la revisione dell'armamento, per cui è necessaria la sostituzione delle rotaie pesanti con quelle del tipo leggero, per evitare eventuali inconvenienti e disastri, per evitare pericoli ai viaggiatori.

Circa i mezzi di trasporto, in Sicilia, per ora, ne esistono di tre tipi: la locomotiva a

II LEGISLATURA

XXIX SEDUTA

16 NOVEMBRE 1951

vapore, su un tratto piccolissimo l'elettromotore, l'automotrice. Le automotrici devono ormai essere cambiate sia per il lungo logorio che hanno subito sia perchè non offrono la sicurezza ai viaggiatori nè assicurano il rispetto all'orario.

Lo stesso dicasi per le vetture dei viaggiatori. In Sicilia notiamo un fatto « grazioso »: il famoso fenomeno del declassamento delle vetture. I viaggiatori pagano per viaggiare in una determinata vettura che poi viene adibita da servizio di terza a servizio di seconda classe, o da seconda a prima o anche viceversa. Questo declassamento fa supporre che il numero dei mezzi mobili a disposizione della Sicilia non è quello rispondente alle esigenze del traffico siciliano, per cui avvengono non soltanto queste inversioni, ma in determinate circostanze anche affollamenti paurosi. Basta viaggiare sulla Catania-Caltagirone, sulle automotrici Fiat leggere che vi fanno servizio, per vedere in che stato di manutenzione siano le autovetture, come viaggino superaffollate, come, quindi, la comodità dei viaggiatori — che, pagando hanno il diritto al proprio posto, mentre devono viaggiare in piedi in mezzo a sacchi e valigie — venga ad essere menomata, perchè il numero delle autovetture e la frequenza delle corse è insufficiente.

Il problema delle stazioni ferroviarie lo conosciamo tutti. Tranne che per le stazioni che sono sui versanti marittimi, quelle delle linee interne.....

NICASTRO, *relatore di minoranza*. Ma il Governo non c'è, a chi parli? Il Governo se ne è andato.

LO MAGRO. C'è l'onorevole Assessore alla sanità.

COLOSI. La sanità per le ferrovie? La sanità deve pensare che vi sono sedici comuni nella provincia di Catania e lo stesso comune di Catania nei quali il tifo progredisce in maniera molto rapida.

PETROTTA, *Assessore all'igiene ed alla sanità*. L'Assessore alla sanità viene da Catania.

PRESIDENTE. L'Assessore delegato ai trasporti è stato chiamato telefonicamente da Roma. Si è allontanato per pochi minuti, chiede scusa, ma sta per ritornare.

COLOSI. Quando abbiamo segnalato questo problema, quindici giorni fa, qualche giornale di Catania affermava che il fatto non era vero; quando abbiamo denunziato che le acque di Maniaci erano inquinate alla sorgente, un giornale di Catania disse che si trattava di una menzogna.

LO GIUDICE, *Presidente della Giunta del bilancio*. Non è un difetto di sorgente. Le acque furono clorizzate subito: personalmente posso testimoniare questo perchè col Medico provinciale, con l'Addetto all'Ufficio chimico della Provincia e con il rappresentante del Consorzio sono stato subito *in loco*. Non è un difetto di costruzione. Lei, da tecnico, lo sa meglio di me.

COLOSI. Non parlavo di difetti di costruzione, ma delle sorgenti. La costruzione verrà appresso.

LO GIUDICE, *Presidente della Giunta del bilancio*. Le sorgenti sono state inquinate a seguito della pioggia torrenziale. Noi stavamo parlando delle acque del Bosco etneo, quelle sorgenti sono tra le migliori in Sicilia.

PETROTTA, *Assessore all'igiene ed alla sanità*. Interventi più pronti di così non ve ne sono mai stati.

COLOSI. Riprendendo la mia esposizione, devo ricordare che, tranne le stazioni del litorale Messina-Palermo e in parte quelle nella tratta Messina-Catania, tutte le altre hanno bisogno di essere rimesse in efficienza. Tralasciamo il problema annoso della stazione di Catania, che si trascina con promesse di miliardi, mentre non si fa assolutamente niente, ma cerchiamo di far sì che siano sistemate le stazioni dell'interno della Sicilia, che hanno bisogno di tutto.

Nelle spese straordinarie del bilancio delle Ferrovie dello Stato è stanziata la somma irrisoria di 3 miliardi e 600 milioni. Il Ministro del tesoro ha negato, infatti, i famosi 38 miliardi destinati alla ricostruzione perchè questi 38 miliardi potranno servire per altri settori non di costruzione, ma di distruzione.

Non avendo l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato i fondi necessari, cosa avverrà in Sicilia nel settore delle costruzioni

II LEGISLATURA

XXIX SEDUTA

16 NOVEMBRE 1951

e delle ricostruzioni? Ormai è pacifico che la elettrificazione si arresterà sul tratto Messina-Barcellona, mentre il doppio binario Messina-Palermo e Messina-Siracusa, ormai, è rimasto un sogno. Basta leggere quanto scrive un giornale palermitano commentando la discussione del bilancio dei trasporti al Parlamento nazionale, per convincersi che non sarà mai realizzato quello che fu un voto e che fu promesso (lo leggeremo in questa stessa Aula) dal Governo. Così, il corridoio, a cui ha accennato l'onorevole Adamo, rimarrà ancora stretto, dei doppi binari non se ne parla nemmeno. « Il Governo si è trincerato dietro la « indisponibilità dei fondi perchè i 38 miliardi « non sono venuti (arriveranno per altre cose) « e la richiesta di un doppio binario sulla « Battipaglia-Villa San Giovanni, sulla Palermo-Messina e sulla Messina-Siracusa è « stato respinta dalla Camera con un solo voto « di maggioranza. Quindi, per ora, stando così « le cose, se si rimane nell'indirizzo della nuova politica sia regionale che nazionale, di « doppi binari in Sicilia non se ne parla. Non « solo, ma c'è qualche altro fatto: la Camera, « con la stessa votazione, ha respinto la richiesta di invasatura per le navi-traghetto a « Scilla, in Calabria e a Torre Faro in Sicilia. »

MILAZZO, *Assessore ai lavori pubblici*. I passaggi attraverso lo Stretto sono maggiori di quelli del 1938.

COLOSI. Dopo lo vedremo.

MILAZZO, *Assessore ai lavori pubblici*. Io reagisco perchè nel 1945-46 non si pensava nemmeno di poter viaggiare: invece ora si viaggia bene e si viaggia meglio del '38.

COLOSI. Allora, per questo hanno stornato i mezzi destinati alla costruzione del doppio binario!

MILAZZO, *Assessore ai lavori pubblici*. Io, nel 1946, non pensavo nemmeno di poter viaggiare, date le distruzioni.

COLOSI. Nel 1946; ma ora siamo nel 1951. A quanto sembra, siamo d'accordo perchè non si costruisca il doppio binario!

L'Assessore Verduci, il 20 dicembre 1950, aveva promesso la posa del doppio binario Palermo-Fiumetorto.

TOCCO VERDUCI PAOLA. Gli appalti ci sono.

COLOSI. Perchè furono bloccati dieci miliardi? Parleremo anche di questo. Aveva anche annunciato l'eliminazione del passaggio a livello di Ognina e del Viale Venti Settembre a Catania. In corso anche questo?

TOCCO VERDUCI PAOLA. Sì.

COLOSI. Ci occuperemo alla fine di tutti questi lavori in corso. Però, notiamo sempre nelle relazioni di maggioranza e in quelle di minoranza uno stesso voto. Quindi pare che siamo tutti d'accordo in questo settore. Si tratta di influire energicamente presso gli organi del Centro.

« Per quanto i trasporti ferroviari » — dice la relazione di maggioranza — « quasi per intero siano di competenza dello Stato, tuttavia, nell'interesse dell'economia isolana, « spetta al Governo regionale una efficace « azione di propulsione presso l'Azienda ferroviaria affinché i programmi, già impostati, « siano realizzati senza ulteriori remore. Realizzazioni da effettuarsi non soltanto limitatamente alla nostra Isola, ma anche in tutto « il Meridione della Penisola... » Contemporaneamente, la relazione di minoranza parla di « svolgere azione efficace e tempestiva... di un « migliore servizio dei traghetti... », e così via di seguito.

Quindi siamo d'accordo, però bisogna essere più precisi per vedere poi fino a che punto vanno le responsabilità e del Governo regionale e del Governo centrale.

A proposito degli orari in Sicilia, mi pare che anche qui ci sia da dire molto. Lasciamo stare questo momento in cui, per le recenti alluvioni, vi sono, in determinati punti e in determinate linee, rallentamenti ed in altre zone non sono state ripristinate le comunicazioni per difficoltà costruttive. Ma anche prima i ritardi costituivano una cancrena dei nostri servizi. Si partiva da Catania col diretto per Palermo con un ritardo iniziale di due o tre ore; ciò per un difetto di concatenamento, perchè il diretto doveva aspettare l'arrivo del direttissimo da Roma. Il ritardo iniziale si accresceva lungo il tragitto a causa della usura delle locomotive e dello stato dell'armamento; cosicché si sapeva quando si par-

tiva, ma l'orario preciso dell'arrivo non si sapeva mai. Ora il ritardo, cessate le alluvioni, è rimasto stabile. L'automotrice da Catania a Palermo porta sempre da una a due ore di ritardo.

I ritardi, in parte, sono anche provocati dalla grande frequenza dei treni sulle linee siciliane. Bisognerebbe, quindi, trovare il mezzo di sganciare i diversi treni dalle coincidenze dei convogli in arrivo dal Continente per evitare il ritardo in partenza; rimettere in efficienza l'armamento e i mezzi di locomozione e fare in modo che le frequenze siano quelle sopportabili dallo stesso armamento.

Delle tariffe ferroviarie, se non mi sbaglio, ha parlato estesamente, per un settore. L'onorevole Domenico Adamo; in gennaio pare che dovrebbero esservi nuovi aumenti. Per il trasporto dei mosti, dei vini, etc., siamo d'accordo con quanto esposto dall'onorevole Adamo, circa la necessità di non aumentare ulteriormente le tariffe attraverso l'adozione del criterio della proporzionale che produce un aumento del costo con l'aumento della distanza. Noi siamo favorevoli al criterio della tariffa differenziale, che implica una diminuzione del costo del trasporto per ogni chilometro, aumentando la distanza. Altrimenti ci troveremo nella condizione che il costo del trasporto del cemento, dei fertilizzanti, degli agrumi, dello asfalto, del vino, che si esportano nel Nord e all'estero, verrebbe ad incidere in maniera pesante su tutta l'attività economica siciliana.

Ciò vale anche per gli altri prodotti come quelli ortofrutticoli pregiati, per cui vi è già un allarme in determinate categorie: qualche ordine del giorno in proposito è stato pubblicato da giornali isolani. Se noi leggiamo la famosa relazione, troveremo un altro voto contrario all'ulteriore aumento delle tariffe, che incide — e come! — sul fenomeno della disoccupazione in Sicilia e quindi sulle possibilità di dare lavoro sia ai nostri contadini che ai nostri operai ed ai nostri tecnici. Bisogna dare i necessari suggerimenti al rappresentante siciliano presso la Commissione speciale per le tariffe che siede a Roma affinché le tariffe ferroviarie per il trasporto delle merci non subiscano ulteriori aumenti, che arriverebbero a raddoppiare il costo.

MAIORANA BENEDETTO. Gli aumenti

sarebbero del 29 per cento per le carni e del 70 per cento per gli agrumi.

COLOSI. Si consideri, inoltre, che il problema, in Sicilia, assume (e ciò vale anche per i prodotti ortofrutticoli) una particolare importanza per la questione del lavoro. tragicamente i nostri agricoltori si troverebbero, in determinate zone, sotto la duplice alternativa che il prodotto o viene distrutto dalle alluvioni o non può essere esportato per la crisi. E' necessario che questi fattori si tengano presenti, onde evitare che il costo dei trasporti aumenti con l'adozione della proporzionale che verrebbe a sostituire il criterio della tariffa differenziale.

Quindi occorre attuare una politica ferma e conseguente presso la Commissione che siede a Roma e dare le istruzioni e le direttive opportune e necessarie all'avvocato Gesualdo La Rosa. Queste considerazioni riguardano il bilancio delle Ferrovie dello Stato, dal quale, come abbiamo visto per questo esercizio, qui in Sicilia pochissimo avremo per quanto concerne la trasformazione, l'ammodernamento e la ricostruzione ferroviaria, con la prospettiva che, al contrario — se non vi sarà una azione tempestiva — le tariffe sia per le merci che per i viaggiatori saranno aumentate.

Il collega Adamo ha, però, accennato anche al problema delle nuove costruzioni, delle nuove strade ferrate. Ormai noi siamo vecchi: fin dall'aprile 1948 abbiamo visto sulla carta cose mirabolanti, un piano da realizzarsi in dieci anni, per il quale in questa Assemblea, nel 1949, si votò un altro ordine del giorno per l'inizio dei relativi lavori. Però, dopo tre anni dell'approvazione di questo piano, nel bilancio dello Stato non è prevista alcuna cifra, tranne qualcuna di lieve entità per quelle opere che sono in corso.

Quel piano prevedeva anzitutto una grandiosa linea, la Catania-Trapani (per la quale c'era stato un voto solenne dell'Assemblea), che doveva collegare questi due centri di vitale importanza. Di questa linea (mentre per alcuni tratti erano stati iniziati degli studi) non si parla più.

Era prevista, inoltre, la trasformazione della Castelvetro-Porto Empedocle (linea interessante perchè unisce la provincia di Trapani con quella di Agrigento) da scartamento ridotto a scartamento normale. Ora, mentre

II LEGISLATURA

XXIX SEDUTA

16 NOVEMBRE 1951

per la realizzazione del progetto di un'altra linea, la Caltagirone-Gela, che interessa particolarmente il ministro Aldisio, si è stanziato qualcosa, per la Catania-Trapani, che doveva collegare due centri vitali per l'economia siciliana, in bilancio non figura assolutamente niente.

Programmi nuovi non ve ne sono, ma, perlomeno, che si attuino i programmi elaborati nel 1948, per potere dare respiro ai traffici siciliani e, quindi, a tutte le iniziative utili all'economia siciliana; per potere dare lavoro ad operai, a tecnici, a ingegneri. Invece, la famosa somma di 38 miliardi (che non erano tutti per la Sicilia, ma che dovevano servire per la ricostruzione) non è stata stanziata dal Ministero del tesoro; e non servirà a costruire la Catania-Trapani nè a trasformare il binario della Castelvetro-Gela, ma servirà a fare i funerali alle ferrovie in Sicilia, come ha detto anche il *Giornale di Sicilia del Lunedì*. Ma noi sappiamo perchè non sono stati stanziati questi miliardi: perchè essi sono destinati a scopi di guerra.

Ora, noi speriamo che i voti, ormai, cessino di rimanere tali e si concretino in realtà!

Per quanto riguarda il Ministero dei trasporti, di cui dovrà interessarsi anche l'eventuale Assessorato che sicuramente dovrà sorgere, è necessario tenere presente che questo ha un bilancio di 5miliardi 16milioni 595 mila lire nella parte ordinaria per personale, sovvenzioni e sussidi; nella parte straordinaria figurano stanziati 11miliardi 827milioni 976mila lire per contributi, sussidi e sovvenzioni ad integrazione dei fondi della parte ordinaria.

Quante di queste sovvenzioni, quanti di questi sussidi sono affluiti qui in Sicilia? Ho letto i resoconti stenografici della Giunta del bilancio, ma, a tal riguardo, non ho trovato indicata alcuna cifra.

Nei resoconti della Giunta del bilancio è riportata tutta una lunga discussione di carattere tecnico-economico sul problema della concorrenza tra rotaie e strade; in ultimo la Giunta è stata quasi unanime nel riconoscere che la rotaia si arresta sino ad un certo limite e poi interviene la strada. La Giunta è stata anche concorde nel dire che la Sicilia ha bisogno di autostrade, di strade camionabili, di strade minori, appunto per risolvere i problemi fondamentali della sua autonomia e i pro-

blemi dello scambio dei prodotti. La Giunta è arrivata anche all'unanime conclusione che la famosa Azienda siciliana trasporti, finalmente, è utile in Sicilia.

In tutti i settori, ormai, si è pervenuti alla conclusione di far rinascere in Sicilia questa Azienda, che deve avere il compito di sviluppare i traffici sulla strada, mentre all'inizio vi era qualche opposizione circa la sua istituzione.

Però, l'A.S.T., che si avvia ad un processo di risanamento, sia dal punto di vista economico che del miglioramento tecnico, sino a questo momento si trova in una situazione curiosa: pure essendo una creatura della Regione è malvista dagli ispettorati della motorizzazione. Ad essa vengono concesse le peggiori linee, per cui sul fardello del suo bilancio gravano sedici linee passive: e pensare che in Sicilia vi sono circa cento società concessionarie di trasporti! Vi è una legge dello Stato, del 1939, la quale viene ad ostacolare lo sviluppo di questa Azienda, che a noi tutti ora sta tanto a cuore.

Ed allora, tenendo presente che nel bilancio del Ministero dei trasporti, sia nella parte ordinaria che in quella straordinaria, sono previsti dei sussidi e delle sovvenzioni, perchè all'Azienda siciliana trasporti non si dà una sovvenzione *una tantum*, o una sovvenzione ad integrazione di bilancio? Perchè non si trova il mezzo con cui venire incontro a questa Azienda, che è tanto utile al fine di migliorare e rendere più efficienti i trasporti delle persone e delle cose in Sicilia? Ma nel bilancio che dobbiamo votare ed approvare non figura alcuno stanziamento in proposito. Vi è soltanto uno stanziamento straordinario di 200milioni per la costruzione di stazioni per autoservizi. Buonissima iniziativa; ma non si parla di un piano di sovvenzioni all'Azienda siciliana trasporti, che dovrebbe dare un colpo — perlomeno dalle nostre parti — alla S.I.T.A., la monopolistica S.I.T.A., che fa il bello e il cattivo tempo. Badate, le responsabilità in questo campo ricadono anche sull'Assessore delegato perchè non sa imporsi, come dovrebbe, presso gli ispettorati della motorizzazione in Sicilia, i quali chiudono troppo spesso gli occhi nel fare osservare i capitoli di concessione delle linee automobilistiche siciliane. Ed è per questo che si è instaurato un regime di massima speculazione: ad un caro prezzo di biglietto corrisponde un supe-

raffollamento dei mezzi. In quasi tutte le linee gestite dalla S.I.T.A. nella provincia di Catania gli autobus viaggiano con un carico doppio di viaggiatori. Noi abbiamo reclamato, ma l'ispettore, pur avendo ricevuto i rilievi, queste cose le sconosce. Ora, il superaffollamento va a danno dei viaggiatori costretti a stare all'impiedi, e va a danno dei lavoratori, addetti al servizio, i quali sono costretti ad un maggior lavoro e ad una maggiore responsabilità.

In casi di superaffollamento si arriva persino all'assurdo di mettere sulla linea un secondo automezzo senza aumentare il personale viaggiante. Sicchè uno stesso biglietto fa servizio in due autobus. Questa non è una maniera decente di sfruttare i lavoratori che fanno servizio in queste linee.

Quindi collusione da parte dell'Ispettorato della motorizzazione con queste società concessionarie. Ed allora si propone, si suggerisce una vigilanza maggiore da parte del futuro Assessorato presso gli ispettorati della motorizzazione per intervenire a fare rispettare i capitolati di concessione ed eventualmente fare in modo che sia valorizzata al massimo l'A.S.T. dando ad essa anche il mezzo di poter respirare attraverso sussidi e sovvenzioni del Ministero dei trasporti.

Un problema che interessa noi della provincia di Catania ed anche la Sicilia tutta è quello delle ferrovie secondarie private, quali la Circumetnea e la Siracusa-Vizzini. Ormai a questo proposito, in sede di Giunta del bilancio ed in sede di Assemblea ne abbiamo fatto di voti, ormai le popolazioni della zona etnea, attraverso i loro rappresentanti, hanno posto il problema della statizzazione o della regionalizzazione della Circumetnea. Alla Circumetnea è addetto un commissario, funzionario dell'Ispettorato della motorizzazione. un dirigente che ha delle capacità tecniche: però che cosa si è fatto per questa linea quest'anno? Si è migliorato l'armamento? Sono arrivate le nuove automotrici? Sono stati migliorati gli impianti delle stazioni ferroviarie? Interrogativi che non hanno risposta perchè sei erano le automotrici di linea comprate verso il 1931 e sei sono ancora oggi; sei vecchie automotrici che, per portare un viaggiatore da Catania a Riposto, impiegano più di mezza giornata; sei vecchie automotrici che camminano cariche e stracariche di persone. Anche

in questo campo si dovrebbe intervenire, dando adeguati mezzi a questa Amministrazione, per fare in modo che possa acquistare nuove automotrici ed evitare questo affollamento pauroso e pericoloso. Voti ne hanno fatti e la Giunta del bilancio e l'Assemblea: inutile leggerli. Vi sono le comunicazioni fatte dal precedente Assessore, onorevole Tocco Verduci, circa gli aiuti promessi a questa linea, al fine di consentire l'acquisto di nuove automotrici.

TOCCO VERDUCI PAOLA. C'è una legge

COLOSI. Ho esaminato tutti i progetti di potenziamento, tutte le comunicazioni fatte dal precedente Assessore delegato: acquisto di automotrici, trasformazioni e miglioramento degli impianti, manutenzione per garantire la continuità ed il miglioramento del servizio ed eliminazione graduale della trazione a vapore introducendo i motori Diesel. Però la gestione è rimasta quella che era, nonostante fosse previsto — dato il carattere particolare della zona — anche un progetto di elettrificazione.

BONFIGLIO AGATINO. Si deve elettrificare. Altro che motori Diesel!

COLOSI. Motori Diesel per il trasporto merci!

BONFIGLIO AGATINO. Se si procede alla elettrificazione, non v'è bisogno di fare distinzioni.

COLOSI. Sto ripetendo quello che diceva l'onorevole Tocco.

Orbene, niente si è fatto e continuano a viaggiare le sei automotrici e qualche treno a vapore di tanto in tanto; l'armamento è quello che è; delle stazioni ferroviarie è meglio non parlarne. Non si comprende la ragione di tutto ciò, ove si pensi che per il miglioramento di questi servizi c'è stato tanto entusiasmo da parte di tutti.

Come va, quindi, che il servizio non migliora? Il problema è di fondo. Si vuole fare morire la Circumetnea, tanto è vero che è stata presentata dal Blocco del popolo una interrogazione — per la quale attendiamo risposta — in cui si chiede perchè nelle linee automobilistiche date in concessione alla Circumetnea

II LEGISLATURA

XXIX SEDUTA

16 NOVEMBRE 1951

da Catania ad Adrano, gli automezzi (che viaggiano, peraltro, sempre affollatissimi) non sono di proprietà di quell'Amministrazione, ma privati. L'onorevole Tocco aveva detto, invece, che si dovevano acquistare questi automezzi.

TOCCO VERDUCI PAOLA. Questione di stanziamenti. Lei sa che vi è un progetto di legge al Senato che va avanti e indietro.

COLOSI. Sempre questione di stanziamenti; ma il problema è di fondo. Dobbiamo insistere perchè vengano questi stanziamenti e non si sperperino per altre cose inutili e dannose per la Sicilia.

Ora la Circumetnea aveva in affitto questi automezzi. Pare che, con recente provvedimento dell'Ispettorato della motorizzazione di Catania, si vogliano togliere le concessioni alla Circumetnea per darle alle ditte proprietarie dei veicoli. E' una politica curiosa: mentre, da una parte, si sostiene di volere potenziare e migliorare la Circumetnea, dall'altra parte si cerca di dare un colpo mancino alla medesima e si cerca di danneggiarla gravemente, togliendole anche i servizi automobilistici che attualmente esercita. Per questi motivi abbiamo presentato una interrogazione e gradiremmo una risposta immediata, per fare in modo che i lavoratori di questo complesso ferroviario della nostra provincia non siano in ansia e perplessi, non stiano alla mercè del buon tecnico dell'Ispettorato della motorizzazione e Commissario, di colui che vuol far morire la Circumetnea. Non sappiamo, infatti, se egli ha un addentellato con la ditta Pittero e Zappalà che gestisce le linee di autobus.

Questo per quanto riguarda la Circumetnea, per cui riproponiamo il problema della statizzazione o regionalizzazione.

Su questo problema dei servizi automobilistici è bene che apriamo gli occhi perchè, per esempio, viaggiando ora nella zona del notinese, ho sentito una voce curiosa. L'alluvione ha portato via il ponte che collega Noto a Pachino....

DI MARTINO. Cinque ponti.

COLOSI. Quelli che sono. Orbene, anzichè svolgere un'azione energica affinchè siano iniziati subito i lavori per il ripristino di questi

ponti e delle opere d'arte distrutte, va circolando insistentemente la voce che la ferrovia Noto-Pachino non si farà più....

DI MARTINO. Quello è un sogno.

COLOSI.... e che invece, il servizio verrà attuato da una società automobilistica.

E' bene che anche su questo problema qualche cosa si dica per evitare ingerenze. Va bene che non si possono far progredire i trasporti su rotaia oltre un certo limite, ma cerchiamo di fare attuare il programma del 1948 e poi penseremo alle strade.

DI MARTINO. In campo nazionale si è fatto già quello che si doveva per questa gestione.

COLOSI. Del problema dello Stretto di Messina la Giunta del bilancio si è occupata molto.

Ormai le navi-traghetto sono superate, ormai dobbiamo orientarci verso il grande progetto del ponte sullo Stretto. Progetto vecchio: prima si parlò del tunnel, poi dell'elettrodotta e, quindi, del ponte; progetto grandioso, realizzabile. Io ho una monografia elaborata da un'associazione italiana tra costruttori in acciaio di Milano, che ha studiato proprio un progetto di massima. Secondo questo progetto, un ponte sul tipo di quello costruito in America costerebbe intorno ai 60 miliardi. La stessa monografia dice che il finanziamento degli studi per la realizzazione del ponte lo ha assunto una delle ditte dell'Associazione. Si tratta di ditte tutte del Nord: Antonio Spadoni, Carpenteria Bonfiglio, Dalmine, Ilva, Officine Rossi, Officine Riunite di Como, Fratelli Mancini, Società Altiforni Impianti Industriali, Società Anonima delle Officine di Savignano, Zerbinati ed altre. E' un problema che dobbiamo porre e dovremmo augurarci che questi 60 miliardi possano affluire in diverse soluzioni qui in Sicilia, mercè una azione conseguente del Governo regionale, il quale dovrebbe assumere un impegno categorico per fare in modo da eliminare la strozzatura dello Stretto.

Ma siamo sempre al punto di partenza: il Tesoro non ha soldi. Per finanziare il bilancio della guerra, però, li trova, mettendoci a mal partito in tutte le circostanze nelle quali deve poi tamponare situazioni come quelle determinate dalle alluvioni nel Nord ed in Sicilia.

II LEGISLATURA

XXIX SEDUTA

16 NOVEMBRE 1951

Vi è anche da considerare che prima che si costruisca questo ponte — e voti ne faremo molti — questa legislatura sarà terminata; ne sarà eletta un'altra che farà ancora voti senza che il ponte si costruisca!

Le Ferrovie dello Stato, in una loro pubblicazione, affermano che in atto il traffico sullo Stretto è normale; si assicura, cioè, il transito a 1500 carri ferroviari al giorno, e come conseguenza, la strozzatura dello Stretto non vi sarebbe più. Però, la stessa pubblicazione dimentica che, pur essendo sei i traghetti in esercizio, essi si riducono a quattro in quanto alcuni di essi, in determinati periodi, devono subire riparazioni ed opere di manutenzione. Sicchè, invece di transitare 1500 carri, ne transitano un pochino di meno. Anche questo bisogna considerare. L'Assessore Milazzo, però, è contentissimo. Io dubito che si possano traghettare 1500 carri al giorno dalla Sicilia alle Calabrie, perchè appunto vi è deficienza di tonnellaggio.

MAJORANA BENEDETTO. Non più di 600 ne possono traghettare; al massimo 650, qualora vi fossero le quattro navi-traghetto.

COLOSI. Le navi-traghetto sono appunto quattro e come conseguenza vi è una contrazione del traffico. Quindi la richiesta di nuove invasature da mettere in efficienza nelle navi-traghetto non era fatta a vanvera; infatti, mancando le invasature, il traghetto, fra la Sicilia e le Calabrie subisce un arresto ed i traffici una contrazione. Quindi occorre rafforzare il servizio delle navi-traghetto.

Nella parte straordinaria si rileva un problema, secondario, ma di grande importanza. Sono stanziati, infatti, (è una iniziativa che diventa quasi di attualità e realizzabile ora) 200 milioni per la costruzione di autostazioni. Ora dalla lettura dei resoconti stenografici della Giunta del bilancio si rilevano tante cose, ma tante altre no. Chi li ha fatti questi progetti? Quali saranno i centri nei quali, per prima, saranno costruite? Quanto costerà un tipo medio di autostazione? Quali criteri seguirà l'Amministrazione per la installazione di queste stazioni? Ancora tutto è poco chiaro. Pare che vi sia un grosso affare per qualcuno e bisogna stare attenti che questo non sia a detrimento della nostra Regione. Si parla di stazioni da costruire con elementi pre-fabbricati

qui in Sicilia, ma non si sa ancora quali ditte debbano fare questi lavori.

A questo proposito, in Giunta del bilancio l'onorevole Di Blasi ha detto che si tratta di una bella iniziativa che, finalmente, ci consentirà di coordinare tutto il servizio delle autolinee in Sicilia. Ora, a chi dobbiamo affidare la gestione di queste autostazioni? Al riguardo disponiamo di un organismo bello e pronto, l'Azienda siciliana trasporti. Qualcuno potrebbe osservare che l'A.S.T. gestisce autolinee e quindi non potrebbe controllare ed essere controllata nel contempo. Ma, esistendo già questa azienda, la cui amministrazione va aiutata, sarebbe opportuno affidare ad essa la gestione delle autostazioni. Queste costituiscono, infatti, una buona iniziativa: a meno che la loro realizzazione non si arresti, onde dare nuove fonti di lucro a determinati gruppi, i quali non pensano di far progredire la Sicilia, ma pensano di soffocarla maggiormente. Quindi è necessaria la massima sorveglianza.

Il problema dei telefoni è un problema anoso sul quale altri voti sono stati fatti, ultimo l'ordine del giorno accettato da tutti, lo anno scorso, con qualche lieve modifica proposta dall'onorevole Castrogiovanni. In Sicilia, i telefoni sono affidati alla S.E.T. e noi abbiamo sempre chiesto un miglior controllo nei riguardi della società che spadroneggia, come fanno tutte le società monopolistiche nei grossi centri della Sicilia. Bisogna controllare quello che fa, quello che impone agli utenti, se effettivamente rispetta le clausole della concessione, agevolando gli utenti ad installare nuovi impianti telefonici. Invece, mi pare che in questo settore gli utenti non vengono agevolati, come ne hanno diritto, ma debbono (cose dell'altro mondo!) pagare e strapagare sia per trasferire un impianto telefonico sia per installarne uno nuovo.

Esistono impianti telefonici in tutta la Sicilia o ancora vi sono centri sprovvisti? La domenica in tutti i comuni della Sicilia si ha la possibilità di telefonare o no? Ancora mi pare che in questo settore siamo molto indietro: occorrerebbe sorvegliare questa società per svegliarla e farle rispettare quanto stabilito nel contratto di concessione. I telefoni sono una cosa importante per l'andamento dei servizi in Sicilia.

Dei porti minori ha parlato il collega Adamo: della tragedia, cioè, di queste isole che

II LEGISLATURA

XXIX SEDUTA

16 NOVEMBRE 1951

sono separate dalla Sicilia e che hanno mezzi di comunicazione molto precari. Ho letto anche un intervento, in sede di Giunta del bilancio, nel quale si illustrava la drammaticità della situazione di un'isola, dove non potevano arrivare medicinali nè mezzi di soccorso nè viveri. Orbene, cosa facciamo? Facciamo voti: ma che questi voti si trasformino effettivamente in realtà!

E vi è il problema delle ricevitorie postali in Sicilia, che nei paesi delle nostre provincie sono alla mercè di elementi privi di responsabilità, che sfruttano vergognosamente gli impiegati: donne che lavorano dalla mattina alla sera per potere poi, alla fine, prendere una briciola di quello che può essere il prezzo del loro lavoro.

Bisogna controllare l'operato di questi concessionari ed evitare che spadroneggino; bisogna fare in modo che il servizio funzioni bene, e funzioni anche la domenica per determinate ore al giorno.

Sono queste piccole e grandi cose che pongono in risalto l'importanza capitale di questo ufficio dei trasporti, composto di cinque persone con altre sei che le attorniano; ufficio che non è assolutamente tenuto nella giusta considerazione, dalle amministrazioni statali e dagli ispettorati di motorizzazione. Questo ufficio deve trasformarsi assolutamente in assessorato perchè ampie sono le possibilità di lavoro nel settore, per cui si propone anche di istituire un consiglio regionale per i trasporti e le comunicazioni, composto di elementi tecnici e politici, che possa studiare questi problemi per realizzarli e non per fare voti. Il progetto di legge, che al riguardo è stato approvato, nella prima legislatura, dalla quinta Commissione legislativa, noi lo riproporremo.

Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, abbiamo visto in questa sintesi, più o meno felice, quanto sia importante questo settore che impegna — in maniera sostanziale e non formale — tutto il Governo regionale; è un settore per il quale l'Assemblea ha fatto decine e decine di voti, che non hanno trovato nessuna realizzazione. Speriamo, onorevoli colleghi, che perlomeno in questa nuova legislatura questi voti si possano trasformare in realtà; e si tramuteranno in realtà, qualora noi potremo attuare una opera di pace, una opera conseguente di pace e non di guerra. *(Applausi dalla sinistra)*

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico all'Assemblea che è stata presentata una mozione a firma degli onorevoli Gentile ed altri, avente per oggetto l'istituzione di un *Kursaal* a Taormina. La mozione sarà annunciata successivamente a norma di regolamento.

Riprende la discussione.

ANDO'. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANDO'. Signor Presidente, mi permetto di proporre il rinvio della discussione alla prossima seduta dato che molti colleghi devono prendere il treno delle 13,35 per recarsi fuori Palermo.

PRESIDENTE. Io non ho nessuna difficoltà ad accogliere questa richiesta, ma dovete tenere presente che poi verranno i giorni in cui dovremo tenere due ed anche tre sedute perchè già gli iscritti a parlare sono parecchi.

ANDO'. Se sarà necessario, anche due sedute al giorno.

VARVARO. Quale scadenza vi sarà?

PRESIDENTE. La scadenza è il 27, perchè gli impiegati non si potranno pagare.

VARVARO. Va bene, signor Presidente. Questa discussione fa onore all'Assemblea; quindi, preghiamo lei di non parlare in questi termini di strozzatura. Noi faremo anche delle lunghe sedute la sera.

PRESIDENTE. Io non dico di strozzare; non usiamo questi termini. Sono le ore 12,35: propongo di rimanere fino alle 14, quindi, io voglio allargare la discussione, non strozzarla.

SANTAGATI ORAZIO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANTAGATI ORAZIO. Signor Presidente, vorrei ricordare alla Signoria Vostra che in

II LEGISLATURA

XXIX SEDUTA

16 NOVEMBRE 1951

Giunta del bilancio abbiamo assunto l'impegno di rendere la discussione nella Giunta stessa il più possibile ristretta (e infatti in meno di un mese si è concluso tutto il lavoro di Commissione) appunto per far sì che la discussione in sede di Assemblea fosse la più vasta possibile.

PRESIDENTE. Siamo d'accordo.

TOCCO VERDUCI PAOLA. Facciamo sedute anche nel pomeriggio.

PRESIDENTE. Non c'è limitazione né di numero né di tempo: potete parlare amplissimamente perchè l'Assemblea vi ascolterà anche fino a mezzanotte; ma non teniamo sedute di una o due ore.

SANTAGATI ORAZIO. Esatto. L'importante è che non si pongano termini perentori.

PRESIDENTE. Allora proseguiamo la discussione.

E' iscritto a parlare l'onorevole Majorana Benedetto. Ne ha facoltà.

MAJORANA BENEDETTO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, cercherò di essere breve. Del resto, non intendo pronunciare un discorso politico, ma limiterò le mie osservazioni, di carattere esclusivamente tecnico, sul bilancio dei trasporti e sui servizi inerenti. Mi atterrò precisamente alle due relazioni, di maggioranza e di minoranza, per sottolineare alcuni punti e per notarne altri che in esse non sono stati trattati.

Le conclusioni cui pervengono sia la maggioranza che la minoranza, concordano nel voto della istituzione di un Assessorato per i trasporti. La relazione di maggioranza, anzi, sprona il Governo a sollecitare i lavori della Commissione paritetica, la quale, in base allo Statuto siciliano, deve definire i limiti della potestà della Regione in questo campo.

Forse sarò il solo a dissentire dal voto sia della maggioranza che della minoranza della Giunta; ma a me sembra che prima si dovrebbero delimitare i confini delle rispettive potestà della Regione e dello Stato e poi, secondo le funzioni della Regione, potremo creare lo organismo.

E' chiaro che il problema dei trasporti è

gravissimo e di vitale importanza per la nostra Regione, perchè investe tutta la nostra politica economica e tutte le produzioni siciliane. Comunque, io ritengo che l'istituzione di un Assessorato per i trasporti, per il momento, debba essere differita.

Ciò premesso, alla Regione spetta, in atto, soltanto una azione di propulsione verso gli organi statali perchè sia data una maggiore efficienza ai nostri impianti ed ai servizi ferroviari. Non c'è dubbio che questa azione di propulsione deve essere svolta dalla Regione; non c'è dubbio che ognuno di noi ha la responsabilità di impostarla. Ma essa dovrà essere sostenuta da una analoga azione che i parlamentari siciliani alla Camera ed al Senato dovranno a loro volta sviluppare. Io sono sicuro che la discussione che noi facciamo in questa Assemblea ed i voti che, penso, ne sortiranno, raggiungeranno anche lo scopo di ottenere non solo una intensa azione del Governo regionale, ma anche l'appoggio dei nostri conterranei deputati e senatori.

Nella relazione della minoranza è posta bene in rilievo quale è la deficienza della situazione ferroviaria siciliana di fronte a quella nazionale. La minoranza ha notato che in Sicilia, su 1378 chilometri di strade ferrate, solo 47 chilometri sono elettrificati, mentre nello Stato sono stati elettrificati 5700 su 16 mila chilometri; per cui abbiamo una percentuale del 35 per cento di linee elettrificate nello Stato, contro solo il 3 per cento in Sicilia. Ha notato, altresì, la relazione di minoranza, che, mentre nello Stato vi è il 26 per cento di linee a doppio binario, nessuna linea a doppio binario esiste in Sicilia. Convengo che la situazione oggi non si presenterebbe così grave, se non avessimo avuto le distruzioni della guerra. Infatti, per necessità, il nostro lavoro, per diversi anni, si è dovuto esplicare nella riparazione dei danni bellici, più che nel maggiore sviluppo e perfezionamento delle comunicazioni. Queste sono le finalità che dobbiamo tenere presenti perchè, a parere mio, le esigenze del doppio binario e quelle della elettrificazione della rete meridionale ed insulare sono strettamente connesse, come ho già accennato, alla vita economica stessa del popolo siciliano.

Per la configurazione geografica dell'Italia, noi siamo in una situazione particolarmente infelice. Noi siamo l'estremo lembo: la nostra produzione, per giungere ai mercati di con-

II LEGISLATURA

XXIX SEDUTA

16 NOVEMBRE 1951

sumo, deve percorrere distanze che vanno da 800 sino a 1500 chilometri per le frontiere. Di queste distanze, oltre 600 chilometri sono serviti da un unico binario; questa è una situazione pericolosissima, che dovrà essere affrontata e risolta in quel numero di anni che l'imponenza di un simile lavoro richiederà, ma che non dobbiamo perdere di vista. Le produzioni agricole siciliane sono notevolmente accresciute. Io non vi tedierò con la lettura di dati, perchè questo è un assunto riconosciuto da tutti. Ma anche voi, onorevoli colleghi, converrete con me che queste produzioni sono destinate a moltiplicarsi ed allora come sarà mai possibile far servire un volume così imponente di trasporti da quel solo binario che è stato appena sufficiente ai trasporti del passato, dall'epoca degli impianti ferroviari fino ad oggi? Gli sforzi nostri, gli sforzi del Governo regionale per intensificare ed accrescere le produzioni siciliane potrebbero un giorno portarci a questa tristissima ed amara conseguenza: che i beni da noi prodotti non potrebbero giungere ai mercati di consumo e graverebbero sul mercato interno dell'Isola, provocando una crisi gravissima.

Questo problema si deve impostare sin da adesso, perchè costruzioni ferroviarie di simile imponenza non si potranno improvvisare sotto l'assillo ed il tormento incombente; noi dobbiamo preparare un programma di largo respiro e di ampie vedute; noi dobbiamo, fin da ora, intravedere le necessità del futuro e dobbiamo a queste necessità provvedere in tempo per non essere presi alla gola. Se la costruzione del doppio binario da Battipaglia a Reggio e se la costruzione del doppio binario, almeno nelle due principali arterie sicule, Messina-Palermo e Messina-Siracusa, è un piano così imponente che non potrà essere realizzato sollecitamente come vorremmo, tuttavia si potrebbero cominciare a costruire dei tratti di doppio binario (*approvazioni*) in quei punti nei quali, per la convergenza di linee diverse, si verifica abitualmente l'intralcio ed il congestionamento dei trasporti. (*Approvazioni*) Vi sono così alcuni percorsi della rete calabra che potrebbero essere dotati di un doppio binario; per la Sicilia vi è, ad esempio, la necessità urgentissima di un doppio binario nel tratto Bicocca-Catania. Voi dovete aver presente che sulla linea Catania-Siracusa si innesta, alla stazione di Val

Savoia, la linea di Caltagirone; che pochi chilometri dopo, alla stazione di Bicocca, si innesta la linea di Palermo. Il tratto Bicocca-Catania ha, così, una frequenza ferroviaria di circa 60-70 treni al giorno. E vi sono alcuni tratti della Calabria che hanno la stessa frequenza ferroviaria (di circa 70 convogli al giorno): è questo che provoca l'intralcio; è questo che ha reso necessario il prolungamento della percorrenza tra la Sicilia e Roma, con un ritardo che va da mezz'ora ad un'ora. Ciò non è dovuto ad un regresso della velocità dei convogli, ma alla necessità di instradare l'accresciuto numero dei carri ferroviari: oggi si impiega molto più tempo per andare a Roma di quanto se ne impiegava — io ricordo — quando, ragazzo, compivo i primi viaggi. Allora era stato istituito il treno chiamato « tripolino », che congiungeva rapidamente la Sicilia alla Capitale e del quale eravamo orgogliosi.

Lo stesso devo dire per l'elettrificazione. A me risulta che, qualora le linee siciliane fossero elettrificate, si potrebbe aumentare di un terzo circa l'attuale traffico ferroviario, perchè i convogli potrebbero essere costituiti da un maggior numero di carri. Quindi, anche su questo punto, penso che non ci debbano essere dissensi da nessuna parte dell'Assemblea e tutti ci dobbiamo unire nel voto che il Governo regionale agisca presso il Governo centrale, con l'appoggio dei parlamentari nazionali, perchè questo programma non sia dimenticato e anzi sia impostato, anche se con la gradualità alla quale mi sono riferito. Connesso a questo problema vi è quello della attrezzatura delle stazioni e degli scali. Mi risulta che un aumento dei binari in alcune stazioni faciliterebbe e semplificherebbe il servizio. A questo proposito sono in corso dei lavori allo scalo di Catania ed allo scalo di Acquicella. Altri lavori sono in corso allo scalo di Bicocca. Desidererei fossero eseguiti nel tempo più breve possibile e che analoghi lavori fossero fatti in tutti quegli scali ove la costruzione di nuovi tratti di binario potrebbe decongestionare il traffico.

Ma c'è un altro aspetto che non dobbiamo dimenticare: quello della sicurezza del traffico durante i mesi invernali. Quest'anno, i danni alle strade ferrate sono stati straordinari, data la eccezionalità delle alluvioni; ma tutti voi sapete che le interruzioni ferroviarie nelle linee siciliane sono un inconveniente che

II LEGISLATURA

XXIX SEDUTA

16 NOVEMBRE 1951

si ripete normalmente parecchie volte nello stesso anno. La linea interna Catania-Palermo, la linea marittima Messina-Catania ed in parte anche la linea che, attraverso la Piana di Catania, porta a Siracusa ed a Caltagirone, sono assai sovente interrotte appena si verifica una pioggia copiosa. E ne risentiamo danni gravissimi, specialmente perchè questi inconvenienti sogliono coincidere con i momenti in cui abbiamo maggiore bisogno dei trasporti ferroviari. Infatti, generalmente, questo avviene nei mesi invernali, quando, cioè, è in corso l'esportazione agrumaria, che richiede dai 300 ai 400 vagoni giornalieri, sulla media di 600 vagoni che possono essere traghettiati nello Stretto. Poichè la produzione agrumaria è deperibilissima, sono ingenti i danni che ne derivano quando un'interruzione si lamenta appunto nel momento in cui urge portare questa merce dal luogo di produzione ai mercati di consumo. Quindi, chiedo anche che sia altresì impostato un piano di lavori urgenti per cercare di proteggere i tratti di queste linee più esposti ai danneggiamenti del maltempo, in modo da garantire la tranquillità e la regolarità del traffico.

Ma non basta occuparci delle linee ferroviarie, se ad esse non colleghiamo il servizio delle navi-traghetto, dato che il mare ci divide dal Continente. Le navi-traghetto teoricamente sono sei, in pratica sono quattro, perchè due sono cronicamente malate.

Mi risulta che in atto il « Mongibello » è in riparazione. Mi compiacco che quest'anno si abbia avuto il senno di procedere alle riparazioni prima della campagna agrumaria e non, come lo scorso anno, durante la campagna agrumaria. Ed io ricordo quello che nello scorso inverno si verificò nelle provincie produttrici di agrumi, quelle di Catania e di Siracusa specialmente. Mi sembrava di essere ritornato ai momenti più oscuri e difficili della guerra, poichè si dovette ricostituire una commissione per l'assegnazione dei vagoni presso la Camera di commercio, con tutta quella fioritura di bagarinaggio, di mercato nero e di irregolarità che la mancanza di mezzi di trasporto suole provocare.

Ma non basta avere provveduto tempestivamente (mi auguro che le riparazioni al « Mongibello » siano compiute tempestivamente) quando ancora c'è il « Cariddi » che da parecchio tempo attende di essere riparato,

a causa di una contesa per il cantiere al quale la nave deve essere avviata. Ora ciò, onorevoli colleghi, dovete convenirne, se non fosse assai doloroso, sarebbe addirittura grottesco. Questa nave, il cui rientro in servizio è indispensabile (anche perchè, data la sua stazza, può consentire il transito ad un numero di carri molto superiore a quello permesso da parecchie delle navi-traghetto in atto in servizio) deve assolutamente essere rimessa in uso nel più breve tempo possibile; si risolva la controversia dei cantieri ed alla riparazione della nave « Cariddi » si proceda senza ulteriore indugio.

Alcuni miei colleghi hanno parlato di altre linee di secondaria importanza. Io desidero accennare ad una: si tratta di una linea a scartamento ordinario che era stata promessa da molti anni come « ferrovia agrumaria ». Parlo della Catania-Paternò-Schettino-Cugno di Carcaci-Regalbuto. Questa linea attraversa una delle zone più intensamente produttive della Sicilia, coltivata per migliaia di ettari ad agrumeti, oliveti, frutteti ed orti irrigui, il cui prodotto in atto trova sfogo fino alla stazione di Schettino, qualche chilometro oltre Paternò, località in cui si arresta il servizio ferroviario. Tale linea, però, mi risulta completata fino alla stazione Leto-Cugno di Carcaci, se non ancora fino a Regalbuto. Difatti, già in diverse circostanze è stato consentito il passaggio saltuario di convogli in quel tratto, sebbene la linea ancora non sia stata aperta all'esercizio. Comunque, la necessità di tale linea, quest'anno, si è avvertita particolarmente, allorchè — essendo crollato in seguito all'alluvione il ponte detto del « Maccarrone », che costituiva l'unico passaggio attraverso il Simeto fra le provincie di Catania e di Enna — i prodotti agricoli della zona al di là del Simeto si sono trovati nella impossibilità di accedere al loro naturale sbocco, che è la provincia di Catania. Se, invece, questa linea ferroviaria fosse stata in esercizio, avrebbe potuto grandemente facilitare il traffico sia delle merci che delle persone.

Quindi, anche su questo problema prego il Governo di portare la sua attenzione e di sollecitare l'apertura al traffico della linea, il che mi auguro possa avvenire questo inverno stesso.

Passiamo adesso, onorevoli colleghi, al secondo punto: quello delle tariffe ferroviarie.

II LEGISLATURA

XXIX SEDUTA

16 NOVEMBRE 1951

Anch'esso è gravissimo, ma io spero di svolgerlo con la stessa brevità. L'Amministrazione ferroviaria in Italia segue un criterio che non posso condividere e credo che neanche voi, onorevoli colleghi, possiate dividerlo: quello che l'Amministrazione ferroviaria sia un'azienda privata che debba impostare il suo bilancio in modo da assicurarsi l'attivo o quanto meno il pareggio delle spese di esercizio. Ma, allora, le ferrovie potrebbero essere gestite dall'industria privata, la quale avrebbe un costo di esercizio minore, perchè è notorio che la gestione privata è sempre più economica di quella statale. Evidentemente, non si potevano affidare le ferrovie all'impresa privata; ma, d'altra parte, lo Stato, deve sentire il dovere di non modificare le tariffe in maniera da garantirsi il pareggio della gestione sia perchè le ferrovie adempiono ad una vitale funzione di ordine collettivo nell'interesse pubblico sia perchè — e vi insisto — la configurazione geografica dell'Italia pone alcune regioni — e la nostra più di tutte — in condizioni di inferiorità, dovendo sopportare un aggravio maggiore di trasporto.

E' perciò che fu istituita in passato, la tariffa differenziale, che tendeva a ridurre il costo dei trasporti delle regioni meridionali. Ma si fece anche di più. I nostri colleghi Domenico Adamo, prima, e Colosi, dopo, hanno parlato dei trasporti del vino; ma proprio in questo settore, quello che molti chiamano il « deprecato regime » adottò una tariffa speciale per i vini siciliani, che consentiva ad essi di giungere ai principali mercati di consumo del settentrione, con una spesa di trasporto simile a quella del vino pugliese, che rappresenta il maggior concorrente dei nostri vini. Fu applicata ai vini siciliani la tariffa differenziale, computata sopra un massimo di percorrenza fissato, se non erro, intorno ad 800 chilometri; per cui, in effetti, il vino della Sicilia perveniva ai grandi mercati di consumo senza il maggiore percorso derivante dalla differente latitudine geografica della regione pugliese.

Questa concessione fu annullata e adesso si pensa addirittura di annullare la tariffa differenziale il che ci metterebbe nella condizione di non potere più portare i nostri prodotti ai mercati di consumo e specialmente di non potere più esportare gli agrumi, che costituiscono la spina dorsale dell'economia siciliana.

Giorni or sono, parlando da questa tribuna, ricordai un esempio di protezionismo adottato dalle ferrovie per i fertilizzanti di produzione italiana, mediante l'aggravio sul trasporto di un fertilizzante straniero, per il percorso Genova-Catania, di circa quattromila lire in più per tonnellata. Ma a questo chiaro esempio di protezionismo industriale si oppone, nel medesimo campo dei trasporti, la persecuzione dei prodotti agricoli siciliani. Gli altri stati cercano in tutti i modi di incrementare la esportazione degli agrumi; la Spagna, che, come voi sapete, è la nostra maggiore concorrente, concede un premio di esportazione di lire venti al chilogrammo, pari all'incirca al terzo o al quarto del prezzo delle nostre arance; la stessa America, per facilitare la esportazione dei suoi limoni, dà un premio di dollari 1,75, ossia circa 1100 lire, per ogni cassa di limoni esportati. Noi, all'inverso, cerchiamo di rendere impossibile l'esportazione, gravando la merce di un onere ferroviario tale da non consentirle di sostenere la concorrenza.

Lo Statuto siciliano prevede che la nostra Regione deve essere sentita in fatto di tariffe, ma, consentite, a questo punto, che io spostati sul piano politico la questione.

Che cosa significa essere sentiti? Siamo, sì, sentiti, ma dopo non siamo ascoltati. Qui non si tratta di essere sentiti, qui si tratta di ottenere il riconoscimento del nostro giusto diritto, di quanto è essenziale per la vita stessa delle nostre popolazioni. E' inutile proclamare che la Sicilia è area depressa, sollecitare leggi speciali, vantare la Cassa del Mezzogiorno, quando questa depressione viene artificiosamente aumentata attraverso provvedimenti che peggiorano la nostra economia.

E proprio adesso, dovendo essere sentiti, non siamo stati ascoltati. Nelle recenti discussioni per le nuove tariffe ferroviarie, il Governo regionale ha fatto quello che ha potuto: ha mandato i suoi rappresentanti a Roma e, come mi risulta da informazioni avute dalla Confederazione generale dell'agricoltura italiana e anche dalle notizie pubblicate sul giornale *Il Globo* (che non suole essere tenero per gli interessi meridionali e siciliani e, pertanto, meno ancora per quelli agricoli) questi rappresentanti, seguendo intelligentemente le direttive che l'Assessore all'industria ed al commercio, l'amico Bianco, ha impartite,

hanno cercato di sostenere il buon diritto della Regione. Mi risulta pure — e lo scrive *Il Globo* — che i rappresentanti delle Ferrovie hanno riconfermato i loro criteri circa l'esercizio economico delle ferrovie. Ed allora la situazione che ne consegue è questa: le Ferrovie, quest'anno, avevano previsto un deficit di 42 miliardi, che, secondo accertamenti successivi, sembra andrà intorno ai 57-58 miliardi; e pertanto insistono nella richiesta degli aumenti, che, per il settore agrumario che più ci interessa, oscillerebbero dal 35 al 40 per cento, per alcuni casi, sino al 70 per cento per altri. Aumenti che — come già ho detto interrompendo il collega Colosi — per la carne arriverebbero fino al 291 per cento, con un aggravio fortissimo del costo della vita delle popolazioni siciliane, non essendo, come voi sapete, la produzione zootecnica isolana sufficiente al più ridotto consumo.

E qui dobbiamo osservare che il deficit dell'Amministrazione ferroviaria deriva principalmente da due cause. La prima è nel diminuito esercizio dei trasporti ferroviari per la concorrenza di quelli automobilistici; difatti, mentre le ferrovie hanno trasportato, l'anno scorso, 12 miliardi e mezzo di tonnellate, gli autotrasporti, invece, hanno raggiunto i 14 miliardi e mezzo di tonnellate. E questo fenomeno è destinato a svilupparsi, perchè le autostrade, la facilità delle comunicazioni terrestri, la vicinanza tra le grandi città consumatrici e produttrici del Nord faciliteranno fatalmente l'uso degli autotrasporti a detrimento dei trasporti ferroviari. Noi, invece, situati all'estremo lembo dell'Italia, costretti ad attraversare lo Stretto di Messina e le Calabrie, dove le strade sono in atto quanto mai deficienti e dove riuscirebbe assai difficile e costoso costruire strade che fossero all'altezza delle grandi arterie di comunicazione del Nord, non potremo beneficiare, almeno per lungo tempo, degli autotrasporti.

Onde, se accogliamo il concetto che l'aumento delle tariffe deve servire ad assicurare il pareggio dell'Amministrazione ferroviaria, assisteremo, anno per anno, all'aumento delle tariffe. Per cui questa situazione verrebbe

ad essere scontata soprattutto dal Sud e specie dalla Sicilia, che ha più lunghi percorsi.

Non solo, ma è stato notato che nel disavanzo di esercizio incidono per 28 miliardi i trasporti che le ferrovie eseguono per conto di altre amministrazioni statali, quali trasporti postali, giudiziari, di pubblica sicurezza, militari, di rappresentanza ed altri. Questa incidenza risulta dai calcoli contenuti nel memoriale che la Confederazione degli agricoltori e quella dei coltivatori diretti hanno presentato al Comitato interministeriale dei prezzi appunto per opporsi all'aumento delle tariffe. Quindi, ne consegue che sarebbero le nostre produzioni siciliane quelle sulle quali, per la maggior parte, dovrebbe gravare indirettamente il costo di tali trasporti statali.

Onorevoli colleghi, non credo che sia più il caso di insistere su questi argomenti, perchè ritengo che, anche accennati nel modo più conciso che ho potuto, siano da tutti condivisi. Del resto, questi elementi sono acquisiti; l'Assessorato per l'industria ed il commercio li ha; l'Ufficio regionale dei trasporti, tutte le Camere di commercio, le associazioni sindacali li hanno.

Si tratta, ora, di impostare il problema dei trasporti, servizi e tariffe su un piano politico. Ed è qui che mi permetto di dissentire dai colleghi della sinistra. Essi hanno compiuto, in materia di bilancio, uno sforzo che è degno di essere apprezzato, perchè su tutti i bilanci hanno presentato delle relazioni acute. Ma queste relazioni sono pervase da uno scetticismo, consentitemi di dirlo, da uno scetticismo cronico. Voi ritenete che sia impossibile ottenere quello che noi domandiamo e temo anch'io che dovremo affrontare molti ostacoli e superare molte difficoltà; eppure la speranza di un successo non voglio perderla.

Quindi, intendo dare con le mie parole uno sprone, un incitamento: non esprimere la sfiducia di chi più non spera, ma il convincimento di chi crede che questa Assemblea regionale — che rappresenta il popolo siciliano — riesca, con l'autorità che da ciò le proviene, a porre questi problemi sul piano politico. Possa, l'Assemblea, ottenere che in una valutazione politica, oltre che economica,

II LEGISLATURA

XXIX SEDUTA

16 NOVEMBRE 1951

questi problemi siano risolti; che le richieste che noi avanziamo siano accolte perchè costituiscono aspirazioni nelle quali il popolo siciliano è unanime e concorde. (*Applausi dalla destra e dal centro*)

PRESIDENTE. La discussione proseguirà nella seduta successiva.

La seduta è rinviata a martedì 20 novembre, alle ore 17, col seguente ordine del giorno:

1. — Comunicazioni.
2. — Svolgimento di interrogazioni.

3. — Discussione del disegno di legge: « Stati di previsione dell'entrata e della spesa della Regione siciliana per l'anno finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 » (7 bis) (*Seguito*)

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Dott. Giovanni Morello

Arti Grafiche A. RENNA - Palermo

ALLEGATO

Risposte scritte ad interrogazioni

PURPURA — GUZZARDI. *Al Presidente della Regione ed all'Assessore agli enti locali.* « Per conoscere le ragioni per cui, sino ad oggi, non ha trovato applicazione in Sicilia la legge dello Stato 29 giugno 1951, numero 489 sulla indennità di missione con decorrenza dal 1° gennaio 1951, che importa fra l'altro il conguaglio della indennità spettante agli impiegati presidenti di seggio per le elezioni del 3 giugno 1951. » (153) (*Annunziata il 7 novembre 1951*)

RISPOSTA. — « Si comunica che questa Presidenza ha richiesto il parere del Consiglio di giustizia amministrativa sulla applicabilità o meno, a favore dei componenti dei seggi elettorali per le elezioni dell'Assemblea regionale siciliana del 3 giugno 1951, della legge statale 29 giugno 1951, numero 489, che ha stabilito, con decorrenza 1° gennaio del corrente anno, un nuovo trattamento di missione a favore dei propri dipendenti.

Questa Presidenza, non appena il Consiglio di giustizia amministrativa si sarà pronunciato, si riserva di adottare, al riguardo, le conseguenti determinazioni. » (12 novembre 1951)

Il Presidente della Regione
RESTIVO.

PIZZO. — *Al Presidente della Regione ed all'Assessore alle finanze.* « Per conoscere se intende, come è nelle aspettative degli interessati in tutto il territorio dell'Isola, rimuovere ogni remora che finora inespugnabilmente

si frappone al pagamento in favore dei presidenti e di ogni altro componente dei seggi elettorali, delle differenze sul trattamento di missione liquidato dai singoli comuni rispetto alle misure delle nuove retribuzioni previste dalla legge 29 giugno 1951, numero 489, dando precise disposizioni alle amministrazioni comunali che hanno, malgrado la chiara dizione dell'ultimo comma dell'articolo 26, del penultimo comma dell'articolo 27 e del penultimo comma dell'articolo 28 della legge regionale 20 marzo 1951, numero 29, opposto di non avere ricevuto autorizzazione ed anticipando soprattutto agli stessi comuni i fondi necessari per far fronte ai nuovi oneri che, per l'articolo 29 della predetta legge regionale, sono a totale carico della Regione ». (170) (*Annunziata il 9 novembre 1951*)

RISPOSTA. — « Si comunica che questa Presidenza ha richiesto il parere del Consiglio di giustizia amministrativa sulla applicabilità o meno, a favore dei componenti dei seggi elettorali per le elezioni dell'Assemblea regionale siciliana del 3 giugno 1951, della legge statale 29 giugno 1951, numero 489, che ha stabilito, con decorrenza dal 1° gennaio del corrente anno, un nuovo trattamento di missione a favore dei propri dipendenti.

Questa Presidenza, non appena il Consiglio di giustizia amministrativa si sarà pronunciato, si riserva di adottare, al riguardo, le conseguenti determinazioni. » (12 novembre 1951)

Il Presidente della Regione
RESTIVO.