

XXX. SEDUTA

MARTEDÌ 20 NOVEMBRE 1951

Presidenza del Presidente BONFIGLIO GIULIO

INDICE	Pag.	
Congedi	688	
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	706, 715, 721, 726, 728, 730	
MAJORANA CLAUDIO	706	
RENDÀ	717	
Interrogazioni		
(Annunzio)	689	
(Svolgimento):		
PRESIDENTE	690, 692, 693, 694, 695, 696, 698, 699, 700 701, 702, 703, 705, 706	
PIVETTI, Assessore supplente ai lavori pubblici	690, 692, 693, 699, 700, 706	
OVAZZA	691	
D'ANTONI	692	
FASONE	694	
DI BLASI, Assessore delegato ai trasporti, alle comunicazioni, alla pesca ed alle attività marinare	695, 701	
MAJORANA CLAUDIO	695, 702	
BIANCO, Assessore all'industria ed al commercio	695	
RENDÀ	695	
ALESSI, Assessore agli enti locali	696	
CRESCIMANNO	697	
ADAMO IGNAZIO	699	
ADAMO DOMENICO	701	
PETROTTA, Assessore all'igiene ed alla sanità	702, 703	
D'ANGELO, Assessore delegato al turismo ed allo spettacolo	703	
CUTTITTA	703	
CELI	705	
FARANDA	706	
Per i disastrati delle recenti alluvioni.		
PRESIDENTE	687	
Proposte di legge (Annunzio)		688
 La seduta è aperta alle ore 17,55.		
 FOTI segretario ff., dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.		
 Per i disastrati dalle recenti alluvioni.		
 PRESIDENTE. (Si leva in piedi e con lui i deputati ed il pubblico delle tribune). Onorevoli colleghi, le gravi perturbazioni atmosferiche che in questo triste mese di novembre si sono abbattute sul territorio nazionale, provocando rovine e lutti dapprima nella nostra amata Isola, nonché in Sardegna ed in Calabria, e successivamente nella Valle Padana ed in modo particolare nella zona del delta del Po, hanno ancora più affratellato il popolo italiano. Esso, in ispecie nei momenti più difficili della propria esistenza ed in occasioni di sventure e disastri, sa trovare nella sua inscindibile unità i vincoli di fraterna solidarietà da cui è stato sempre legato.		
 In occasione del nubifragio abbattutosi sul Meridione, unanime è stata la solidarietà		

II LEGISLATURA

XXX SEDUTA

20 NOVEMBRE 1951

delle popolazioni settentrionali ed altrettanto viva e fraterna è, oggi, la solidarietà delle popolazioni isolate verso i fratelli del Nord.

La nobile figura del Capo dello Stato, sempre vicina e presente nei luoghi colpiti, ha lenito le sofferenze dei sinistrati, oltreché materialmente, col rafforzare la resistenza morale di ciascuno di fronte a tanto dolore.

In un impeto di umana solidarietà fervono le iniziative: enti, cittadini, tutti si fa a gara nell'apprestare i mezzi per un immedio intervento, che possa recare il segno dell'affettuosa premura verso chi tutto ha perduto, in mezzo ad infinite sofferenze.

Le tragiche fasi ognora in atto, seguite attraverso la radio, spingono tutti a collegarsi a quella « Catena della fraternità », che ogni momento si accresce di anelli sempre più numerosi, che stringono in un impeto di amore le popolazioni, oltreché dell'Italia, della civiltà intera.

E' in nome di questa solidarietà e fratellanza che l'Assemblea regionale siciliana, sia nelle persone dei deputati che degli impiegati, ha voluto stanziare la somma di cinque milioni, quale contributo personale in favore dei sinistrati. Valga questo gesto a dire come il nostro cuore si è unito in palpito di amore con i nostri fratelli del Nord. (*Vivi e generali applausi*)

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico all'Assemblea che gli onorevoli Lo Magro e Majorana Benedetto hanno chiesto congedo per i giorni 20 e 21 novembre e che gli onorevoli Pivetti e Cuttitta hanno chiesto congedo per i giorni 21 e 22 novembre 1951. Se non si fanno osservazioni, questi congedi si intendono accordati.

Annunzio di proposte di legge di iniziativa parlamentare.

PRESIDENTE. Comunico che sono state presentate le seguenti proposte di legge, che sono state inviate alle Commissioni legislative di seguito indicate:

— « Fondazione dell'Ente morale: « Istituzione Luigi Sturzo per gli studi nel campo

culturale delle discipline morali con particolare riguardo alla sociologia e con sede in Roma » (98), di iniziativa degli onorevoli Franco, Romano Giuseppe, Mazzullo, Battaglia, Costarelli, Romano Fedele, Di Martino, Di Leo, Lo Giudice, Majorana Claudio, Lanza, Marullo, De Grazia, Lo Magro, D'Antoni, Napoli, Cosentino, Fasino, Recupero, Andò, Morso, Sammarco, Bruscia, Germanà Antonino, Salamone, Faranda, Colosi, Adamo Domenico, Foti e Tocco Verduci Paola; « Costituzione di un complesso musicale bandistico regionale con sede in Catania » (99), di iniziativa degli onorevoli Cosentino, Santagati Orazio, D'Agata, Nicastro, Mare Gina, Costarelli, Bonfiglio Agatino, Majorana Benedetto, Santagati Antonino, Lo Giudice, Colosi, Guzzardi, Recupero, Russo Giuseppe, Majorana Claudio, D'Antoni, Milazzo, Mazzullo e Franco; alla 2^a Commissione « Finanza e patrimonio ».

— « Schema di disegno di legge da proporre al Parlamento nazionale relativo a: « Provvedimenti a favore delle aziende agricole, situate nell'ambito della Regione siciliana, danneggiate dall'alluvione dell'autunno 1951 » (101), di iniziativa degli onorevoli Nicastro, Marullo, Santagati Antonino, Montalbano, Pizzo, Majorana Benedetto, Cuttitta, Saccà, Di Cara, Cipolla, D'Agata, Amato, Varvaro, D'Antoni, Colosi, Macaluso, Guzzardi, Mare Gina, Majorana Claudio, Fasone, Cosentino, Colajanni, Zizzo e Adamo Domenico: alla 3^a Commissione « Agricoltura ed alimentazione ».

— « Schema di disegno di legge da proporre al Parlamento nazionale relativo ad: « Autorizzazione della spesa di L. 1.000.000.000 come primo finanziamento per la riparazione di danni alluvionali verificatisi nell'autunno 1951 in Sicilia » (100), di iniziativa degli onorevoli Colosi, Ausiello, Adamo Domenico, Zizzo, Di Cara, Saccà, Fasone, Colajanni, Guzzardi, Cosentino, Macaluso, Bonfiglio Agatino, D'Agata, Marullo, Majorana Benedetto, Cipolla, Santagati Orazio, Amato, Cuttitta, Montalbano, Mare Gina, Nicastro, Varvaro, D'Antoni, Pizzo e Antoci: alla 5^a Commissione « Lavori pubblici, comunicazioni, trasporti e turismo ».

— « Istituzione a Catania di una Scuola professionale femminile e di magistero per la donna » (97), di iniziativa degli onorevoli

Bonfiglio Agatino, De Grazia, Lo Giudice, Romano Giuseppe, Colosi, Russo Giuseppe, Majorana Claudio, Costarelli, Guzzardi, Majorana Benedetto, Santagati Antonino, Varvaro, Santagati Orazio e Cosentino: alla 6^a Commissione « Pubblica istruzione ».

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Invito il deputato segretario a dar lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

FOTI, segretario ff.

« Al Presidente della Regione ed all'Assessore alle finanze, per conoscere i motivi per i quali non si è ancora proceduto al pagamento delle indennità integrative spettanti ai presidenti dei seggi elettorali in occasione delle elezioni regionali del 3 giugno 1951 a norma della legge regionale 29 giugno 1951, n. 489, che è andata in vigore il 1º gennaio 1951; e ciò anche in considerazione che tale pagamento è stato già effettuato nell'Italia centro-settentrionale, dove si sono svolte le elezioni amministrative ». (180) (*L'interrogante chiede lo svolgimento con urgenza*)

OCCHIPINTI.

« All'Assessore alle finanze, per conoscere:

1) quali remore si frappongono alla firma del decreto di approvazione dei bilanci deficitari dei comuni già firmato dall'Assessore agli enti locali, e da tempo giacenti allo Assessorato per le finanze, ritardo che pone in una grave situazione le amministrazioni comunali le quali non potranno in tempo utile ottenere l'autorizzazione per l'applicazione delle supercontribuzioni per il pareggio del bilancio; e conseguentemente non sarà possibile agli uffici distrettuali delle imposte dirette provvedere alla compilazione dei ruoli in modo che possano essere passati alla esazione per il 1952;

2) se intende provvedere affinchè non si ripeta e, questa volta senza plausibile ragione, l'inerzioso ritardo già verificatosi per il precedente esercizio finanziario che costrinse le amministrazioni comunali a ricor-

rere al credito, gravando i comuni dell'onere dei relativi interessi ». (181) (*L'interrogante chiede la risposta scritta*)

MACALUSO.

« Al Presidente della Regione ed all'Assessore ai lavori pubblici, per conoscere:

1) quali provvedimenti urgenti intendono prendere per risolvere i gravi problemi della edilizia scolastica di Palermo, denunciati sulla stampa dal Provveditore agli studi, riguardanti specificatamente:

a) il completamento delle scuole elementari di Via Valverde, Via Filippo Parlatore, Via Nicolò Ospedaliero, Via Quinta Casa e Via Sampolo;

b) la costruzione, prevista da alcuni anni, delle scuole medie di piazza Alberigo Gentile, del Liceo Umberto, dell'Istituto Industriale V. E., dell'Istituto nautico, per le quali esistono già le aree con relativi progetti e finanziamenti;

c) il completamento delle riparazioni, sospese già da tempo, degli istituti magistrali De Cosmi e Margherita, del Liceo scientifico e delle scuole medie di via Celso, di via S. Biagio e di via Montesanto;

2) le ragioni che hanno determinato ancora una volta la sospensione dei lavori del costruendo palazzo di giustizia, dopo i finanziamenti e la posa della seconda « prima pietra » annunciati dalla stampa cittadina con reclamistici grossi titoli nel corso della campagna elettorale e quali provvedimenti urgenti intendono prendere perché la Giustizia possa avere presto la sua sede dignitosa, tanto promessa ». (182)

FASONE - OVAZZA - TAORMINA

« Al Presidente della Regione, per conoscere i motivi della mancata nomina del Consiglio di amministrazione dell'A.S.T., prescritta dall'articolo 6 della legge 22 marzo 1950, n. 22.

Tale nomina, arbitrariamente ancora non avvenuta dopo ben venti mesi, è stata ed è di non poco pregiudizio alla vita dell'azienda e priva il personale di essa della rappre-

sentanza spettantegli in consiglio, secondo la esplicita e lungimirante volontà manifestata dall'Assemblea regionale. » (183)

CRESCEMANNO.

« All'Assessore ai lavori pubblici, per sapere se è a conoscenza della viva agitazione esistente nella cittadina di Racalmuto per le gravissime condizioni della strada che porta alla miniera Gibellina, condizioni che mettono giornalmente in pericolo gli operai che si recano al lavoro e rischiano di determinare la paralisi del traffico intensissimo del trasporto dello zolfo e se non ritenga sollecitamente intervenire per accogliere le aspirazioni e soddisfare le necessità di quella industre popolazione. » (184)

RENDÀ - MACALUSO.

« Al Presidente della Regione, per sapere:

1) se gli risulta che il Maresciallo comandante la Stazione dei carabinieri di Racalmuto abbia svolto, in occasione dello sciopero di 48 ore effettuato dai minatori il 9 e 10 corrente mese, opera di intimidazione nei riguardi dei lavoratori astenuti dal lavoro;

2) se non ritenga di dovere intervenire per garantire la piena applicazione del diritto di sciopero, che non rappresenta perturbamento dell'ordine pubblico e quindi non rientra nella sfera di attività del prefato sottufficiale. » (185) (*L'interrogante chiede lo svolgimento con urgenza*)

RENDÀ.

PRESIDENTE. Le interrogazioni testé annunziate saranno iscritte all'ordine del giorno, per essere svolte al loro turno. Quella per la quale è stata chiesta la risposta scritta sarà inviata all'Assessore competente.

Svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni.

Suspendiamo, per il momento, lo svolgimento delle interrogazioni numeri 3, 10 e 12,

data l'assenza dall'Aula degli Assessori interessati e di alcuni interroganti.

Segue l'interrogazione numero 14, degli onorevoli Ovazza e Taormina all'Assessore ai lavori pubblici, « per conoscere se ritiene di intervenire:

a) per la sollecita definizione dei lavori di sistemazione della piazza Triona in Bisacquino, specie in considerazione che da detta piazza passa la strada nazionale Palermo-Agrigento, e per fare eseguire un controllo sui lavori già ultimati che sembrano non rispondenti alle esigenze locali, in particolare per quanto riguarda la sistemazione delle acque piovane;

b) perchè sia provveduto al più presto alla riparazione di via Roma, resa completamente intransitabile in seguito alla deviazione del traffico dal corso Umberto, chiuso per lavori;

c) per la ultimazione del campo sportivo i cui lavori sono stati interrotti, senza plausibile ragione, da oltre un anno. »

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

PIVETTI, Assessore supplente ai lavori pubblici. Per quel che riguarda i punti a) e b) dell'interrogazione riferisco quanto mi ha attestato il Genio civile di Palermo:

a) I lavori della piazza Troina in Bisacquino sono completamente definiti, specie per quanto interessa il traffico della strada nazionale Palermo-Agrigento.

Solo una striscia a valle della piazza, che non interessa il transito, è stata sistemata a carattere provvisorio, come era prima dello inizio dei lavori.

Tale tratto, molto più basso della restante piazza, è sfornito di adeguate opere di scolo e convogliamento di acque piovane, e, per contro, i fabbricati in esso prospicienti hanno gli ingressi ai piani terreni più bassi del piano strada.

Tali corpi sono pertanto soggetti, in caso di piogge alluvionali — come quelle degli scorsi giorni —, ad allagamenti.

Da sopraluogo effettuato da un funzionario del Genio civile è risultato come — da parte dell'Amministrazione comunale — occorra, per tale tratto, indipendentemente da

qualsiasi lavoro di sistemazione della restante piazza:

1) modificare l'attuale unica caditoia di acque piovane esistente e rialzare il marciapiede.

2) modificare l'attuale posizione altimetrica di marciapiedi ed orlature a protezione di fabbricati.

3) obbligare i privati a rialzare i piani di calpestio dei corpi terrani — soprattutto quello del fondaco di proprietà Tortorici — attraverso cui l'acqua è penetrata nell'edificio dell'Orfanotrofio Maria Santissima delle Grazie.

E' stato, pertanto, invitato il Sindaco del Comune a curare l'adempimento di quanto ai numeri 1 e 2 e ad emettere ordinanza perché i proprietari di fabbricati finiti alla piazza, a norma della vigente legge comunale e provinciale, apportino alle soglie degli stabili le variazioni altimetriche richieste dalla sistemazione stradale.

La pavimentazione della piazza fu eseguita in conglomerato bituminoso-asfaltico che è una delle più moderne e rispondenti al notevole traffico automobilistico che vi si svolge, soprattutto per le sue caratteristiche di manto uniforme, antisdrucciolevole, elastico, di facile sostituzione.

La sistemazione delle acque piovane nella piazza Triona è stata intanto convenientemente affrontata e risolta in relazione all'attuale situazione della piazza stessa.

Difatti, nella piazza confluiscano le acque da tre direttive principali: via Teatro, via Triona, via Roma.

Le acque di via Triona e di via Roma, per la parte affluente nella piazza, vengono convogliate, mediante opportune pendenze ed inviti, a valle dello stesso cunicolo, dove precipitano a mezzo di pozzetti di notevoli dimensioni.

Un altro cunicolo di raccolta di acque sotterranee è stato costruito nel tratto tra la via Triona e la via Teatro, il quale potrà raccogliere successivamente le acque superficiali di via Triona, allorchè questa sarà sistemata.

b) La riparazione di via Roma era prevista, limitatamente a piccoli tratti.

In seguito alla deviazione del traffico del corso Umberto, la esistente carreggiata di via Roma, formata da semplice selciato a secco

su terra, adatta solo al transito di bestie da soma, fu sottoposta ad uno sforzo inadeguato alla sua costituzione, generando gli inconvenienti lamentati dall'onorevole interrogante.

Perchè tali inconvenienti possano essere eliminati sarà necessario eseguire la trasformazione della carreggiata con una pavimentazione idonea al traffico. Presso gli uffici del genio civile è in corso la redazione della perizia relativa a tali lavori.

Relativamente al punto c) dell'interrogazione devo fare osservare che il bilancio regionale prevede la costruzione di opere edili, stradali e igieniche e pertanto il completamento del campo sportivo di Bisacquino non è di competenza della Regione.

Risulta che il Genio civile a suo tempo per tali opere inoltrò al Provveditorato alle opere pubbliche perizia ammontante a lire 6 milioni 500mila.

Tale perizia non fu finanziata per mancanza di fondi.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ovazza, primo firmatario, per dichiarare se è soddisfatto.

OVAZZA. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, la risposta che ci viene data dall'Assessore supplente ai lavori pubblici mi può soddisfare solo in quanto conferma l'esattezza delle mie lagnanze e delle mie recriminazioni. Dalla risposta dell'Assessore risulta che il transito è stato effettivamente interrotto e che gli inconvenienti sussistono e susisteranno, fino a quando altre opere, connesse con quelle da me sollecitate, non saranno eseguite.

Questo, ripeto, si evince, a mio parere, dalla precisa e accurata risposta che ci viene data dall'Assessore. Quando ci si dice che, per sistemare il resto della piazza e della strada, per completare cioè le opere di cui lamentiamo l'interruzione, occorre che sia fatto un determinato cunicolo e si provveda a spostare l'ingresso di edifici privati, ebbene, questo è ricercare la causa che ha portato alla sospensione dei lavori, causa che poteva già essere determinata in periodo precedente, per evitare che la realizzazione di queste opere restasse sospesa per mancata coordinazione dei lavori occorrenti.

Ecco perchè non possiamo essere soddi-

II LEGISLATURA

XXX SEDUTA

20 NOVEMBRE 1951

sfatti della risposta, pur ringraziando della messe di informazioni, le quali, peraltro, confermano quello che noi sosteniamo. E temo che dovremo ripetere anche altre volte queste cose, perché spesso, o per la mole di attività che l'Assessorato deve espletare, o per altri motivi, vengono iniziati dei lavori senza tenere presenti le opere che occorre compiere perché questi lavori siano completati e possano corrispondere allo scopo che si intendeva raggiungere.

Pertanto, ripeto, non ci dichiariamo soddisfatti della risposta data dall'Assessore, e temo che anche in seguito non potremo osservarlo, se tale mancanza di coordinamento, confermata dalla risposta accurata dell'Assessore, dovesse continuare.

PRESIDENTE. Essendo rientrato in Aula l'onorevole D'Antoni, si proceda allo svolgimento della interrogazione numero 3, da questi direta all'Assessore ai lavori pubblici, « per conoscere quali provvedimenti intenda prendere per ultimare nella città di Trapani, talune opere di grande interesse per la vita di quel capoluogo, come la banchina, il palazzo dell'Archivio di Stato, la scuola normale, la scuola professionale, il Carcere giudiziario, il palazzo della Provincia e la strada di accesso ad Erice, via Martogna. »

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

PIVETTI, Assessore supplente ai lavori pubblici. Le opere pubbliche auspicate dallo onorevole interrogante in parte sono in corso di esecuzione, in parte sono comprese nel bilancio 1951-1952.

Completamento banchina ad est del pontile della sanità: l'Ufficio del genio civile di Trapani ha presentato perizia per il completamento dei lavori per un importo di lire 400milioni. La perizia trovasi all'esame degli uffici del Provveditorato alle opere pubbliche.

Archivio di Stato: sono in corso di ultimazione i lavori del primo lotto, per l'importo di lire 24milioni 645mila. I lavori per il secondo lotto per l'importo di lire 10milioni 500mila sono compresi nel bilancio dell'esercizio 1951-1952. La relativa perizia è in corso di redazione.

Scuole magistrali: sono in corso di esecu-

zione i lavori del terzo o quarto lotto, per il rispettivo importo di lire 6milioni 908mila e lire 7milioni 200mila. I lavori del quinto lotto sono stati compresi nel bilancio dell'esercizio 1951-1952 per lire 8milioni e la perizia è in corso di redazione.

Scuola arte e mestieri: sono in corso di esecuzione i lavori del secondo lotto per lo importo di lire 15milioni.

Palazzo della Provincia: sono stati di già eseguiti oltre la metà dei lavori occorrenti per la riparazione dell'edificio e precisamente il 58 per cento. E' allo studio la perizia per il completamento dell'opera.

Strada di accesso ad Erice-via Martogna: sono stati consegnati all'impresa aggiudicataria, per l'immediato inizio, i lavori di apertura della traccia stradale e per la costruzione delle opere d'arte fino all'allacciamento con la strada comunale di Fontanarossa per l'importo di lire 20milioni. E' in corso di elaborazione, presso l'Ufficio del genio civile di Trapani, il progetto per la costruzione del primo lotto da finanziarsi con i fondi della Cassa del Mezzogiorno per l'importo di lire 40milioni.

Nuovo carcere di Trapani: è in corso di esecuzione presso l'Ufficio del genio civile di Trapani il progetto presentato dal libero professionista incaricato per l'importo di lire 340milioni.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole D'Antoni, per dichiarare se è soddisfatto.

D'ANTONI. Il contenuto della mia interrogazione si inserisce in un problema di carattere generale. I governi, centrale e regionale, sotto la spinta e le sollecitazioni dei vari centri, predispongono molte opere e a molte danno inizio, soprattutto in periodo elettorale. Tali opere vengono, però, finite con mezzi assolutamente inadeguati, ciò che produce un danno di varia natura, finanziario e tecnico.

Invero, si investono centinaia di milioni; ma, poichè nessuna opera viene completata, nessuno usufruisce del beneficio dei milioni spesi. Pessima politica, questa, senza dubbio! Io preferirei che si portasse a compimento un'opera sola, nel termine previsto dai tecnici, perché nello stesso termine il pubblico pote-

se utilizzarla. Non giova iniziare cento opere e tutte e cento lasciarle in sospeso.

Questa, ripeto, è pessima politica, perché quando giungeremo a completare, a dieci anni di distanza, le opere iniziate, le spese sostenute saranno da considerare perdute e bisognerà ricominciare daccapo. Così è avvenuto per la strada Trapani-Erice, che ha una storia di ben venti anni; così è avvenuto per la banchina di Trapani. Questa banchina, che fu distrutta per fatti di guerra, non è stata ricostruita nella sua parte più interessante, cioè nel tratto in cui debbono attraccare i piroscafi.

E Trapani, che ha maestranze marinare, che vive del mare e per il mare, non può vedere ancora attraccare i piroscafi, dopo dieci anni dalla fine della guerra, perché quell'importantissimo tratto di banchina non è stato ricostruito. A nulla mi giova sapere che nell'esercizio finanziario 1952-1953 saranno assegnati altri 40 milioni in aggiunta ai dieci già stanziati. Vedremo in seguito se questi fondi verranno spesi o se non saranno piuttosto stornati a capriccio, come è avvenuto altre volte, per favorire questo o quel gruppo, questa o quella persona, questo o quel paese.

E certo, però, che una città disastrata come Trapani, non deve aspettare dieci anni per vedere ricostruita la sua banchina ed anzi il cuore della sua banchina.

E guardate a quali altre conseguenze conduce la cattiva amministrazione! Noi non abbiamo la possibilità di fare funzionare le scuole. A Trapani la Scuola d'arti e mestieri è incompleta; rimangono da stanziare, per ultimarne il primo piano, poche centinaia di migliaia di lire; ebbene, la direttrice decide di fare quello che non ha fatto la pubblica amministrazione: anticipa del suo, poche migliaia di lire, per fornire di mezzi igienici quei locali cui l'Amministrazione non provvede. E così la Scuola professionale ha il suo primo piano e può funzionare soltanto per la iniziativa della sua direttrice. Questa è cattiva amministrazione, che va denunciata, perché si prendano dei provvedimenti e sollecitamente.

E l'elenco è lungo; potrei fare la storia di ogni opera. E' stata, ad esempio, iniziata la ricostruzione della Scuola magistrale di Trapani, anch'essa distrutta dalla guerra; ebbene, tale ricostruzione è stata iniziata circa sette

anni or sono. E' strano che una scuola così necessaria alla vita del capoluogo non sia completa dopo sette anni, quando, per completarla, basterebbero pochi milioni.

Sarebbe stato molto utile concentrare tutti i milioni destinati a Trapani per la realizzazione di questa o quell'altra opera, purchè uno o due opere fossero state portate a termine.

E' questione di metodo amministrativo e di ordine tecnico.

Se Ella, onorevole Assessore, volesse fare una visita per vedere in che stato si trova la strada Trapani-Erice, potrebbe constatare che i primi tratti, costruiti venti anni addietro, debbono essere rifatti, perché la strada non è stata completata.

Il problema che ho denunciato non riguarda, quindi, soltanto la mia città, la quale, peraltro, ha un suo interesse particolare a vedere ultimati questi lavori, ma riguarda un metodo amministrativo-tecnico, che il Governo deve modificare, se vuole fare un'amministrazione, che risponda agli interessi concreti del Paese.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione numero 16 dell'onorevole Fasone al Presidente della Regione e all'Assessore ai lavori pubblici, « per conoscere le ragioni che hanno ritardato la prosecuzione dei lavori per la costruzione della Casa dei portuali nella zona del porto di Palermo, per la quale è stato annunciato un finanziamento di 60 milioni in occasione della posa solenne della « prima pietra » avvenuta il 30 maggio scorso, e quali misure intendono prendere perchè presto i portuali di Palermo, come tutti i loro compagni degli altri porti d'Italia, abbiano la loro sede dignitosa ».

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

PIVETTI, *Assessore supplente ai lavori pubblici.* Dopo la posa della « prima pietra » per la costruzione della Casa del portuale nella zona del porto di Palermo, la Società termo-elettrica siciliana ebbe a rappresentare al Prefetto di Palermo che l'edificio, ubicato sull'area precedentemente scelta dal Comune, avrebbe ostacolato la sistemazione dello ingresso principale della nuova centrale ter-

moelettrica, il cui intero perimetro sarebbe rimasto circoscritto dal mare e dalla linea ferroviaria.

Durante una apposita riunione tenutasi presso la Prefettura di Palermo il 4 agosto, con l'intervento di rappresentanti del Genio civile, della Capitaneria di porto, dell'Ufficio lavori pubblici del Comune e della S.T.E.S., si addivenne alla soluzione dello spostamento dell'ubicazione della costruenda Casa del portuale su altra area, con asse longitudinale parallelo al lato sud-est del muro di recinzione della centrale della S.T.E.S..

Poichè la nuova area viene a ricadere su terreno in precedenza concesso dal Comune di Palermo alla ditta Caronia per deposito legnami, si è reso necessario procedere da parte del Comune alla revoca della concessione suddetta.

La ditta Fratelli Caronia non ha potuto effettuare lo sgombero dei propri magazzini ed il trasporto dei materiali nel nuovo terreno assegnato dal Comune nello spiazzale retrostante le carceri, per il divieto manifestato dal Direttore delle carceri, ed ha acquistato un'area in via Cantieri, ove ha già iniziato i lavori di costruzione del proprio deposito.

Data, però, l'urgenza di sgomberare al più presto l'area destinata alla costruzione della Casa del portuale, a seguito dell'intervento di questo Assessorato, il Prefetto ha invitato la ditta a trasportare temporaneamente il proprio materiale sull'area comunale di piazza Ucciardone.

Da informazioni avute dalla Prefettura risulta che, in data 27 ottobre, sono state iniziate le operazioni di sgombero sotto la sorveglianza della Questura.

In data odierna, con fonogramma numero 14955, l'Assessore ha invitato la Prefettura a far conoscere la data di cessazione dello sgombero, dovendo procedere alla consegna dei lavori di costruzione della Casa del portuale.

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

FASONE. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, io credevo che l'onorevole Assessore mi avrebbe fatto sapere che la Casa per i portuali sta per essere costruita. Conosceva-

mo già in parte tutti gli ostacoli, di cui lo Assessore ci ha parlato, e sapevamo che questi ostacoli si sarebbero potuti superare già da molto tempo, fin da quando cioè si disse a questi benedetti lavoratori che quanto prima avrebbero avuto una loro sede dignitosa. Io non vorrei qui ripetere le considerazioni fatte dall'onorevole D'Antoni; debbo, comunque, aggiungere l'esortazione che l'Assessore ai lavori pubblici faccia di tutto per rimuovere questi ostacoli.

Sembra, peraltro, che negli ultimi tempi la Prefettura di Palermo si sia interessata più di quanto non abbia fatto in passato — malgrado le continue sollecitazioni — accchè tutte le difficoltà che si sono incontrate in questo ultimo periodo venissero rimosse e si desse inizio immediato alla costruzione della Casa dei portuali di Palermo. Acontenteremmo, in questo modo, i lavoratori, provvedendo alle esigenze che più volte essi hanno espresso (anche all'onorevole Presidente della Regione) e, d'altra parte, elimineremmo una serie di altre difficoltà.

I locali per i lavoratori del porto, in atto, sono ubicati in modo non conducente: in una via c'è la sede della compagnia, in un'altra la sede del circolo, in una terza la sede del loro centro di collocamento. Bisogna, quindi, unificare questi uffici e rendere quanto più agevoli possibile le attività di questi lavoratori nell'ambito del porto in cui tali attività si svolgono.

Per queste soddisfazioni mi dichiaro soddisfatto solo parzialmente.

PRESIDENTE. Per la momentanea assenza dall'Aula dell'onorevole Faranda, lo svolgimento della sua interrogazione numero 83 è sospeso.

Lo svolgimento delle interrogazioni numero 125, dell'onorevole Andò, e numero 126, dell'onorevole Majorana Benedetto all'Assessore all'agricoltura ed alle foreste, è rinviato d'accordo fra le parti.

Segue l'interrogazione numero 128 dello onorevole Majorana Claudio al Presidente della Regione ed all'Assessore delegato alla pesca ed alle attività marinare, « per conoscere quali provvedimenti urgenti intendano, prendere a favore della categoria dei pescatori della zona di Catania per il sollecito risarcimento dei danni, la concessione e di-

II LEGISLATURA

XXX SEDUTA

20 NOVEMBRE 1951

stribuzione di sussidi, viveri e indumenti alle famiglie più bisognose, la costruzione di un certo numero di appartamenti da assegnare alle famiglie che hanno subito gravi danni nelle abitazioni, in considerazione della particolare gravità del nubifragio abbattutosi nella zona e dei danni sensibili arrecati all'esercizio della pesca per avarie e distruzioni di barche, perdite di attrezzi, allagamenti di magazzini, dispersione di materiale o prodotti, danni e inutilizzazione degli approdi, ecc. ».

Ha facoltà di parlare l'Assessore delegato alla pesca ed alle attività marinare, onorevole Di Blasi, per rispondere a questa interrogazione.

DI BLASI, Assessore delegato alla pesca ed alle attività marinare. Devo assicurare lo onorevole interrogante che i danni provocati a Catania dall'alluvione hanno trovato nel mio Ufficio quella prontezza e quella sensibilità che disastri del genere richiedono. Naturalmente, bisogna precisare che i danni provocati nel settore peschereccio non possono essere riparati in pochi giorni. Nè, da altra parte, mi è possibile intervenire con sussidi alimentari o con distribuzione di viveri, in quanto ciò esula dalla competenza del mio Ufficio.

Ho già dato disposizioni perchè i danni vengano identificati e specificati dalle autorità marittime, onde definire i piani di ricostruzione dei natanti distrutti o danneggiati.

Personalmente mi recherò a Catania per rendermi esatto conto di quanto è necessario fare con carattere organico e sollecito. Le notizie finora pervenute non sono, in verità, per evidenti ragioni, particolareggiate, appunto perchè sono in corso gli accertamenti, che saranno ultimati fra qualche giorno.

Sono certo di poter intervenire, com'è mia intenzione, non appena verrà approvato il bilancio.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Majorana Claudio, per dichiarare se è soddisfatto.

MAJORANA CLAUDIO. Per quanto attiene ai sussidi alimentari, l'interrogazione era rivolta anche al Presidente della Regione, il quale, peraltro, da quanto mi risulta, ha già

provveduto. Comunque, confido nell'interessamento dell'Assessore, il quale dispone di fondi per l'assistenza ai marittimi che hanno subito danni dal nubifragio. Augurandomi, pertanto, che il problema possa essere risolto nel più breve tempo possibile, mi dichiaro soddisfatto.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione numero 32 degli onorevoli Renda, Cuffaro ed Ovazza, all'Assessore all'industria ed al commercio, « per conoscere quale azione intenda svolgere presso gli organi competenti affinchè venga dato inizio ai lavori di costruzione della centrale idroelettrica del Carboi, da diversi mesi dati in appalto alla impresa Girola e mai potuti avviare a causa dell'opposizione del proprietario del terreno, opposizione che ancora non viene superata a norma di legge nonostante che apposito decreto legislativo presidenziale dichiari l'opera di carattere urgente ed indifferibile.

Ha facoltà di parlare l'Assessore all'industria ed al commercio, onorevole Bianco, per rispondere a questa interrogazione.

BIANCO, Assessore all'industria ed al commercio. Ho il piacere di comunicare agli onorevoli interroganti che è stata già ultimata la strada di accesso alla centrale idroelettrica del Carboi, e sono in corso i lavori per la costruzione della centrale stessa.

Poichè gli interroganti pare che muovano un appunto nel ritardo a « superare a norma di legge », l'opposizione del proprietario allo ingresso nel suo fondo, sul quale ricadeva il tracciato delle detta strada di accesso, devo chiarire che la necessaria pratica di esproprio, onde rimuovere legalmente quell'opposizione, non poteva essere iniziata prima del 14 luglio 1951, data della pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del decreto del Presidente della Regione, con il quale venne approvato l'impianto idroelettrico del Carboi, e dichiarate urgenti e indifferibili le relative opere.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Renda, primo firmatario, per dichiarare se è soddisfatto.

RENDÀ. Prendiamo atto delle comunicazioni che l'Assessorato dà dell'inizio dei lavori della centrale idroelettrica del Carboi.

II LEGISLATURA

XXX SEDUTA

20 NOVEMBRE 1951

Questo già lo sapevamo, perchè ci eravamo interessati della questione, e prima e dopo aver presentata questa interrogazione.

Debbo, però, chiarire che abbiamo presentato l'interrogazione al Governo regionale non solo per chiedere che si superassero alcune difficoltà, che venivano frapposte da organi tecnici, ma anche e soprattutto per lamentare il fatto che opere di questo genere vengano eseguite « a spizzico », cioè con una lentezza che, a nostro modo di vedere, non è assolutamente giustificata.

Ad esempio, in atto le maestranze di quel cantiere sono in agitazione perchè la ditta Girola ha sospeso la maggior parte dei lavoratori, dato che i lavori della centrale sono quasi in via di ultimazione. Eppure il cantiere, nel suo complesso, permette non solo di occupare le maestranze che in atto vi lavorano, ma consentirebbe anche di assorbirne delle altre, perchè, in concomitanza con i lavori della centrale, v'è da eseguire tutta un'altra serie di opere indispensabili, affinchè il bacino possa entrare in funzione. Venne presentato, peraltro, dalle maestranze un ordine del giorno inteso appunto a sollecitare, da parte degli organi del Governo regionale, una celere attuazione di queste opere.

Pertanto, io approfitto della possibilità che stasera mi si offre non tanto per fare un appunto all'attività dell'Assessorato...

BIANCO, Assessore all'industria ed al commercio. Ma questo esula dall'interrogazione.

RENDÀ. E' vero, esula dall'interrogazione; ma approfitto dell'occasione per sollecitare l'intervento del Governo affinchè le richieste delle maestranze vengano accolte al più presto.

V'è da procedere, ad esempio, alla costruzione della strada di allacciamento con la Sciacca-Palermo, che attraversa la diga; vi è l'inizio della variante della strada provinciale Misilmeri-Sambuca, progettata da parecchio tempo e non ancora iniziata, cui bisogna provvedere; vi è la bitumatura della strada di accesso alla diga; vi è la gabbionata di sostegno dell'ultimo tratto della strada di accesso alla diga; ed, infine, vi sono le opere di canalizzazione a valle, opere che costituiscono il completamento indispensabile di tutto il complesso del cantiere, che devono essere ancora iniziate.

Da parte della Cassa del Mezzogiorno è stato anunziato da circa un anno il finanziamento di queste opere; ma, fino ad oggi, lo annuncio è rimasto semplicemente tale.

Formuliamo voti, quindi, perchè i lavori e le opere di questo genere, che riguardano non soltanto il Carboi, ma anche, ad esempio, il Platani, per la Sicilia occidentale, vengano eseguiti con quella prontezza, che la importanza delle opere stesse richiede.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione numero 35 dell'onorevole Crescimanno all'Assessore all'igiene ed alla sanità ed all'Assessore agli enti locali, « per sapere se è a loro conoscenza che l'ospedale « Parlapiano » di Ribera sia stato costretto, per mancanza di fondi, a chiudere i battenti, con grave pregiudizio dei meno abbienti e sofferenti, che vengono così ad essere privati della assistenza sanitaria; se ciò sia dovuto alla mancata corresponsione da parte della Cassa Mutua e del Comune, debitori di parecchi milioni verso l'Ente ospedaliero; e se non rintegriano indispensabile, ai fini sanitari e sociali, emettere provvedimenti di urgenza che diano la possibilità all'Ospedale di riprendere la sua attività, intervenendo ed accertando, nel contempo, le responsabilità verso quegli enti, che, per la loro morosità, hanno fermato l'attività di un centro sanitario indispensabile ai poveri e agli ammalati di Ribera. »

Ha facoltà di parlare l'Assessore agli enti locali, per rispondere a questa interrogazione.

ALESSI, Assessore agli enti locali. Poichè l'interrogazione dell'onorevole Crescimanno riguarda in maniera particolarmente diretta l'Amministrazione degli enti locali, posso rispondere, anche per l'Assessore all'igiene ed alla sanità.

Giusta quanto riferito dalla Prefettura di Agrigento, l'Ospedale, che ha una capacità ricettiva molto limitata, ha sospeso, dal 20 luglio al 5 agosto e cioè per 15 giorni, la sua attività, per fortuna senza conseguenze di sorta.

E' stato accertato, in proposito, che la sospensione per 15 giorni di tale attività è stata causata dal ritardo dei pagamenti da parte dell'I.N.A.M., del Comune di Ribera e di altri comuni della provincia di Agrigento, debitori in complesso di sei milioni.

II LEGISLATURA

XXX SEDUTA

20 NOVEMBRE 1951

Per facilitare l'esazione di detti crediti, si è intervenuti con tempestività anzitutto presso l'I.N.A.M. ed in seguito anche presso i comuni debitori, ottenendo un primo immediato pagamento, quale acconto, di 600mila lire, e si è provveduto a sollecitare i comuni, perché, si affrettassero a dare il benestare per l'approvazione degli elenchi di spedalità, da inviare alle autorità competenti per l'anticipazione dei relativi importi.

In tale occasione è stato però rilevato che nell'amministrazione dell'ospedale « Parlapiano » vi era una disfunzione evidente: non si doveva giungere, naturalmente, ad una sospensione di attività, sia pure per il breve tempo di quindici giorni. Si è, perciò, ritenuto opportuno sciogliere l'Amministrazione, sostituendola con un commissario nominato nella persona di un pubblico funzionario. Il nuovo Commissario, infatti, in poche settimane, ha ottenuto, anzitutto, il pagamento di un secondo acconto da parte dell'Istituto nazionale malattie, per altre 700mila lire (un complesso, perciò, di 1milione e 300mila lire su un debito di 4milioni circa) ed ha altresì ottenuto dall'Istituto l'impegno di corrispondere, come ha fatto da allora, mensilmente, gli altri acconti rateali, fino alla estinzione del debito.

Inoltre, il Commissario — cosa che l'Amministrazione non aveva fatto — ha provveduto all'invio degli elenchi di spedalità dovuti dai comuni debitori; conseguentemente, il Commissario ha potuto riportare l'Ente nella desiderata normalizzazione, ristabilendone prontamente l'attività, e facendo sì che per l'avvenire una situazione come quella lamentata non possa tornare a verificarsi.

Ciò premesso, poichè l'Ospedale di cui trattasi ha ripreso il suo normale funzionamento, è da ritenersi che gli inconvenienti segnalati dall'onorevole interrogante siano ormai eliminati e non si ripeteranno più per il futuro.

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

CRESCIMANNO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, potrei dichiararmi soddisfatto della risposta data dall'Assessore, se nella rassegna delle cifre non si rilevasse una discordanza. Mentre è stato effettuato il paga-

mento da parte dell'I.N.A.M., nessun pagamento si è avuto da parte del Comune di Ribera, il quale, alla data del 20 agosto, era debitore nei confronti dell'Ospedale di 1milione 324mila 491 lire, mentre i comuni di Cianciana, Villafranca, Colamonaci, Burgio, Cattolica Eraclea, Sciacca, Siculiana, Porto Empedocle e Lucca Sicula erano tutti debitori per un totale di lire 607mila 373. L'I. N. A. M., sempre alla data del 20 agosto, era debitore verso l'Ospedale di Ribera di 4milioni 127mila 100 lire. Il tutto, quindi, per un totale di lire 6milioni 158mila 965.

Personalità del luogo mi assicurano che di fatto l'Ospedale di Ribera, per mancanza di mezzi, dovette necessariamente chiudere i battenti per un mese, fin quando non ricevette la somma di duecentomila lire e poté riprendere la sua attività, limitatamente, però, al settore maternità.

Onorevole Assessore, come vede, ci troviamo oggi di fronte ad un debito di 5milioni, dovuti dai comuni sopraelencati, e che, per l'Ospedale di Ribera, il quale ha una limitata ricettività e scarse risorse, rappresentano un credito rilevante.

Dalle vostre cifre risulta che ha incassato 1milione e 300mila lire; restano, quindi, ancora da riscuotere circa 5milioni.

Il fatto che il Commissario non sia riuscito a regolarizzare completamente la situazione economica, mostra che non si è veramente agito con la dovuta diligenza. Voi, che siete Assessore agli enti locali, sapete che è dovere degli enti pubblici corrispondere le rette ospedaliere.

Si deve tener presente come per Ribera sia una fortuna avere un ospedale, che non può disconoscersi essere fornito di adeguata sala operatoria ed avere chirurghi di valore al suo servizio. Ritengo sia doveroso che questo piccolo ospedale sia messo in condizioni di funzionare.

Invitiamo, quindi, i comuni e l'I.N.A.M. a corrispondere le somme dovute. Questo è il dovere precipuo del Commissario; e, ove non lo faccia, sarò costretto a trasformare l'interrogazione in mozione. Su questi principi inderogabili sarò grato se l'Assessore vorrà darmi una risposta scritta o anche verbale.

Vi sono ancora 5 milioni da riscuotere e sono molti per l'Ospedale di Ribera.

II LEGISLATURA

XXX SEDUTA

20 NOVEMBRE 1951

PRESIDENTE. Voglio ricordare che, in tema di pagamento di rette da parte dei comuni, v'è una legge in base alla quale il Ministero dell'interno ne anticipa l'importo, salvo a rivalersi sui comuni stessi.

ALESSI, Assessore agli enti locali. Ho detto che non erano state inviate le note di spedalità da parte dell'amministrazione dello Ospedale e che è stato il Commissario che vi ha provveduto.

PRESIDENTE. Bisogna che ogni mese lo Ospedale faccia pervenire queste note.

CRESCIMANNO. Benissimo. Se l'Ospedale non ha ancora mandato le note di spedalità, lo faccia al più presto.

ALESSI, Assessore agli enti locali. L'amministrazione ordinaria non vi aveva provveduto.

CRESCIMANNO. Fino ad ora, sono state corrisposte 1 milione e 300 mila lire. Le cifre non corrispondono.

ALESSI, Assessore agli enti locali. Lo ripeto: le note di spedalità sono state inviate solo dal Commissario; l'amministrazione non vi aveva provveduto.

CRESCIMANNO. L'I.N.A.M. deve ancora oltre 4 milioni di lire, il Comune di Ribera 1 milione 348 mila. Ci sono poi i debiti degli altri piccoli comuni (non vale la pena di scendere in particolari).

Non credo che queste cifre mi siano state fornite per eludere, ma per convalidare la vera situazione dell'Ospedale di Ribera. Se c'è una carenza dell'amministrazione di quell'Ospedale, la si invitò a provvedere; ma sta di fatto che l'I.N.A.M. ed i comuni hanno il dovere precipuo di corrispondere le rette agli ospedali. Io ne ho fatto una questione anche al Comune di Palermo, che ho invitato a pagare le rette ospedaliere.

Ora mi si dice, da parte del Presidente, che esiste una legge dello Stato, che autorizza l'Amministrazione dell'interno ad anticipare le somme, salvo successiva rivalsa.

Meglio ancora! Comunque, sul bilancio passato la competenza era devoluta ai comuni ed all'I.N.A.M..

ALESSI, Assessore agli enti locali. Ho assicurato l'onorevole Crescimanno che l'I.N.A.M. aveva già pagato con una certa tempestività nel mese di settembre o di ottobre, la cifra di 1 milione e 300 mila; parlo di tempestività perchè alla richiesta ha fatto seguito il pagamento e si è provveduto a stabilire una rateazione mensile, credo di quattro rate, per l'estinzione dell'intero debito.

CRESCIMANNO. Allora rimane il Comune di Ribera, e gli altri comuni, che devono 606 mila lire.

ALESSI, Assessore agli enti locali. Le note di spedalità non erano state inviate e i comuni, quindi, non potevano pagare, né l'Amministrazione dell'ospedale poteva avvalersi della legge cui ha alluso il Presidente, appunto perchè non aveva inviato gli elenchi. E' questo ci ha indotto a nominare il Commissario.

CRESCIMANNO. La legge non si riferiva al bilancio passato.

PRESIDENTE. La legge è in vigore da tre anni. Ne ho usato largamente per l'Ospedale di Agrigento.

CRESCIMANNO. Ed allora maggior ragione, questa, per richiamare il Comune di Ribera che non ha provveduto. Voi siete l'Assessore agli enti locali; richiamate il Comune di Ribera che non ha provveduto ad avvalersi di questa disposizione per ottenere la sistemazione del bilancio. E' in grado di far pagare lo Stato e non gli si rivolge.

ALESSI, Assessore agli enti locali. Le note di spedalità debbono essere inviate dall'Amministrazione dell'Ospedale al Ministero dello interno; questo l'amministrazione ordinaria non lo aveva fatto; lo ha fatto il Commissario.

CRESCIMANNO. E quindi c'era una carenza.

ALESSI, Assessore agli enti locali. Della Amministrazione, che è stata sciolta appunto per questo.

CRESCIMANNO. Ma se questa legge è in vigore da tre anni, che cosa doveva fare il Comune di Ribera?

II LEGISLATURA

XXX SEDUTA

20 NOVEMBRE 1951

ALESSI, Assessore agli enti locali. Il Comune non c'entra.

CRESCIMANNO. L'Amministrazione dello Ospedale deve inviare le note al Ministero dell'interno?

PRESIDENTE. Sissignore; tramite la Prefettura.

ALESSI, Assesore agli enti locali. Doveva farlo l'Amministrazione dell'Ospedale. La anticipazione viene concessa dal Ministero dell'interno quando gli giungono le note di spedalità. L'Amministrazione ordinaria non vi aveva provveduto e per questo è stato nominato il Commissario, il quale ha già riscosso 1 milione e 300mila lire dall'I.N.A.M. ed ha provveduto a inviare lo nota di spedalità al Ministero dell'interno. Quindi, in brevissimo termine tutto sarà normalizzato.

CRESCIMANNO. Quindi, la carenza è da parte dell'ospedale, mettiamolo in condizione di funzionare.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione numero 53 degli onorevoli Adamo Ignazio, Pizzo e Zizzo all'Assessore ai lavori pubblici, «per conoscere i motivi che impediscono lo inizio e la ripresa delle opere pubbliche assegnate alla città di Alcamo e che secondo quanto pubblica *L'ora del Popolo* ammonterebbero a ben 1 miliardo e 124 milioni.

L'attuale agitazione di alcune centinaia di lavoratori e la viva apprensione della popolazione per il diffondersi della poliomelite, possibilmente dovuta all'assenza delle opere igieniche, rendono urgente l'esecuzione delle opere programmate.»

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

PIVETTI, Assessore supplente ai lavori pubblici. Per il comune di Alcamo, con i fondi regionali dell'esercizio finanziario 1950-51, sono stati finanziati lavori per lire 68 milioni 30mila e cioè: 3 milioni per la sistemazione della Via Roma, la cui perizia è in corso di rielaborazione secondo le richieste del Comune; 3 milioni per il collettore della fognatura della via Medici; 5 milioni per la fognatura

della via Roma. (Le rispettive gare di appalto delle opere sono andate deserte, per cui è stato autorizzato il Comune a procedere all'appalto mediante trattative private); 25 milioni per la costruzione dell'edificio scolastico, i cui lavori sono in corso; 22 milioni per l'ospedale circoscrizionale, il cui progetto, inviato al Comitato tecnico amministrativo, è stato restituito all'Assessorato per la sanità per la rielaborazione secondo le modifiche suggerite dal Comitato stesso; 10 milioni per l'ampliamento dell'ospedale «Cappuccini». I relativi lavori sono stati ultimati il 10 luglio 1951.

Sull'esercizio finanziario 1951-52 è finanziata la perizia di 4 milioni relativa alla sistemazione del Corso Sei Aprile.

Sui fondi di cui all'articolo 38 dello Statuto siciliano, nel comune di Alcamo, saranno costruiti sette edifici scolastici per complessive 93 aule per un importo di 167 milioni 400 mila lire e saranno costruite otto aule ad uso scuola agraria. Dei relativi progetti uno è in istruttoria per l'approvazione in linea tecnica, gli altri sono ancora in elaborazione presso l'Ufficio tecnico comunale di Alcamo, già più volte sollecitato.

Sarà poi completato l'edificio scolastico esistente con la costruzione di dieci aule per l'importo di 30 milioni. Il relativo decreto assessoriale è in corso di registrazione.

Sui fondi dell'articolo 38 sarà, infine, costruito l'acquedotto per l'importo di lire 70 milioni.

Inoltre, risulta che il Ministero dei lavori pubblici ha concesso al Comune il contributo per un mutuo di 17 milioni con la Cassa depositi e prestiti per la sistemazione della fognatura.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Adamo Ignazio, per dichiarare se è soddisfatto.

ADAMO IGNAZIO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, prendo atto delle comunicazioni dell'Assessore supplente ai lavori pubblici, ma non posso dichiararmi soddisfatto in quanto il problema non si risolve con l'enunciazione, ormai rituale, delle opere programmate, bensì con l'urgente esecuzione delle medesime.

II LEGISLATURA

XXX SEDUTA

20 NOVEMBRE 1951

Ad Alcamo, per esempio, durante il periodo elettorale, vengono annunziate opere pubbliche per un complesso di spese di 1miliardo 124milioni.....

PIVETTI, *Assessore supplente ai lavori pubblici*. Non posso seguire quello che scrivono i giornali.

ADAMO IGNAZIO. ...e, proprio in quel periodo, la disoccupazione aumenta di circa il 50 per cento; in maggio avevamo 525 operai disoccupati, in agosto sono diventati 970, malgrado l'enorme programma di opere pubbliche. E proprio mentre si parlava di 446milioni assegnati per la costruzione di fognature ad Alcamo, nei quartieri popolari della stessa città si è sviluppata, nel mese di agosto, una epidemia provocata dalla mancanza di opere igienico-sanitarie, che ha colpito tredici bambini.

Sono state già programmate ben 188milioni di opere per la costruzione di edifici scolastici; ma intanto i padri degli scolari si sono dovuti riunire ad Alcamo per protestare pubblicamente e per diffidare l'Amministrazione comunale a rendere abitabili le scuole.

Io ritengo che, data la grande deficienza degli edifici scolastici, si voglia forse perseguire un fine: quello, cioè, di impedire che i figli del popolo vadano a scuola. (*Proteste dal centro*)

TOCCO VERDUCI PAOLA. Già, proprio così è!

ADAMO IGNAZIO. E' penosa la situazione degli scolari. E' una situazione che non può continuare, nè può essere consentita per un popolo civile, che vuole progredire.

Per quanto riguarda la costruzione di un muraglione nella piazza Bagolino di Alcamo, sono stati stanziati 210milioni. Ebbene, questi lavori vanno avanti molto lentamente; e se l'opera non viene subito completata, qualche volta assisteremo al crollo degli edifici prospicienti alla piazza.

Sono state fatte gare di appalto; io so, e lo ha detto anche l'onorevole Assessore supplente, che queste gare sono rimaste deserte. Occorre seguire con molta attenzione questo fenomeno che si registra nelle gare di appalto, specialmente ad Alcamo. Il sistema di

preannunziare la programmazione di opere e non portarle a termine, o portarle a termine attraverso una infinità di interruzioni, determina la sospensione del lavoro e, quindi, la agitazione fra gli operai. Agitazione che si conclude con l'intervento della polizia e con l'arresto del segretario della Camera del lavoro (come è avvenuto ad Alcamo), mentre la responsabilità di questo sistema è del Governo che inganna i lavoratori ed il popolo italiano.

Per questi motivi, anche a nome degli altri interroganti, non mi dichiaro soddisfatto.

PRESIDENTE. Data l'assenza degli onorevoli interroganti, è momentaneamente sospenso lo svolgimento delle interrogazioni numero 56, dell'onorevole Majorana Claudio al Presidente della Regione ed all'Assessore delegato alla pesca ed alle attività marinare, e numero 67 dell'onorevole Taormina al Presidente della Regione ed all'Assessore ai lavori pubblici.

Segue l'interrogazione numero 68, dell'onorevole Adamo Domenico all'Assessore ai lavori pubblici, « per conoscere quali provvedimenti intende adottare per sollecitare i lavori di bitumatura della strada provinciale Marsala-Salemi ».

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

PIVETTI, *Assessore supplente ai lavori pubblici*. I lavori di bitumatura della strada provinciale Marsala-Salemi sono stati condotti con ritmo normale. Trattandosi di lavori stagionali, essi hanno subito interruzioni a causa delle piogge e saranno ripresi appena le condizioni atmosferiche lo consentiranno.

Sulla Marsala-Salemi il trattamento bituminoso è stato operato per 27 chilometri circa. I restanti 10 chilometri non ancora trattati con tappeto bituminoso sono in condizioni da consentire la regolarità della circolazione.

La strada è tra quelle che col 1° luglio 1952 passeranno all'A. N. A. S..

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Adamo Domenico, per dichiarare se è soddisfatto.

II LEGISLATURA

XXX SEDUTA

20 NOVEMBRE 1951

ADAMO DOMENICO. Signor Presidente, debbo dichiararmi non soddisfatto della risposta dell'Assessore supplente. E' doloroso, ma devo farlo. E non sono soddisfatto perché per la messa a punto della strada Marsala-Salemi il Governo regionale ha speso 290 milioni; quindi, non c'è carenza da parte del Governo regionale, il quale è stato prontissimo nello assegnare la somma necessaria affinchè questa strada, di importanza veramente vitale per l'*hinterland* di Marsala, fosse messa in condizione di collegare Marsala con Salemi, con Vita e con gli altri paesi che gravitano su Marsala stessa.

Io non sono soddisfatto per la maniera con cui le opere sono state condotte; le imprese appaltatrici hanno condotto i lavori talmente a rilento che dopo tre anni la strada in certi punti è intransitabile. E' vero, onorevole Pivetti, che per 27 chilometri il trattamento bituminoso è stato operato, ma è altrettanto vero che delle tre ditte che hanno appaltato i 33 chilometri di strada soltanto quelle che hanno appaltato il terzo lotto — mi riferisco alla ditta Bulgarella di Trapani — ed il primo lotto si sono trovate nelle condizioni di adempire agli obblighi del contratto di appalto, mentre la ditta che ha appaltato il secondo lotto — la ditta Maltese di Trapani — sia per il modo con cui ha condotto i lavori, sia per i mezzi finanziari che aveva a disposizione, non ha portato i lavori a un punto soddisfacente.

Ora, da questo deduco, onorevole Assessore supplente, che è urgente e necessaria la creazione dell'albo degli appaltatori, del quale tanto si parla, affinchè, in Sicilia, l'esecuzione dei lavori non sia più affidata a quelle imprese che non hanno la capacità di affrontarli e che non hanno i mezzi finanziari per potere prendere in appalto lavori di così grande importanza e di così rilevante mole, lavori che la Sicilia in atto deve affrontare attraverso le provvidenze e della Regione e dell'articolo 38 dello Statuto.

Se così non sarà, vedremo lavori iniziati e mai portati a termine, non per difetto di sovvenzione, come poc'anzi diceva l'onorevole D'Antoni, ma per difetto di capacità delle imprese che non hanno i mezzi finanziari per potere affrontare questi lavori. Dopo che la Regione ha tempestivamente stanziato 290 milioni, allorquando si arriverà a dovere met-

tere a punto il secondo lotto, bisognerà incominciare daccapo, perchè la strada si troverà già in condizioni pessime, tali da non potere ricevere la bitumatura senza che prima sia nuovamente sottoposta alla cilindratura.

Questa è una questione molto grave, ed io perciò, nel non dichiararmi soddisfatto, prego l'onorevole Assessore supplente di dare le dovute disposizioni, in modo che la responsabilità dell'incompletezza del secondo tratto della strada Marsala-Salemi ricada sulla ditta appaltatrice, ed anche perchè venga diffidata a compiere il suo dovere la ditta appaltatrice del primo tratto — impresa Ferro e Pedone — la quale ha fermato i lavori prima che cominciassero le pioggie perchè, forse, non aveva i mezzi per continuarli. Quando non si hanno i mezzi, non si appaltano lavori, perchè i lavori sono vita, rappresentano qualche cosa di urgente per i bisogni della Regione, ed è necessario che chi non è capace, chi non ha mezzi finanziari e tecnici, non prenda in appalto lavori che non completerà mai.

PRESIDENTE. Poichè adesso è presente in Aula l'onorevole Majorana Claudio, si proceda allo svolgimento della sua interrogazione numero 56, diretta al Presidente della Regione ed all'Assessore aggiunto ai trasporti ed alle comunicazioni, «per conoscere l'attendibilità delle voci preannunzianti un aumento sulle tariffe ferroviarie e perchè dicano quali provvedimenti intendono prendere onde tutelare gli interessi della Regione.»

Ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni, per rispondere a questa interrogazione.

DI BLASI, Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni. L'allarme di cui si è fatto eco, sin dallo scorso agosto, l'onorevole Claudio Majorana, ha formato oggetto e continuerà a formare oggetto di particolare apprensione e cura da parte dell'Ufficio al quale sono preposto.

L'ampio e complesso progetto di riforma tariffaria è stato portato ufficialmente a conoscenza dell'Assessorato per i trasporti e per le comunicazioni da parte della Direzione generale delle Ferrovie dello Stato il 12 settembre ultimo scorso, quando di mia iniziativa mi ero recato a Roma per trattare con quegli organi competenti i preliminari del

II LEGISLATURA

XXX SEDUTA

20 NOVEMBRE 1951

problema che si poneva. Ho fatto esaminare e comparare detto progetto da vari esperti, prima di ricevere presso il mio Ufficio il capo della Sezione commerciale dell'Amministrazione centrale delle Ferrovie dello Stato.

Dopo attento studio ed ampie discussioni, ho sottoposto al competente vaglio della Giunta regionale il delicato problema, che ha occupato un'intera seduta, a conclusione della quale è stato inviato al Ministero dei trasporti un telegramma per manifestare il netto dissenso della Regione circa i criteri innovatori della riforma tariffaria, per i gravi perturbamenti che l'applicazione della stessa avrebbe apportato alla nostra economia, non ugualmente riscontrabili nelle altre regioni. L'Assessorato ha dato mandato per le ulteriori trattative all'avvocato La Rosa, rappresentante della Regione accreditato presso il Ministero dei trasporti, il quale ha avuto altri incontri, sempre in sede di istruttoria. Uguale ed assai efficace opera ha svolto parallelamente l'Assessorato per l'industria e per il commercio, che si è fatto rappresentare validamente dall'avvocato Gino Colajanni e dal dottore Caiozzo.

Nulla, allo stato, vi è di deciso, mentre continua tenace ed energica l'opera degli organi della Regione per la tutela degli interessi dell'Isola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Majorana Claudio, per dichiarare se è soddisfatto.

MAJORANA CLAUDIO. Ringrazio l'Assessore aggiunto per le comunicazioni che ha dato su questa questione, che ritengo sia una delle più scottanti fra quelle, che in questo momento affronta la Regione.

Condivido pienamente l'orientamento assunto dall'Assessorato competente e dalla Giunta regionale. Peraltro, mi riservo di intervenire in sede di discussione del bilancio dei trasporti per illustrare alcuni aspetti particolari della questione delle tariffe.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione numero 78, dell'onorevole Cuttitta all'Assessore all'igiene ed alla sanità ed all'Assessore delegato al turismo ed allo spettacolo, «per conoscere le ragioni del difetto di ogni vigilanza da parte degli organi di rispettiva com-

petenza, sulla deplorevole gestione dell'unico albergo ristorante esistente a Monreale, di proprietà di quel Comune, nonché sui provvedimenti che intendono additare onde assicurare al suddetto locale, quel minimo di ricettività turistica e di igiene, che sia intonato al dovere dell'ospitalità, al rispetto delle norme di salute pubblica ed al buon nome della nostra Isola. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore all'igiene ed alla sanità, per rispondere a questa interrogazione.

PETROTTA, Assessore all'igiene e alla sanità. L'interrogazione dell'onorevole Cuttitta è molto opportuna. Io penso che, soprattutto un albergo come quello di Monreale, dovrebbe essere messo in funzione in modo da corrispondere nella maniera più perfetta alle esigenze del turismo, anche per la stessa riconnanza di questo nostro gioiello che è Monreale. Dagli accertamenti eseguiti dall'Ufficio provinciale sanitario è risultato che il locale praticamente è provvisto di un'attrezzatura sufficiente, anche se non è certamente quella che noi sogneremmo. E' fornito di un armadio frigorifero e tutte le stoviglie sono tenute in perfetta regola.

La cucina è stata trovata in buone condizioni igieniche; meno curata è la pulizia dei gabinetti; e, a tale proposito, è stato diffidato il gestore a eliminare tale inconveniente. La verità è che occorre sviluppare in Sicilia, presso i nostri alberghi, il senso di attaccamento alla pulizia e il senso di decoro, che dovrebbe costituire una delle attrattive del turismo, anche interno.

Le camere dell'albergo sono tutte provviste di lavandino, a cui, però, spesso non arriva l'acqua; ma il gestore ha asserito che sono in corso i lavori per il nuovo impianto idrico. Lo stesso inconveniente si è registrato al gabinetto del primo piano dove sono ubicate le camere. Anche qui manca l'acqua e nei gabinetti esiste un solo rubinetto che riceve l'acqua da un serbatoio. Insomma, vi è tutto un insieme che merita effettivamente della attenzione.

La necessità più urgente di questo albergo è quella del rifornimento idrico, che in effetti non è dipendente dalla cattiva volontà del gestore.

II LEGISLATURA

XXX SEDUTA

20 NOVEMBRE 1951

L'Ufficio provinciale della sanità ha già provveduto a diffidare l'Amministrazione comunale di Monreale perchè elimini gli inconvenienti entro quindici giorni. La diffida ha anche un termine, tenendo presente che la inadempienza potrebbe costituire motivo di chiusura dell'albergo. Quindi, le misure più drastiche sono state prese e ci ripromettiamo di far eliminare almeno gl'inconvenienti più gravi.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore delegato al turismo ed allo spettacolo per rispondere a questa stessa interrogazione.

D'ANGELO, Assessore delegato al turismo ed allo spettacolo. Non avrei che da ripetere in parte quando ha detto l'Assessore all'igiene ed alla sanità, anche perchè si tratta di problema igienico.

Per quanto riguarda l'impianto idrico, che a me sembra il più importante fra gli inconvenienti lamentati dall'onorevole Cuttitta, posso assicurare l'onorevole interrogante che il proprietario ha già in corso dei lavori per la installazione di una pompa e di serbatoi nello albergo stesso che consentiranno il normale afflusso dell'acqua, anche nel periodo di scarsa affluenza, cioè nel periodo estivo.

Quello dell'approvvigionamento idrico è un problema di ordine generale che riguarda la città di Monreale, per il quale, naturalmente, dovranno essere presi dei provvedimenti di altra natura, da parte di altri rami dell'Amministrazione.

Sono anche in corso opere per quanto riguarda il miglioramento dei servizi igienici in generale e in particolare dei servizi igienici relativi alla cucina.

Assicuro l'onorevole interrogante che noi seguiamo con molto interesse lo sviluppo e il miglioramento della situazione alberghiera siciliana e in particolare della situazione alberghiera di determinati centri siciliani, che sono meta del turismo internazionale. Nel caso specifico aumenteremo la nostra sorveglianza e, ove gli inconvenienti lamentati si dovessero ripetere, da parte degli organi competenti non mancheranno le opportune rigide ed anche drastiche sanzioni.

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

CUTTITTA. Desidero ringraziare l'onorevole Assessore all'igiene ed alla sanità e lo onorevole Assessore delegato al turismo ed allo spettacolo per le sollecite misure che hanno preso dopo la mia interrogazione; misure che ho potuto accertare personalmente, recandomi all'albergo di Monreale. Ho notato effettivamente un sensibile miglioramento.

Ho presentato questa interrogazione in seguito ad un incidente accaduto nell'albergo di Monreale: una carovana di turisti — anzi, si trattava più precisamente di una troupe venuta a Monreale per girare un film — è andata in quell'albergo per essere alloggiata, ma ha trovato locali così poco decenti che è stata costretta a rinunziarvi.

Desidero ringraziare l'Assessore delegato al turismo per il suo interessamento e lo prego di ringraziare anche il Presidente dell'Ente provinciale del turismo, che si è curato di adottare le necessarie misure.

Raccomando all'Assessore delegato al turismo ed allo spettacolo di volere estendere quest'opera di controllo anche su tutti quei piccoli ristoranti a carattere turistico, esistenti sulle strade principali della nostra Isola verso Messina e verso Trapani.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione numero 85, dell'onorevole Celi all'Assessore all'igiene ed alla sanità, « per conoscere se sia vero che la tubercolosi in provincia di Messina vada sviluppandosi con progressione preoccupante, per conoscere il numero di ammalati non ricoverati e per conoscere se intenda adottare delle risoluzioni in merito ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore all'igiene ed alla sanità, per rispondere a questa interrogazione.

PETROTTA, Assessore all'igiene ed alla sanità. L'interrogazione dell'onorevole Celi si dovrebbe trattare con più ampia possibilità di discussione. E' un problema grave, quello della tubercolosi; ma io sono costretto a rispondere con brevità ai tre quesiti.

Anzitutto, l'onorevole interrogante domanda se sia vero che la tubercolosi in provincia di Messina vada sviluppandosi con progressione preoccupante. Fare una indagine di questo genere non è compito di qualche giorno e implicherebbe un'inchiesta di vasto raggio, che non è possibile svolgere subito. Però, dai

dati statistici che ho potuto raccogliere per gli anni 1949-50, risulta che fra le città dove la tubercolosi è meno diffusa vi è proprio Messina. Ciò è dovuto, soprattutto, ad uno degli elementi fondamentali che formano spesso la causa dello sviluppo della tubercolosi; cioè le abitazioni malsane. Non c'è dubbio che, a Messina, ancora il problema delle abitazioni non è del tutto risolto; tuttavia...

FRANCHINA. L'interrogante parla della provincia di Messina, non della città.

PETROTTA, Assessore all'igiene ed alla sanità. Io parlo della città e il problema della città, nel settore della tubercolosi, è sempre preminente, perché la tubercolosi si sviluppa maggiormente dove la vita igienica della popolazione è più esposta alle restrizioni, per mancanza di case igieniche, di luce, di sole e di tutto il resto. Le miserie delle grandi città noi le conosciamo.

Comunque, da dati statistici raccolti rapidamente, ho potuto constatare che in provincia di Messina, per esempio, la mortalità per tubercolosi polmonare nel 1949 è dell'1,43 per 10mila abitanti, mentre a Catania è del 3,02 ed a Palermo del 3,95. Nel 1950 abbiamo una mortalità dell'1,92 per 10mila abitanti a Messina, del 3,85 a Catania e del 3,64 a Palermo.

Da questo sommario accertamento statistico, che peraltro richiederebbe accertamenti ancora più profondi, si deve desumere che in provincia di Messina questa preoccupante progressione di sviluppo della tubercolosi non esiste. Esiste, invece, anche a Messina, quell'inconveniente che constatiamo dovunque; cioè l'assistenza ai tubercolotici non è quella che dovrebbe essere.

A me risulta che in certe regioni d'Italia, più prospere ed economicamente più elevate rispetto alla nostra regione (quale, ad esempio, la Lombardia), non capita mai il caso di un ammalato di tubercolosi che non sia ricoverato e mantenuto nei sanatori, dove non vi è né deficienza di posti-letto né carenza di mezzi per il mancato pagamento delle rette.

Da noi, invece, la situazione è ben diversa. Anzitutto, abbiamo, in senso assoluto, una carenza di posti-letto; vi è, inoltre, un inconveniente grave, che desidero sottolineare a tutti i signori deputati qui presenti, perché possano collaborare, nelle rispettive provin-

cie, a rimediарvi. In materia sarà diramata, d'accordo con l'Assessore agli enti locali, una apposita circolare.

Noi sappiamo che l'assistenza e la cura dei tubercolotici si svolge in due settori: il settore degli assicurati ed il settore dei non assicurati; spesso avviene che, mentre vi sono posti disponibili nei sanatori e nei preventori antitubercolari dell'Istituto di previdenza sociale, vi è invece affollamento di ammalati nei sanatori antitubercolari dipendenti dagli uffici provinciali di sanità, cioè dai consorzi antitubercolari.

Prego i colleghi di svolgere efficace opera di diretta collaborazione al riguardo, perchè le circolari non sono sufficienti ed i comuni, che entro i termini stabiliti, credo, del 15 maggio, hanno l'obbligo di presentare gli elenchi anagrafici di tutti i contadini, agricoltori e lavoratori che hanno diritto all'assicurazione contro la tubercolosi, purtroppo non adempiono a questo dovere; cosicchè molti ammalati della nostra Isola — lavoratori, soprattutto —, che avrebbero il diritto di essere curati a spese dell'Istituto di previdenza sociale, purtroppo restano a carico della Sanità pubblica provinciale. Pertanto, la interrogazione dell'onorevole Celi è giunta opportuna, perchè mi ha dato la possibilità di sottolineare questo aspetto particolare del problema.

Occorre la collaborazione di tutti; non basta la vigilanza che noi esercitiamo.

Ho già pregato l'Assessore agli enti locali di intervenire presso i comuni, affinchè questi elenchi possano essere compilati in maniera completa, di modo che tutti quelli che hanno diritto all'assicurazione possano rivolgersi all'Istituto di previdenza sociale, che esige, peraltro, tutti i contributi relativi.

Passiamo ora nel campo dei sanatori, dei consorzi antitubercolari e degli uffici provinciali della sanità pubblica.

Come loro sanno, in Sicilia i consorzi antitubercolari sono stati assorbiti dagli uffici provinciali di sanità pubblica. In questo campo è avvenuto anche un altro inconveniente (e di qualche aspetto di questo inconveniente non desidero parlare, anche perchè non è questa la sede opportuna). La sostanza, comunque, è questa: noi, in Sicilia, non abbiamo i posti-letto necessari, ma tutti sanno che la Regione ha provveduto per la costruzione

II LEGISLATURA

XXX SEDUTA

20 NOVEMBRE 1951

di sanatori. Proprio in questi giorni una commissione, con la partecipazione di un ispettore generale medico dell'Alto commissariato per l'igiene e la sanità, ha già definito una parte dei lavori e nella prossima settimana definirà i rimanenti lavori che riguardano la Sicilia orientale. Quindi, presto — tenuto conto, naturalmente, del tempo necessario alla costruzione degli edifici — la carentza dei posti-letto sarà colmata per effetto della legge per l'impiego dei 30 miliardi.

Ma non è solo questione di posti-letto; mancano soprattutto i soldi per pagare le rette, perchè lo Stato, per queste rette dei tubercolotici mantenuti a carico della Sanità pubblica, corrisponde la somma di lire 195; la differenza dovrebbe essere colmata coi mezzi del Consorzio provinciale antitubercolare, cioè degli uffici sanitari provinciali. In Sicilia, ancora non è stato possibile (ma speriamo lo sarà prestissimo ed io confido molto che, con l'intervento dell'Assessore agli enti locali, presto sarà ovviato all'inconveniente) adeguare la quota capitaria, cioè quel contributo di lire 10 *pro capite* che i comuni e le provincie danno e che va a beneficio dei consorzi antitubercolari. Questa quota, in Sicilia, è rimasta ad un livello infimo, cioè quella che era parecchi anni fa, mentre in certe provincie delle altre regioni d'Italia ha raggiunto anche la cifra di 100 lire *pro capite* e, comunque, la media in tutte le altre regioni d'Italia è di 40-50 lire *pro capite*. Quindi, se questa quota capitaria, con la collaborazione dell'Assessorato per gli enti locali (perchè in tutte queste cose c'è un limite di competenza) sarà portata, come spero, ad una media più elevata ed adeguata alle condizioni della nostra Isola, ritengo che, se non sarà radicalmente rimediato, si apporterà certamente un grande vantaggio al problema delle rette dei sanatori.

L'onorevole interrogante chiede il numero degli ammalati non ricoverati. Io posso rispondere sul numero dei malati ricoverati, non su quelli non ricoverati.

TOCCO VERDUCI PAOLA. Basterebbe dare il numero di coloro che chiedono di essere ricoverati e non lo sono.

PETROTTA, Assessore all'igiene ed alla sanità. Pregherei l'onorevole Celi di recarsi al-

l'Assessorato per l'igiene e per la sanità per constatare come ogni giorno ci sono richieste di ricovero di ammalati di tubercolosi che, invece, non possono essere ricoverati. Ogni giorno vengono a chiedere il mio intervento, il che dimostra che il problema è veramente grave.

Posso assicurare l'onorevole interrogante che, nei limiti delle nostre forze e possibilità, saranno adottati tutti i rimedi.

Con questo io credo di avere risposto, forse un pò prolissamente, all'interrogazione. Ho voluto sottolineare specialmente quell'aspetto del problema che riguarda l'abusivo uso dei nostri sanatori da parte dei lavoratori, che, avendo diritto al ricovero, per trascuratezza dei comuni, vengono a gravare sull'Assessorato per l'igiene e la sanità e, quindi, sul bilancio della Regione, mentre c'è un istituto ben fornito di milioni, e anche di miliardi, che sarà lietissimo di curare i propri assicurati.

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

CELI. Mi dichiaro soddisfatto delle notizie fornitemi dall'Assessore all'igiene ed alla sanità.

Queste notizie denotano come il problema, così vivo e grave, sia a conoscenza dell'Assessorato.

Mi dichiaro, inoltre, soddisfatto dei provvedimenti che l'Assessore intende adottare e mi auguro che presto venga raggiunta l'intesa fra l'Assessorato per l'igiene e la sanità e lo Assessorato per gli enti locali, in modo da ovviare a quell'inconveniente accennato dallo onorevole Assessore.

PRESIDENTE. Poichè adesso è presente in Aula l'onorevole Faranda, si proceda allo svolgimento della sua interrogazione numero 83, diretta all'Assessore ai lavori pubblici, « per conoscere la ragione per cui la strada Brusca-Sfaranda (territorio di Tortorici e Castell'Umberto) non è stata inclusa nel programma della Cassa del Mezzogiorno fra le opere di immediata esecuzione ».

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

II LEGISLATURA

XXX SEDUTA

20 NOVEMBRE 1951

PIVETTI, Assessore supplente ai lavori pubblici. Col programma di costruzioni stradali della Cassa del Mezzogiorno per la provincia di Messina, non si sono potute prendere in considerazione, nonostante la vistosa cifra assegnata, tutte le esigenze della viabilità della provincia stessa, e numerosissime strade, fra cui molte anche iniziate, non hanno potuto trovare posto nel programma stesso.

La strada Tortorici-Brusca-Sfaranda è stata una di queste. Essa, tuttavia, venne annotata nell'elenco di opere stradali del Ministero dei lavori pubblici, per essere eseguita con l'utilizzo degli eventuali ribassi d'asta.

Volendo accelerare la costruzione della detta strada, il Comune di Tortorici potrà valersi delle disposizioni della legge 3 agosto 1949, numero 589 (legge Tupini) per la cui applicazione ad opere stradali è destinata, per la provincia di Messina, la somma di lire 2miliardi e 500milioni.

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

FARANDA. Onorevole signor Presidente, onorevoli colleghi, non mi posso dichiarare soddisfatto della risposta ufficiale datami dall'Assessore supplente ai lavori pubblici, perché le opere programmate ed esecutivamente messe in atto dalla Cassa del Mezzogiorno, sono principalmente proprio quelle cominciate e non terminate.

L'opera in questione è stata compresa nell'elenco di quelle opere che saranno eseguite con l'eventuale utilizzo dei ribassi d'asta dal Ministero dei lavori pubblici, mentre avrebbe dovuto essere inserita nel programma della Cassa del Mezzogiorno, la quale dovrebbe portare a termine le opere iniziate e non ultimate. Che non siano state incluse molte opere che non erano iniziate è concepibile, ma questa opera iniziata doveva esserlo.

Prego, pertanto, l'onorevole Assessore di intervenire presso la Cassa del Mezzogiorno e di svolgere una adeguata azione affinché l'opera possa essere finanziata sui 2miliardi e 500milioni destinati dalla legge Tupini alla provincia di Messina.

Svolgere le pratiche per non ottenere nulla è cosa che avvilisce i comuni.

PRESIDENTE. E' così esaurito lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

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 prosegua la discussione della rubrica dello stato di previsione della spesa « Spese per gli organi e per i servizi generali della Regione ».

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

MAJORANA CLAUDIO. Onorevole signor Presidente, onorevoli colleghi, con questo mio intervento desidero soltanto puntualizzare quanto esposto nelle due relazioni, di maggioranza e di minoranza, principalmente sulla questione delle comunicazioni.

Devo dire preliminarmente che ho l'impressione — anzi credo che questa impressione sia generale, come già è stato, infatti, rilevato da altri oratori — che manchi una visione, diciamo, unitaria di questo problema; ciò è contrastante con quanto fu stabilito in materia di trasporti fin dalle discussioni della Consulta regionale per la formulazione dello Statuto siciliano. Io ricordo che, sin da allora, fra le materie in cui la Regione ha competenza complementare, fu posta come prima proprio quella dei trasporti e delle comunicazioni.

E' chiaro che allora, nel 1945, sotto la tragica visione delle enormi distruzioni di mezzi di comunicazione provocate dalla guerra nell'intera Nazione, si valutava tutta l'importanza di questo problema. D'altra parte, bisogna dire subito che, sia nella relazione di maggioranza come nella relazione di minoranza, vengono fatti dei voti perché l'Ufficio dei trasporti e delle comunicazioni sia potenziato. Questo, evidentemente, significa che si fanno delle riserve su quella che è stata la sua funzionalità e che esso, in certo qual modo, non ha raggiunto quella efficienza, che

II LEGISLATURA

XXX SEDUTA

20 NOVEMBRE 1951

era nel desiderio dei siciliani. Credo che non vi possa essere dubbio che questo sia il senso di quanto è detto nelle relazioni di maggioranza e di minoranza. E ritengo che la concordia con cui si esprimono le due relazioni sia anche conseguenza dell'azione, direi, un po' frammentaria dell'Ufficio dei trasporti e delle comunicazioni. Questo ho affermato anche negli interventi da me fatti durante la precedente legislatura.

Evidentemente, in conseguenza di quanto ho accennato, si pone il problema di come incrementare la sua efficienza; ed è a questa domanda che le due relazioni rispondono in modo diverso.

Quella di minoranza propone di istituire un assessorato; ma devo dire che ciò non mi pare sufficiente, perché dobbiamo ricordare che Assessorato lo è stato e non si è apprezzata la differenza fra l'azione dell'Assessorato come tale ed il meno rappresentativo Ufficio dei trasporti e delle comunicazioni presso la Presidenza della Regione. E' chiaro che non si tratta di una questione formale; la questione qui è sostanziale. Basterebbe riferirsi a quel criterio che ho accennato, cioè che i trasporti sono materia di competenza complementare della Regione, ma di primaria importanza, per vedere come effettivamente debba essere orientata l'azione della Regione in questo campo.

Nella relazione di maggioranza si propone, viceversa, che l'Ufficio dei trasporti e delle comunicazioni venga unificato con quello del turismo. Ottima idea, che posso condividere, perchè c'è un'affinità notevole fra trasporti e turismo. Vi si osserva, peraltro, che si deve di urgenza procedere al passaggio dei poteri; ma anche il mio omonimo, barone Benedetto Majorana, ha osservato che il passaggio dei poteri sarebbe forse addirittura sconsigliabile, perchè non sembra che la Regione abbia finora raggiunto una visione unitaria della questione. Quindi, il passaggio dei poteri dovrebbe essere preceduto da un maggiore approfondimento degli scopi e dei metodi che la Regione deve seguire in questo campo.

La relazione di maggioranza, inoltre, sostiene che il personale dell'Ufficio dei trasporti e delle comunicazioni è inadeguato. La questione del personale non è soltanto di numero; data la natura dell'Ufficio, credo si tratti anzitutto di scegliere il personale tecni-

co che possa soddisfare quelle esigenze di visione generale cui ho accennato.

Una misura dell'attività dell'Ufficio dei trasporti e delle comunicazioni potrebbe avversi dal numero dei provvedimenti adottati. Io non lo conosco, ma ho l'impressione che non si tratti di un numero eccessivo; quindi, stando alla semplice attività che deve svolgere l'Ufficio, ritengo che il numero del personale possa essere sufficiente. La questione è, viceversa, di dare una impostazione diversa all'Ufficio. E' chiaro, ad esempio, che, fino a quando il direttore regionale sarà un funzionario che non risiede a Palermo e che, fra l'altro, ha un mandato parlamentare di estrema importanza, vengano a mancare proprio quelle direttive che dovrebbero venire dal più alto funzionario, cioè dal capo dell'amministrazione dell'Assessorato.

DI BLASI, Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni. Capo dell'Ispettorato.

MAJORANA CLAUDIO. C'è un provvedimento che nomina capo dell'amministrazione regionale dei trasporti il Capo dell'Ispettorato.

Con questo sistema non si può sperare che l'Ufficio si occupi di questioni che comportino una visione di insieme e non di semplici dettagli.

La situazione, per quanto mi risulta, è ferma al 1947; cioè a quell'accordo stipulato tra l'onorevole Di Martino, allora Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni, e l'onorevole Corbellini, allora Ministro dei trasporti. Quell'accordo stabiliva principi che sono la base di una soddisfacente attività, ma che, evidentemente, devono essere completati. Su questi principi sarebbe bene si avesse uno scambio di idee con i tecnici della materia; occorrerebbe, insomma, predisporre uno schema di intesa preventiva di massima con il Governo centrale sulla base di una idea chiara che il Governo regionale dovrebbe esprimere su questa questione; schema che l'Assessore dovrebbe sottoporre a coloro che riterrà opportuno per la sua applicazione.

TOCCO VERDUCI PAOLA. E' già predisposto. E' alla Commissione paritetica.

II LEGISLATURA

XXX SEDUTA

20 NOVEMBRE 1951

MAJORANA CLAUDIO. Non lo conosco; comunque, bisognerebbe conoscerlo. Sarebbe opportuno che fosse ampiamente esaminato e discusso per essere approfondito il più possibile.

Penso che, onde arrivare ad una formulazione più chiara dei compiti dell'Ufficio dei trasporti e delle comunicazioni, sarebbe bene riprendere una consuetudine, che fino a qualche anno fa vigeva; cioè tenere sovente congressi relativi alla materia dei trasporti, alla necessità di organizzare meglio la ripartizione dei fondi indispensabili e che valgano a rianimare l'ambiente — che mi pare piuttosto depresso, come dimostrano, del resto, le stesse relazioni di maggioranza e di minoranza — anche per quanto si è potuto constatare in campo nazionale.

Desidero fare, dopo queste osservazioni di carattere generale, delle considerazioni su quanto è detto nelle due relazioni.

La materia dei trasporti, qui come in tutta Italia, riguarda principalmente le ferrovie. E non c'è dubbio che le condizioni delle ferrovie dello Stato, anche in Sicilia, anzi specialmente in Sicilia, devono essere migliorate. Bisogna, tuttavia, riconoscere l'opera compiuta dal Governo nazionale e dal Governo regionale nei confronti dell'Amministrazione ferroviaria; non dobbiamo dimenticare le opere grandiose che sono state realizzate, poiché tutti noi abbiamo vissuto la tragedia dell'arresto dei mezzi di comunicazione, soprattutto nel settore delle ferrovie.

In un primo tempo, si fronteggiò la necessità immediata del trasporto della popolazione con automezzi, ma l'Amministrazione ferroviaria in Sicilia ha dato prova della sua efficienza con il rapido ripristino delle comunicazioni ferroviarie. D'altra parte, non vi è dubbio che le nuove opere sono la prova concreta di una volontà continua e tenace.

Molte opere sono state realizzate o si stanno eseguendo: il doppio binario Palermo-Fiometerto, in corso di costruzione; l'elettrificazione, già realizzata per un piccolo tratto, ma che va ora ad estendersi fino a Sant'Agata; la galleria di Catania, che è stata finanziata con l'intervento del Comune (notate questa particolarità riservata a Catania, per cui una opera ferroviaria, cioè una di quelle opere che in tutta la Nazione vengono eseguite a carico esclusivo delle Ferrovie, nel caso di

Catania viene eseguita, invece, solo a prezzo di un cospicuo intervento del Comune. Ciò fa parte di un quadro di cui è bene non tralasciare la visione perché si ripeterà in altri casi).

Sono opere ferroviarie, quelle suaccennate, che da anni erano sospese o attese ed ora sono state compiute e stanno per essere messe a disposizione del popolo siciliano, perchè se ne serva. Al riguardo vorrei richiamare l'attenzione dell'Assemblea sulla linea Schettino-Regalbuto, che non è stata messa in uso, malgrado sia pronta da un anno. Prego ancora una volta l'Assessore delegato di volere intervenire. Badate che questa linea, così come è costruita, fino a Regalbuto, serve interessi di carattere fondamentale per la Sicilia, perchè attraversa una zona ove la coltura agrumaria, cioè la coltura più ricca della Sicilia, è prevalente; è notorio, infatti, che i nuovi agrumeti sono impiantati principalmente nella zona del Simeto, che è la zona attraversata da questa linea ferroviaria.

Lo stesso dicasi per la linea di Randazzo, in corso di costruzione, che dovrà anch'essa assolvere un compito economico notevole. Anche per la definizione di questa linea prego l'Assessore delegato di intervenire presso il Governo centrale.

Così, in via di realizzazione è un'altra linea di fondamentale importanza per gli interessi della Sicilia: la linea Gela-Caltagirone, che consentirà al versante sud della Sicilia di potere raggiungere con maggiore rapidità quei mercati di consumo, dove le nostre merci hanno un particolare valore.

Sono, quindi, opere fondamentali, che dimostrano come effettivamente anche in Sicilia si ritenga necessario, anzi addirittura urgente, potenziare l'azione delle ferrovie in rapporto alle esigenze della nostra Isola. Non c'è dubbio, infatti, che le ferrovie avranno ancora, e per lunghi anni, notevole ragione di essere; ciò è dimostrato dall'incremento che hanno subito i trasporti ferroviari, particolarmente in Sicilia.

Io ricordo che il Direttore generale delle Ferrovie, ingegnere Di Raimondo, nei primi mesi del 1948, in una conferenza tenuta alla Camera di commercio di Catania, faceva rilevare che proprio dalla Sicilia veniva l'esempio per l'incremento del traffico, in quanto proprio in Sicilia si era verificato il massimo

incremento del traffico rispetto al resto dell'Italia.

BONFIGLIO AGATINO. E, infatti, la Sicilia è stata meglio servita!

MAJORANA CLAUDIO. Questo avveniva nel 1948. Non c'è dubbio che quello che disse il Direttore generale corrispondeva ad una realtà. Che la Sicilia non sia stata soddisfatta del tutto, non significa che non debba essere soddisfatta per l'avvenire.

Io sono convinto che, effettivamente, quanto è stato fatto in questi ultimi tempi in tema di trasporti, e soprattutto di ferrovie, non era stato mai fatto. E' vero che attendiamo il completamento del programma promesso, ma non dobbiamo disconoscere l'opera svolta dal Governo con notevoli sacrifici.

La relazione di minoranza si sofferma sopra alcuni dati statistici, che prego di non considerare come definitivi. In realtà, sono convinto che i dati dell'onorevole Nicastro si riferiscano ad un periodo particolare dei trasporti ferroviari. Infatti, il massimo traffico dei trasporti si verifica per noi nel periodo invernale; l'onorevole Nicastro si riferisce al rapporto fra l'incasso del Compartimento di Palermo e l'incasso dell'intera rete nazionale, fissandolo nella misura del 6,97 per cento; ma prego di considerare che questa osservazione ha un valore molto relativo e prego l'onorevole Nicastro di credere che il rapporto è ben maggiore del 6,97 per cento **presso** in agosto. Effettivamente, la punta massima dei nostri trasporti si verifica, infatti, nei mesi da gennaio a marzo.

NICASTRO, relatore di minoranza. Ho fatto un parallelo tra un mese del 1950 ed il medesimo mese del 1951. Le mie osservazioni riguardano il traffico di un solo mese non il volume generale del traffico in Sicilia.

MAJORANA CLAUDIO. E' interessante il confronto, ma non mi pare che possa essere indicativo.

NICASTRO, relatore di minoranza. Sono mesi omogenei.

MAJORANA CLAUDIO. Secondo il bollettino delle Ferrovie dello Stato risulta che

l'introito del traffico nella Sicilia, per il mese di agosto di quest'anno, rappresenta più dell'8 per cento dell'introito nazionale, il che è particolarmente significativo, perchè, se nel mese di massima depressione dei trasporti nella Sicilia si ha questo incremento, è chiaro che nel mese di gennaio-febbraio, cioè nel periodo della massima esportazione siciliana, avremo un'incidenza maggiore. Questo dimostra, d'altra parte, che l'importanza del nostro traffico richiede una maggiore attenzione da parte della Direzione delle ferrovie.

Sulla questione delle nuove opere ferroviarie da eseguire richiamo l'attenzione del Governo, perchè venga coordinata l'azione di propulsione e perchè vengano fatte dichiarazioni tranquillizzanti. Io so che il ministro Malvestiti ha dichiarato che è in corso un finanziamento di 60 miliardi, nel quale è inclusa l'elettrificazione delle due linee principali della Sicilia. Prego l'Assessore delegato di dare in merito notizie più precise.

Nella relazione di minoranza, infine, si afferma che è inutile parlare di altre grandi opere, come il ponte sullo Stretto a cui ha accennato l'onorevole Beneventano, e si dichiara, inoltre, che il servizio delle navi-traghetto è insufficiente. In materia di navi-traghetto la situazione presente è tale da poter affermare che siamo ad una potenzialità doppia rispetto all'anno 1938; è, infatti, in corso la riparazione della nave « Cariddi », che si spera di aver pronta nell'estate del '53. La sua capacità, che prima era di 25 carri, sarà portata a 40 carri.

NICASTRO, relatore di minoranza. Prima c'era il traffico marittimo di cabotaggio; ora, il traffico si riversa tutto sulle ferrovie.

MAJORANA CLAUDIO. Il traffico marittimo in origine c'era; ma non c'è dubbio che la potenzialità delle navi-traghetto è doppia rispetto al 1938 e dobbiamo prenderne atto, perchè ciò dimostra che il Governo ha previsto questa situazione e, seppure non l'ha risolta, e forse non la potrà risolvere, dato il rapido incremento dei traffici in Sicilia, bisogna pur riconoscere la sua opera.

Desidero insistere su due argomenti, sui quali richiamo l'attenzione del Governo regionale. Il primo riguarda la costruzione di

II LEGISLATURA

XXX SEDUTA

20 NOVEMBRE 1951

nuove linee. Nella legislazione nazionale si verifica una autentica anomalia; le nuove costruzioni ferroviarie sono divise fra la competenza di tre direzioni generali: Direzione generale delle ferrovie — che provvede poi all'incremento delle reti ferroviarie in esercizio, — Ispettorato generale della motorizzazione civile e Ministero dei lavori pubblici attraverso i rispettivi uffici delle nuove costruzioni ferroviarie.

Quanto sia dannosa, specialmente per noi siciliani, questa situazione, già l'abbiamo ripetuto in questa Assemblea; ed è veramente strano che il Governo si rifiuti di provvedere all'unificazione di queste direzioni generali, cioè all'unificazione dell'indirizzo da seguire in materia di nuove costruzioni. Credo che la unificazione sia indispensabile e prego il Governo regionale di intervenire energicamente presso il Governo centrale, perchè si ponga fine a questa situazione, che ritengo sia, evidentemente, un sistema attraverso il quale il Governo centrale riesce a sfuggire all'impegno di risolvere i problemi ferroviari. Chiunque abbia avuta l'esperienza di trattare con una sola delle tre direzioni può comprendere quali difficoltà si incontrino a trattare con tre uffici: è una elevazione al cubo.

Il secondo argomento, sul quale desidero richiamare la vostra attenzione, è quello dei doppi binari. E' inutile parlare per il momento, in Sicilia, di raddoppio di binari, se non per i tratti Palermo-Fiumetorto e Catania centrale-Bicocca.

Altri raddoppi, ritengo che allo stato dei fatti siano inutili, perchè non potrebbero praticamente dare nessun miglioramento all'economia della Sicilia. Il raddoppio dei binari in Sicilia presume, infatti, che la linea, che deve sopportare il trasporto delle merci siciliane, cioè la Battipaglia-Reggio Calabria, venga raddoppiata. Fino ad allora sarà inutile chiedere raddoppi di linee in Sicilia.

Il Ministero ha allo studio alcuni provvedimenti di carattere contingente, che ci auguriamo vengano eseguiti; e su ciò mi rimetto all'Assessore. Essi riguardano il miglioramento della linea jonica in Calabria, che dovrebbe servire nei momenti di punta ad attenuare la pressione del traffico sulla Battipaglia-Reggio Calabria. Questione di importanza fondamentale per i trasporti sici-

liani resta, quindi, la costruzione del doppio binario sulla linea calabro-tirrenica.

Mi pare sia urgente — come dicevo poco fa in occasione di una interrogazione — un accenno brevissimo al problema delle linee secondarie in Sicilia.

Le linee secondarie in Sicilia sono di due tipi: secondarie statali e secondarie non statali, affidate cioè all'industria privata, ma praticamente a carico dello Stato, che le sovvenziona e le fa vivere stentatamente così come esse vivono.

Vorrei che si rifuggisse, per questo problema, da una impostazione che è assolutamente lontana da quello che è, viceversa, il nostro interesse.

La questione fondamentale non sta, infatti, nel mantenere in attività di servizio il personale addetto alla Circum-etnea e alla Siracusa-Vizzini; questo è un problema particolare e il personale delle due linee potrà essere assorbito, qualora si ritenesse di doverle sopprimere, da altre industrie, da altre attività ed eventualmente dalle stesse Ferrovie dello Stato. La questione è di vedere se siamo in grado di assicurare il funzionamento di queste due linee o se riteniamo che esse non possano essere tenute in esercizio.

Vorrei pregare l'onorevole Beneventano e la Giunta del bilancio di non insistere sulla tesi della regionalizzazione; attraverso la proposta regionalizzazione, in questo caso come in qualche altro di cui parleremo appresso, ritengo che nessun vantaggio potrà ottenersi.

Mi pare che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato stia esaminando la possibilità di assorbire queste linee per includerle nella rete nazionale; cosa che, rispetto alla regionalizzazione, sarebbe un vantaggio per la Sicilia. Ma la questione va esaminata, invece, sotto il punto di vista della effettiva convenienza e necessità di tenere in esercizio queste linee; se si ritiene, invece, che queste debbano essere sopprese, bisogna dirlo chiaramente. E allora non sarà questione di utilizzare il personale, ma di servire meglio le popolazioni interessate al trasporto di persone e di merci.

Per le secondarie dello Stato mi pare che ci sia un netto orientamento a chiuderne lo esercizio di una parte. Al riguardo ho sentito delle osservazioni in tal senso da parte di qualche viaggiatore della zona di Licata. Per

II LEGISLATURA

XXX SEDUTA

20 NOVEMBRE 1951

tenere in esercizio i 500 chilometri di queste linee, vi è un miliardo l'anno di passività; somma, che potrebbe essere destinata con maggiore utilità ad altro scopo, dato che quelle ferrovie, effettivamente, non hanno nessuna possibilità di vivere. Anche tale questione va accomunata a quella delle secondarie private, perché sia sottoposta ad un esame da parte del Governo e perché, soprattutto, sia presa una decisione, dato che il problema si trascina ormai da molti anni.

E veniamo ai trasporti su strada. Anche in questa materia l'attività della Regione non si può esaurire con la concessione di autorizzazioni provvisorie di alcune linee in base agli accordi presi tra Governo nazionale e regionale; né, dal punto di vista economico, con la creazione dell'A. S. T..

Non vorrei riprendere i motivi per cui in questa assemblea si discusse fervorosamente la questione dell'A. S. T.; ma vorrei si evitasse di ripercorrere strade che si sono dimostrate erronee. Infatti, le previsioni, alcune delle previsioni che vennero fatte in questa Aula, si sono regolarmente verificate; e, quando la relazione di maggioranza propone di regionalizzare alcune linee secondarie, penso che, prima di arrivare a conclusioni di questo genere, perlomeno sia meglio approfondire più di quanto non risulti attraverso quella relazione, questo argomento.

Si parla di una assoluta insufficienza e inadeguatezza della legge del 1939, relativa ai trasporti; io penso, però, che la questione non sia così semplice come sembra e che, viceversa, quella legge abbia requisiti che ancor oggi la rendono attuale. Sono d'accordo che debbano esservi apportate delle modifiche, ma, se la legge dovrà essere modificata, è chiaro che la questione non può avere quella impostazione semplicistica, che ad essa si vorrebbe dare qui.

Quando nella relazione di maggioranza si dice che, per garantire alcuni servizi, è necessario regionalizzare alcune linee, penso che questa conclusione sia un po' azzardata. Per quanto mi risulta, non credo che vi siano attualmente esercenti che respingono concessioni di linee. E mi stupisco come nella relazione di minoranza si dica che l'A.S.T. ha dovuto comprare delle linee.

NICASTRO, relatore di minoranza. Risponde a un dato di fatto.

MAJORANA CLAUDIO. Questo è veramente qualcosa di piramidale. Non so come mai l'amministrazione dell'A.S.T., che ha un sacco di guai, si metta a fare della beneficenza ad altri concessionari, comprando linee. Questo dovrebbe essere oggetto, e sarà oggetto, di una discussione più approfondita, quando esamineremo tutta la questione dell'Azienda come si è ripromessa di fare la Giunta del bilancio.

E' strano che un'azienda deficitaria si metta a comprare delle linee, cioè si accoli i deficit di altri concessionari. Se l'A.S.T. dovesse svolgere un'attività di questo genere, la conseguenza sarebbe talmente evidente che il risultato che potremmo attenderci da questa amministrazione dovrebbe essere senz'altro negativo.

Ma noi, fra l'altro, non conosciamo alcun dato preciso. Pare che la Giunta del bilancio abbia avuto in via amichevole, dal Presidente dell'Azienda, una relazione. Comunque, l'A.S.T., istituita con legge, non ha pubblicato il suo bilancio, non ha un consiglio di amministrazione definitivo; e mi risulta che sia ancora in condizioni economiche piuttosto difficili. Dev'essere, quindi, esaminata in tutta la sua azione prima di potere regionalizzare altre linee e prima di affidare, togliendole ai privati, nuove linee a questa azienda, come viene prospettato nella relazione di maggioranza. (Commenti a sinistra)

MACALUSO e BONFIGLIO AGATINO. E' un servizio pubblico.

MAJORANA CLAUDIO. Non è detto che i servizi pubblici debbano essere deficitari.

Prima di rassegnarci a mantenere dei servizi deficitari, vediamo se possiamo renderli redditizi. Per il momento, manandomi gli elementi per una disamina particolareggiata, raccomando soltanto di seguire questo criterio. Bisogna, in sostanza, porsi questa domanda: vi è una corrispondenza esatta tra l'esigenza di assicurare determinati servizi pubblici e l'esigenza che questi servizi pubblici vengano assicurati dall'A.S.T.? Almeno per il momento, per quanto mi risulta, non mi pare che vi sia la necessità di affidare all'A.S.T. determinati servizi pubblici, né che questo coincida con gli interessi dei trasporti della Sicilia. (Commenti a sinistra)

II LEGISLATURA

XXX SEDUTA

20 NOVEMBRE 1951

VARVARO. Perchè?

MAJORANA CLAUDIO. Non ho dati precisi; ma il fatto che esiste un deficit per cui si chiede l'intervento finanziario della Regione, mi dà l'impressione.....

D'ANTONI. L'A.S.T. è intervenuta dove mancavano i trasporti. Questo ha fatto.

MAJORANA CLAUDIO. D'accordo; ma vorrei sapere se talune linee che si vogliono dare all'A.S.T. siano gestite da ditte, che non chiedono affatto integrazioni. Mi pare che sarebbe prematuro prendere una decisione senza aver prima studiato attentamente la questione.

D'ANGELO, Assessore delegato al turismo ed allo spettacolo. Si mettano a concorso le linee deficitarie per vedere se ci sono ditte che le vogliono concesse. In mezz'ora saranno tutte prese.

MAJORANA CLAUDIO. Prego, pertanto, l'Assessore delegato di volere affrontare quest'argomento che è della massima importanza. Io penso che l'interesse nostro non sia quello di creare l'antagonismo tra l'A.S.T. e le ditte private, ma quello di far collaborare questa nostra Azienda, che ormai vive ed è bene che viva, senza danneggiare coloro che hanno la colpa di essere dei privati, ma che comunque assolvono il compito di trasportare sia persone che merci. Credo che su questo punto potremmo essere tutti d'accordo.

VARVARO. Noi vogliamo favorire il servizio pubblico, le aziende di tipo pubblico anzichè quelle di tipo privato.

MAJORANA CLAUDIO. Possiamo essere d'accordo sul fatto di favorire i trasporti. Dobbiamo, però, esaminare se sia il caso, per far ciò, di ricorrere ad aziende pubbliche o se, invece, si possa evitare questo onere per la Regione, affidando il servizio a privati. Praticamente, le aziende pubbliche che hanno un deficit chiedono sempre l'intervento alla Regione, mentre i privati non lo fanno.

Comunque, un'azione, che non sia preceduta da un approfondito accertamento, potrebbe non risultare ispirata a quel buon senso dal quale è augurabile la Regione si lasci

guidare anche in questo ramo di attività, il quale in Sicilia ha un interesse notevole per tutti i cittadini, non solo per l'A.S.T..

Io devo sottolineare un particolare: da parte dell'onorevole Nicastro è stato fatto, nella relazione di minoranza, un rapporto tra le spese di personale del Ministero dei trasporti e dell'Ispettorato della motorizzazione civile e le spese di quello della Regione. Questo rapporto non ha alcun senso perchè la Regione, praticamente, amministra solo per mezzo degli uffici del Ministero dei trasporti. Quindi, in questo rapporto bisogna tenere presente il numero di coloro che sono alle dipendenze dirette.....

NICASTRO, relatore di minoranza. Questo l'ho scritto nella mia relazione. Il rapporto è incidentale.

MAJORANA CLAUDIO. Può darsi che mi sbagli. Comunque, il rapporto tra il personale dipendente dall'Ispettorato della motorizzazione in Sicilia e nel resto della Penisola non è un elemento sufficiente di giudizio; la verità è che i trasporti su strada, in Sicilia, hanno un andamento abbastanza soddisfacente e, quindi, non sono accettabili critiche in tal senso. Quanto all'altra azione, che oltre alla creazione dell'A.S.T. è stata intrapresa dalla Regione per la costruzione delle autostazioni, delle quali si occupano tanto la relazione di minoranza quanto quella di maggioranza, raccomandando che la costruzione stessa venga affidata all'A.S.T., affidando cioè a quell'Azienda un altro compito oltre a quello di cui già è oberata, vorrei dire che anche su questa materia dobbiamo avere idee chiare almeno sullo scopo da raggiungere.

Ho l'impressione che le autostazioni, più che un problema di trasporti, rappresenti un problema di urbanistica, cioè di rispondenza dei centri abitati a determinati servizi da offrirsi alla popolazione. Non credo che il problema dei trasporti si possa risolvere attraverso le autostazioni, che tutt'alpiù possono agevolare la vendita dei biglietti, ma che non mi pare rappresentino un autentico progresso in materia di trasporti.

Non c'è dubbio che le autostazioni siano una iniziativa lodevole, ma è da porsi il problema se le opere a cui sono stati desti-

nati i 250 milioni stanziati in bilancio rappresentino quanto di più urgente debba realizzarsi in materia. Credo, invece, che sia più urgente far servire centri, ancora privi di comunicazioni, da linee automobilistiche, prima di finanziare la costruzione di autostazioni in località in cui questa necessità è discutibile. Ad ogni modo, siccome il provvedimento verrà all'esame dell'Assemblea per la ratifica, avremo tempo di esaminare in tutti i suoi dettagli la questione.

Un accenno sulla questione marittima. Lo onorevole Nicastro ha fatto presente la tragica situazione dei porti siciliani, e non si può non essere d'accordo sul fatto che è necessario fare di tutto per potenziarne l'efficienza; ma non so se la materia sia di competenza dell'Assessore delegato ai trasporti. Sarebbe bene che il Presidente della Regione dicesse in proposito la sua parola. Al Presidente della Regione, che in questo momento non sente, vorrei raccomandare, infatti, che ci comunichi a quale Assessorato spetti la competenza sui porti. C'è chi dice che siano competenza dell'Assessorato per l'industria. Comunque, è certo che la situazione dei porti e dei trasporti marittimi è veramente grave.

E' da tener presente, a questo proposito, che all'articolo 22 dello Statuto è detto che la Regione ha diritto di partecipare con un suo rappresentante alla regolamentazione dei servizi marittimi. Orbene, proprio l'anno prossimo pare che scadranno e saranno revisionate tutte le concessioni e, quindi, l'organizzazione dei trasporti marittimi.

Io mi interesso in maniera particolare del porto di Catania, per il quale lo Stato ha speso diverse diecine di miliardi e che è in condizioni addirittura penose. Tutti coloro che vivono a Catania sanno che, se non ci fossero le ferrovie, per cui si scarica il carbone per il deposito locomotive di Catania, e se non ci fosse la centrale elettrica che si rifornisce di carbone, praticamente il porto sarebbe inattivo. Ora raccomando all'Assessore delegato che, in occasione della revisione delle concessioni marittime, vengano rappresentati e tutelati non solo gli interessi del porto di Palermo, che merita la sua attenzione, ma anche quelli del porto di Catania; perché risulta che a Palermo il traffico delle merci è presso a poco equivalente a quello dell'anteguerra, mentre a Catania siamo alla decima

parte. Se si vuole incoraggiare il commercio e il traffico, non c'è dubbio che il retroterra di Catania — che esporta i tre quarti di quanto esporta la Sicilia — deve gravitare sul porto di Catania, e che a tale porto devono in buona parte appoggiare quelle linee periodiche che rappresentano una fonte di vita per un porto. Questo tornerà a vantaggio dei portuali — di cui si interessano gli amici della sinistra — e consentirà che l'economia della zona orientale possa avere lo sviluppo che merita. Il porto di Catania, fino a venti anni fa, era ai primissimi posti per quanto attiene al traffico di merci. Attualmente, per ragioni diverse, fra le quali non ultima la guerra, è decaduto ed il suo traffico è minore di quanto sia lecito attendersi.

COLOSI. Gli scambi con l'oriente.

MAJORANA CLAUDIO. Esatto. L'esportazione di agrumi avveniva, in passato, via mare; ma è da escludersi che si possa modificare questa situazione con disposizioni interne. Però gli scambi con l'oriente, se fossero appoggiati al porto di Catania come in passato, consentirebbero una notevole ripresa del porto stesso.

D'altra parte, la Regione ha avuto l'ottima iniziativa delle stazioni ortofrutticole e, dafo che l'esportazione è concentrata a Catania, sarebbe bene che queste stazioni ortofrutticole si prospettassero il problema di contribuire all'attività del porto di Catania.

Un breve cenno, inoltre, alla questione delle linee aeree, di cui ha parlato l'onorevole Beneventano nella sua relazione. Anzitutto, bisogna dire che la Regione, attraverso una opera che si può considerare unica in Italia — mi riferisco alla nuova aerostazione di Catania — aveva dimostrato la buona volontà di incrementare i traffici aerei. Tuttavia, è stato lamentato che non si può avere in Sicilia un traffico aereo adeguato, in quanto mancano aeroporti convenientemente attrezzati. Quello sforzo, che la Regione ha fatto in modo cospicuo per Catania, con la creazione di una stazione aerea, e per l'aeroporto di Comiso, che è stato messo in condizioni di funzionamento, è notevole; ma è bene che si crei quel famoso aeroporto internazionale, che in Sicilia ha molte ragioni di esistere e che sarebbe giovevole a tutta l'economia si-

II LEGISLATURA

XXX SEDUTA

20 NOVEMBRE 1951

ciliana ed in particolare di Catania. Credo, infatti, che il campo d'atterraggio migliore che esista nell'Isola sia proprio quello catanese. Per quanto mi risulta, la Piana di Catania è, infatti, l'unica pianura che si possa chiamare tale in Sicilia — e su tale questione orografica non ci dovrebbero essere dissensi — ed è, quindi, adatta alla costruzione di un grande aeroporto.

Un accenno anche alla questione del ponte sullo Stretto di Messina. Non credo che — come si dice con un po' di sfiducia da parte dell'onorevole Nicastro — la questione del ponte attraverso lo Stretto sia una questione da trattare in avvenire. Noi sappiamo che, per costruire una linea ferroviaria, occorrono dei decenni. E se noi, come credo, siamo tutti d'accordo nel porre il problema del rad-doppio della linea non solo in Sicilia, ma prima che in Sicilia nelle Calabrie, evidentemente possiamo porre fin da ora anche la questione dell'attraversamento dello Stretto. Quindi, non posso condividere l'opinione della Giunta del bilancio e dell'onorevole Nicastro. Credo che si tratti di problema da esaminare immediatamente, perché per la Sicilia il ponte attraverso lo Stretto rappresenta una premessa che va posta ora e non tra dieci o venti anni, quando saremo in condizioni di risolvere questa annosa questione.

Non vorrei ripetere in proposito quello che ho detto in altre occasioni, poiché ricordo che sull'argomento presentai un'interpellanza nella precedente legislatura, sollevando la questione che poi è stata trattata anche nei vari « Rotary » nazionali. Comunque, non c'è dubbio che il ponte, non solo quello ferroviario, ma anche quello stradale, è qualche cosa su cui non dobbiamo transigere.

Penso che la Regione, con lo stanziamento di cento milioni, e forse meno, potrebbe mettere allo studio la questione, ponendola così sullo stesso piano di altre da cui dipende la vita commerciale ed economica della nostra Isola. L'onorevole Beneventano dice che lo studio potrebbe costare da uno a due miliardi, circa il due per cento. Io credo che basterebbe molto meno; però, prima di stabilire se siano uno, due o cento milioni, cerchiamo di occuparcene concretamente, in modo da avere idee più chiare di quelle che non occorra. Basterebbe pensare all'economia che lo Stato farebbe sopprimendo le navitra-

ghetto, il cui costo è di 3miliardi ciascuna. La minore spesa di trenta miliardi per le dieci navi-traghetto, che sarebbero indispensabili per affrontare seriamente il servizio ferroviario, già di per se stessa rappresenterebbe qualche cosa che non differisce molto dalla spesa totale per il ponte. Ciò, non tenendo conto del fatto che le navi-traghetto, dopo un certo periodo di tempo, debbono essere sostituite.

BENEVENTANO, relatore di maggioranza.
E il costo dell'invasatura?

MAJORANA CLAUDIO. Io ho fatto dei calcoli. Al congresso dell'E.R.P., a Catania, nel 1949, ne parlai diffusamente.

Un argomento, di cui mi ero interessato nel corso della discussione del precedente bilancio, è la questione delle poste e soprattutto dei telefoni. Relativamente ai telefoni avevo allora ricordato che stavano per scadere le convenzioni con la società concessionaria. E' passato un anno, ormai, e queste convenzioni saranno rinnovate senza, per quanto mi risulta, che l'Assessore abbia fatto concreti passi per fare in modo che in Sicilia si possa avere una direzione della S.E.T. con cui trattare, e presso la quale, eventualmente, intervenire, giacchè in Sicilia siamo nella situazione in cui si trovavano altri paesi nel 1880. Chiunque si allontana dai maggiori centri economici e cittadini si trova con impianti telefonici primordiali, tali che non possono assicurare alcuna sicurezza alle comunicazioni. Basta andare in provincia di Catania, dove — tranne pochi centri, che sono stati attrezzati per particolari ragioni di commercio — non si hanno buoni telefoni. Se qui ci fosse una direzione della S.E.T., questa potrebbe essere soggetta al controllo del Governo regionale con risultati concreti.

FRANCO. Bisognerebbe mettere a posto la S.E.T..

BONFIGLIO AGATINO. Statizziamo la S. E. T..

MAJORANA CLAUDIO. E' quasi statizzata.

BONFIGLIO AGATINO. Come quasi? E' una società privata.

II LEGISLATURA

XXX SEDUTA

20 NOVEMBRE 1951

MAJORANA CLAUDIO. E' un monopolio riconosciuto dallo Stato. Insomma, non vedo differenza tra l'A.S.T., della quale siete tanto amanti, e la S.E.T.. (*Commenti a sinistra*)

BONFIGLIO AGATINO. Non è la stessa cosa: la S.E.T. è una società privata.

MAJORANA CLAUDIO. Che si regge con i soldi dello Stato.

PRESIDENTE. Bisognerebbe leggere la convenzione del 1925, che è molto pesante; non è facile la questione.

MAJORANA CLAUDIO. Bisognerebbe occuparsene, almeno.

Veniamo alla questione delle tariffe. Pregherei il Governo di considerare l'articolo 22 dello Statuto, nel quale è previsto che la Regione deve intervenire con i suoi rappresentanti nella formazione delle tariffe ferroviarie.

Non c'è dubbio che gli interventi della Regione, per quanto siano stati concreti ed efficaci, non sono stati ispirati alle direttive del nostro Statuto, perché avremmo dovuto intervenire durante la formazione delle tariffe e non quando sono già pronte. Perciò, anche questa volta, l'intervento della Regione sarà possibile *in extremis*, come avverrà fra qualche giorno, quando l'onorevole Restivo dovrà rappresentare gli interessi della Sicilia in seno al Consiglio dei ministri.

BIANCO, Assessore all'industria ed al commercio. I nostri rappresentanti sono intervenuti.

MAJORANA CLAUDIO. Manca nel bilancio una voce per affrontare le spese per questa rappresentanza e sarebbe necessario uno stanziamento per l'organizzazione degli studi su questa materia.

Mi permetto ricordare che, in occasione del precedente aumento tariffario, io, intervenendo, sia in sede di Assemblea che in sede di Comitato di ricostruzione a Catania, feci presente che la questione non si era esaurita col successo brillantemente ottenuto dal Presidente onorevole Restivo nel 1949, quando, in un primo momento, aveva fermato l'applica-

zione delle tariffe e successivamente ottenuto radicali modifiche.

Allora eravamo in un momento particolare, nel quale ora non ci troviamo, ed io auguro che egli, con la sua alta capacità, sia in grado di tutelare ancora ottimamente gli interessi della Sicilia; ma debbo osservare che quelle chiare raccomandazioni, evidenti a chiunque si fosse occupato della questione, non sono state tenute presenti. Cioè la Regione non ha seguito, come avrebbe dovuto, la questione della modifica delle tariffe. Basta esaminare le modifiche tariffarie del 1940 per vedere che, in questo orientamento che persegue tenacemente, l'Amministrazione delle ferrovie dimostra di mantenere in tutti i modi l'indirizzo intrapreso.

Questa impostazione, che risale alle modifiche del 1940, è quella stessa che tuttora la Amministrazione persegue. Si vuole pesare sui lunghi trasporti e gravare meno sui piccoli, e con ciò si conferma che, quando, facendo concorrenza agli automezzi, si danneggia l'economia meridionale, allora si è liberalisti; quando, viceversa, si dovrebbe essere protezionisti, cioè quando si dovrebbero mantenere gli impegni di favorire la produzione economica del Meridione, allora si è protezionisti nel senso che si tutelano gli spostamenti delle merci in altre zone.

Ma desidero qui riaffermare che il concetto dell'Amministrazione delle ferrovie, di attuare una gestione economica, è un concetto che i siciliani, e credo tutti gli italiani, non possono accettare. Vi sono, infatti, studi e dichiarazioni ufficiali, su cui è bene richiamare l'attenzione del Governo regionale: mentre la Federazione dei commercianti ortofrutticoli ha elaborato — ed è stata pubblicata dalla Svimez — un'analisi del costo dei prodotti ortofrutticoli, in cui si vede come l'aumento del costo del trasporto sarebbe deleterio per l'Italia meridionale, in una pubblicazione di un alto funzionario delle Ferrovie dello Stato, che si occupa delle tariffe, il professore Santoro, un siciliano, peraltro una degnissima persona assai preparata nella sua materia, si vede richiamata l'attenzione di tutto il Paese, ma in particolare la attenzione dei siciliani e dei meridionali, su un aspetto del significato che potrebbe assumere questo orientamento tariffario della Direzione generale delle ferrovie. Egli, in-

fatti, basandosi sulle conclusioni dello studio della Federazione dei commercianti ortofrutticoli, osserva che l'aspetto più grave del problema consiste nella preoccupazione che la produzione ortofrutticola del Mezzogiorno, estendendosi, possa creare un'eccedenza difficilmente collocabile sul mercato.

E' questo un richiamo, che lascia tanto più perplessi, in quanto viene posto nello stesso momento in cui il Paese si appresta a fare uno sforzo notevolissimo per la messa in valore dell'agricoltura meridionale. Il problema è impostato in termini di assoluta chiarezza.

Come conseguenza di un'azione svolta dall'Associazione dei commercianti interessati ai prodotti ortofrutticoli, viene posta la questione della opportunità di incrementare o meno l'agricoltura irrigua del Meridione. Che il problema ci sia, se ne hanno i segni attraverso le analisi dell'andamento dei mercati settentrionali, nei quali — come già è stato detto ed è chiaro — viene a sboccare necessariamente la produzione meridionale, in quanto proprio quei mercati di consumo sono i più ricchi del nostro Paese.

Quindi noi non possiamo far altro che portare le nostre merci e i nostri prodotti ortofrutticoli nell'Italia settentrionale. Attraverso le analisi particolari dell'andamento di questi mercati, si rileva che esiste una tendenza a rinunciare alle merci meridionali, come, ad esempio, i finocchi, la cui esportazione pare sia già quasi esaurita, ed altri prodotti, di cui potremmo parlare. Insomma, attraverso quest'analisi delle tendenze dei mercati settentrionali, si verrebbe a dimostrare che è inutile illudersi: noi meridionali dovremo rinunciare a breve scadenza, a vendere in quei mercati i nostri prodotti ortofrutticoli e, in ogni caso, ne venderemmo talmente poco che, praticamente, sarebbe consigliabile rivedere l'attuale politica di incremento della produzione ortofrutticola dell'Italia meridionale.

La gravità di queste argomentazioni è tale che credo sia utile insistere nel richiamare su di esse l'attenzione del Governo. Dell'articolo del professor Santoro, pubblicato su una rivista ufficiale delle Ferrovie dello Stato, desidero leggere solo questo pensiero conclusivo: « Malgrado tutti gli sforzi che da « decenni le ferrovie vanno sostenendo in fa-

vore di questo settore, l'attività agricola « del Mezzogiorno starebbe perdendo ugualmente terreno sui mercati del Nord. Le « condizioni di questa produzione del Mezzogiorno sono ben gravi e costituiscono il vero « problema di fondo, che va segnalato alla « attenzione di quanti pensano ad una ripresa, in quelle regioni, dell'agricoltura ed in « particolare ad una espansione nella direzione critica attraverso un aumento delle « terre irrigue. » Cioè, vi è una parte notevole dell'opinione nazionale — diciamo, degli ambienti vicini al Governo centrale — che ritiene perfettamente inutile, anzi dannoso, incrementare l'irrigazione nell'Italia meridionale e particolarmente in Sicilia.

BIANCO, Assessore all'industria ed al commercio. Posso assicurare che il Comitato interministeriale prezzi, in seguito alle proteste della Regione siciliana per quanto riguarda i prodotti ortofrutticoli, ha confermato la tariffa che era in vigore prima e che da lire 12mila 756 è stata ridotta a lire 7mila 600. Su questa cercheremo ancora di ottenere una ulteriore riduzione.

MAJORANA CLAUDIO. Mi auguro che le proposte del Comitato interministeriale prezzi possano essere accettate dal Consiglio dei ministri; ma non c'è dubbio che l'orientamento, cui ho fatto cenno, come dissi due anni fa, permane negli organismi responsabili e contro esso bisogna combattere con energia.

Vi è un impegno della Nazione nei riguardi del Mezzogiorno, impegno che è non di crisi, ma di sempre, fin da quando vennero attuati i criteri differenziali delle tariffe ferroviarie, praticamente prima ancora che le ferrovie fossero statizzate. Questo impegno il Governo nazionale deve mantenerlo.

Io ho condensato questi desideri, che ritengo trovino (come mi pare hanno trovato) la unanimità ed i consensi di tutta la Sicilia, di tutta l'Italia meridionale, in un ordine del giorno che raccomando alla vostra approvazione. Ma vorrei ricordare che la strada che sta percorrendo l'Amministrazione delle ferrovie non segue — a mio modo di vedere e credo a nostro modo di vedere — l'interesse del nostro Paese.

Un grande uomo di Stato, quando venne

II LEGISLATURA

XXX SEDUTA

20 NOVEMBRE 1951

fatta l'Italia — e la fece in gran parte lui l'Italia — mise subito allo studio la costruzione della rete nazionale delle ferrovie, che servirono per unificare il nostro Paese. Cavour ebbe allora immediatamente la visione della necessità di collegare tutte le regioni d'Italia; viceversa, adesso, attraverso le tesi che risultano da quelle espressioni che vi ho letto poco fa, si viene a spezzare il nostro Paese.

Io mi auguro che l'intervento della Regione, nel contemporaneare gli interessi della Sicilia con gli interessi superiori della Nazione — compito, questo, per il quale noi siamo qui — venga a mostrare ancora una volta come è sentita la necessità dell'unione di tutte le forze della nostra Patria.

Onorevoli colleghi, io credo che l'ordine del giorno da me presentato, che ha avuto già il consenso di tutti i settori dell'Assemblea, sarà approvato; ma io mi auguro che il Governo sappia far valere la voce di questa nostra terra, la quale chiede appunto, come accennavo, che anche attraverso le ferrovie si affermi il principio dell'unione del nostro Paese per la saldezza della Patria. (Applausi dal centro e dalla destra)

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

RENDÀ. Onorevole signor Presidente, onorevoli colleghi, desidero intervenire innanzi tutto sui servizi della pesca, senza, peraltro, avere il proposito di soffermarmi particolarmente ad esaminare il peso e l'importanza che il Governo dà a tutto il complesso dei problemi della pesca marittima e delle attività marinare. Si potrebbe dire, e si deve dire, che, quando si esamina il peso e l'importanza che il Governo dà a questo settore, l'opposizione nasce dalle cose stesse, e l'opposizione nasce sia nei settori della sinistra, che della maggioranza governativa. Infatti, il Governo, per affrontare tutti questi problemi, ha stanziato nel bilancio una somma pari allo 0,71 per cento della parte straordinaria, che poi la Giunta del bilancio ha portato ad 1,25 per cento. Ciò, mentre per la parte ordinaria viene preventivata una spesa che è circa la metà di quanto non si spenda complessivamente per indennità di Gabinetto e dei segretari particolari per i vari assessorati.

E questo, nonostante che la Regione siciliana, in quanto Isola, per la pesca e le attività marinare, è tra le più importanti regioni d'Italia. Non è il caso di ricordare che lo sviluppo litoraneo è di chilometri millecentosessantuno (chilometri millecinquecento con le isole minori), che la piattaforma subacquea è di tremila chilometri quadrati, che i porti sono 101 su 517 di tutta l'Italia, e che l'entità della produzione ittica complessiva raggiunge il 30 per cento di quella nazionale. Certo, la Sicilia è al primo posto in Italia per il numero di pescherecci (al secondo posto c'è l'Abruzzo e Molise, al terzo posto la Puglia); al primo posto per le barche a vela (seguita in ciò dal Veneto) e per le barche a remi; al primo posto, infine, per il numero degli equipaggi, che raggiungono quasi la metà di quelli esistenti in tutto il nostro Paese. Inoltre, proprio in Sicilia, abbiamo, a Mazara del Vallo, il più importante centro peschereccio d'Italia, a Palermo il più importante mercato ittico di consumo e di distribuzione d'Italia; senza dire che vi sono molti paesi che traggono vita quasi completamente dalla pesca e dalle attività marinare. La provincia di Agrigento ha centri grossi come Licata, Sciacca, Porto Empedocle, Pantelleria, dove appunto la pesca e l'attività marinara costituiscono la parte prevalente delle attività economiche.

Appare chiaro, dunque, che il Governo sottovaluta in modo patente l'importanza, la funzione, del settore della pesca nella nostra Isola, e che questa sottovalutazione non è assolutamente giustificata. Per questo, nelle stesse file della maggioranza governativa serpeggia l'imbarazzo, l'incertezza, la perplessità; e non può, evidentemente, essere diversamente, ove si ponga mente al fatto che le questioni più importanti e scottanti del settore sono state diverse volte sollevate, ma tuttavia ancora non sono risolte e sembra che non ci sia nemmeno l'avvio a questa soluzione.

Ma, come dicevo, non intendo discutere delle responsabilità del Governo. Su questo aspetto interverranno altri colleghi del Blocco del popolo. Desidero, invece, soffermarmi in modo particolare sulle condizioni di vita dei lavoratori della pesca; condizioni indicibili, che meritano di essere esaminate attentamente dall'Assemblea regionale, dalla

II LEGISLATURA

XXX SEDUTA

20 NOVEMBRE 1951

opinione pubblica siciliana, perchè si intraprenda una campagna allo scopo di ottenerne il miglioramento.

Si potrebbe dire: anzichè parlarne in occasione del bilancio della pesca, se ne parli in occasione di quello del lavoro. Invece, è bene parlarne in questa sede, per lo stretto rapporto che esiste fra le condizioni dei lavoratori e lo sviluppo dell'industria. I lavoratori costituiscono la parte fondamentale, prevalente, di ogni attività industriale: dove ci sono lavoratori che stanno male, che non hanno condizioni di vita soddisfacenti, non hanno condizioni di lavoro assicurato, in quel settore l'industria, concepita nel suo complesso, non può avere una situazione prospera.

I lavoratori della pesca in Sicilia stanno male, molto di più, forse, di ogni altra categoria operaia. La questione, invero, è stata esaminata in modo più o meno vario: è capitato ad ognuno di noi leggere sulla stampa articoli sulle condizioni di vita dei pescatori. Generalmente, viene esaltato lo spirito di sacrificio, la parsimonia, la tenacia della gente di mare. Ma molto raramente si è affrontato il problema sociale ed economico, che è uno dei più scottanti. Con questo non intendo dire che qui, stasera, sia io il primo ad affrontare questo problema. Altri lo hanno affrontato. Nella precedente legislatura altri hanno levato la voce in favore dei lavoratori di questo settore importante dell'economia della nostra Isola; e questa sera io intendo appunto aggiungere la mia voce, e in modo forte e vigoroso, per richiamare l'attenzione di tutta l'Assemblea sulla questione dei pescatori.

Devo rilevare, anzitutto, che nelle file di questi lavoratori ancora non è riuscito a farsi strada, come altrove, lo spirito innovatore, speranzoso ed ardente del socialismo. L'organizzazione unitaria della Confederazione generale italiana del lavoro ancora non abbraccia che un'infima minoranza dei pescatori. Qui dominano altre organizzazioni sindacali; qui un partito della maggioranza governativa detiene incontrastato il monopolio politico, proprio qui dove fino ad oggi, in Sicilia, nulla si è fatto e nulla si mostra di volere fare.

Primitiva ancora è l'organizzazione dell'attrezzatura portuale; scarsa ed insufficiente la legislazione specifica della materia e, per

quella che è, non rispettata; assolutamente privi di una qualunque guarentigia i lavoratori e le loro famiglie. Non è un segreto per nessuno che per lunghi mesi dell'anno i pescatori muoiono di fame; certo, non nel senso letterale della parola, ma certo provano fisicamente la sofferenza della fame. E, forse perchè non si vuole che questa piaga della nostra Isola costituisca una violenta denuncia della nostra situazione economica e sociale, si è impedito, proprio qui in Sicilia, la programmazione di uno dei più grandi capolavori della cinematografia italiana «La terra trema» di Luchino Visconti. Eppure, in questo film si parla dei nostri pescatori, e con un linguaggio che tocca il nostro cuore di siciliani.

Dei diversi settori della pesca e delle attività marinare, il più grave di tutti è il problema della piccola pesca. Si dice che la piccola pesca sia condannata a morire. Purtroppo, però, essa nella sua lunga agonia trascina seco migliaia e migliaia di esseri umani, di donne, di bambini, di vecchi. Sono privi di tutto, questi infelici; la pesca di frodo, l'uso delle bombe, l'impiego di reti troppo strette, la pesca a strascico, provocano una ecatombe inutile e dannosa nei già scarsi banchi di pesca a tutto danno della piccola pesca; e, nonostante tutte le leggi esistenti in proposito, non si ha la forza e la volontà di fare applicare queste disposizioni per garantire la nostra ricchezza naturale.

Per settimane i lavoratori della piccola pesca, questi parsimoniosi lavoratori, capaci di qualunque sacrificio, per settimane intere aspettano prima di potere pescare qualche quintale di sardella o di altro pesce. Mi è capitato di trovarmi diverse volte in un piccolo approdo di piccoli pescatori, a Siculiana Marina, dove ho potuto constatare di persona l'ansia delle donne che attendevano gli uomini sulla spiaggia, la mattina all'alba, e le loro smorfie di dolore, quando le barche tornavano vuote così come erano partite. Era un dolore straziante, che attanagliava il cuore, quasi un senso di disperazione.

Questi lavoratori sono colpiti dallo sviluppo della tecnica, sono schiacciati dalla pesca motorizzata e dalla violazione delle leggi. Ma, quasi per aggravare questa loro situazione, vengono privati di qualunque diritto assistenziale e previdenziale. E questo è un

aspetto che non può essere imputato allo sviluppo della tecnica e alla mancata applicazione delle leggi contro la pesca di frodo; esso, invece, è da imputarsi alla volontà della classe dirigente, alla arretratezza della nostra legislazione.

I pescatori della piccola pesca non hanno assistenza in caso di malattia, non hanno la pensione di invalidità e vecchiaia, non hanno assicurazione contro gli infortuni e la disoccupazione; l'unica cosa cui hanno diritto sono gli assegni familiari. Tuttavia, quante condizioni sono richieste per potere arrivare ad usufruire di questo diritto!

Proprio in questa Assemblea, alcune settimane or sono, abbiamo sentito il nostro Assessore al lavoro, il quale, rispondendo alla interrogazione dell'onorevole Fasone, che chiedeva chiarimenti sul perché non venissero pagati gli assegni familiari ad alcune cooperative pescherecce del palermitano, enumerando tutta una serie di condizioni, contestava, in sostanza, questo diritto. In linea di principio, infatti, il diritto agli assegni familiari ai pescatori della piccola pesca non viene negato; ma in linea di fatto, invece, viene richiesto tutto un complesso di requisiti, che si sa che le cooperative dei pescatori non hanno e non possono avere. Così si assiste ad un vero sforzo di Sisifo; nel corso dell'anno, lungo i dodici mesi dell'anno, da parte dell'Istituto di previdenza sociale vengono emanate disposizioni più o meno restrittive, peraltro continuamente rinnegate, rimangiate, modificate; ad ogni disposizione corrisponde la richiesta di un nuovo requisito, una nuova pratica burocratica, un nuovo documento, un nuovo viaggio nel capoluogo. Con questa altalena di richieste e di rinuncie, praticamente, si impedisce ai lavoratori della piccola pesca di percepire gli assegni familiari.

Io mi riferisco in particolare ai pescatori della provincia di Agrigento. Non so se nelle altre provincie la situazione sia la stessa, ma credo che le norme siano uguali per tutte e ritengo, quindi, che la situazione di Siculiana, di Porto Empedocle, di Sciacca, di Licata, sia uguale per tutti i pescatori della piccola pesca della Sicilia.

A Siculiana Marina avevamo, sino a poco tempo fa, due cooperative di pescatori, una rossa e una bianca; cooperative per modo di dire, perché esse hanno un solo scopo: quello

di percepire gli assegni familiari. La cooperativa rossa venne costituita un anno prima della bianca con la partecipazione della stragrande maggioranza dei pescatori. Ebbene, i soci della cooperativa rossa, a tutt'oggi, per via delle trafilie burocratiche, non hanno percepito gli assegni familiari e quelli della cooperativa bianca, invece, li hanno percepito da parecchio tempo.

DI LEO. Sono assistiti bene.

ADAMO IGNAZIO. E' un'ingiustizia e una faziosità.

RENDÀ. Non sono assistiti bene: si tratta, invece, di un preciso indirizzo che vuole introdurre la discriminazione politica nel rispetto di un diritto stabilito dalla legge. Il dirigente della cooperativa bianca, che si trova in buoni rapporti con l'altra, non in rapporti di faziosità, di inimicizia, mi spiegava, l'altra volta, di essere riuscito a percepire gli assegni familiari in un momento di transizione tra una disposizione e l'altra emanata dallo Istituto nazionale della previdenza sociale.

DI BLASI, *Assessore delegato alla pesca ed alle attività marinare*. C'è questo solo caso?

RENDÀ. Questo caso cito, ed è un caso molto grave che sottopongo all'attenzione dell'Assemblea; non credo che sia l'unico, ma è quello per cui posso intervenire in modo documentato ed inconfutabile.

Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, se i pescatori della piccola pesca hanno diritto agli assegni familiari, riconosciamolo appieno questo diritto; e, se questo diritto si riconosce, perchè mai si devono richiedere alle cooperative dei requisiti che in partenza si sa che non possono avere? Se alcune cooperative riescono ad avere i requisiti richiesti, la verità è che li hanno solo in modo fittizio, pagando centinaia di migliaia di lire a ragionieri e a gente estranea per potersi mettersi a posto con le scartoffie. Infatti, dal punto di vista della produzione, sono tutte nelle stesse condizioni. E' umanamente impossibile che nelle cooperative della piccola pesca ci siano i requisiti richiesti dall'Istituto della previdenza sociale. Esso esige che la cooperativa, per potere usufruire della integrazione

per assegni familiari, sia un cooperativa di produzione; e la cooperativa della piccola pesca non è di produzione ed è impossibile che sia tale, perchè i pescatori non vengono compensati con salari, ma con una quota parte del prodotto.

I funzionari dell'I.N.P.S. consigliano, talvolta, di fare apparire le barche come proprietà o come date in affitto alla cooperativa; ma, il più delle volte, riesce impossibile indurre i proprietari di barche, pescatori anche loro, ad alienare questo loro mezzo di vita che li fa essere padroni indipendenti in mezzo ad una massa di diseredati.

Ci viene il dubbio legittimo che tutte queste disposizioni siano emanate a scopo di pressione e di ricatto politico. Tanto è vero che la cooperativa rossa di Siculiana, forse perchè rossa, non ha ancora percepito gli assegni familiari. (*Commenti al centro*)

CELI. Ma nel Consiglio di amministrazione dell'Istituto di previdenza sociale non ci sono i nostri rappresentanti soltanto, ma anche i vostri.

RENDÀ. La prego, onorevole Celi; quello che dico è comprovato da una serie di fatti. E' inutile, perciò, che mi interrompa. Noi poniamo un quesito ed è giusto che a questo quesito rispondiate coi fatti.

CELI. Risponderà il Governo.

RENDÀ. Abbiamo il dubbio che queste disposizioni siano state fatte a scopo di pressione e di ricatto politico. (*Commenti al centro*)

ADAMO IGNAZIO. Il caso della cooperativa di Mazara.....

RENDÀ.e l'esempio di Siculiana è molto patente e ci autorizza ad avere questo dubbio.

CELI. Ne posso fornire anch'io, di esempi.

RENDÀ. Del resto, proprio tutte queste disposizioni contraddittorie (e non si può negare che si tratti di disposizioni contraddittorie che spingono ad adulterare la realtà; si sa, infatti, che non sono cooperative di produzione, eppure si richiede che nelle scar-

toffie risultino tali); la necessità di intervenire presso gli istituti erogatori per pregare e persuadere; la ricerca dei santi protettori che patrocinino presso gli istituti stessi il buon diritto; il ricorso alle regalie: tutti questi elementi fanno sì che le cooperative dei piccoli pescatori finiscano in mano di speculatori politici e di imbrogliioni. Vi sono stati parecchi scandali. (*Interruzioni*)

Non se la prenda, onorevole Celi, ma il suo intervento forse vuole convalidare questo: che gli speculatori siano della Democrazia cristiana.....

CELI. Ne parlerò a tempo opportuno, quando si discuterà il bilancio del lavoro. Lei è fuori tema.

RENDÀ. Queste cooperative dei piccoli pescatori — dicevo — vengono a cadere in mano a speculatori politici e morali. Proprio in provincia di Palermo sono stati denunciati dirigenti di cooperative di pescatori, per avere commesso truffe a danno dei lavoratori e degli istituti erogatori. Questi sono fatti di dominio pubblico, che, se fosse necessario, potrebbero essere elencati uno dopo l'altro a puro titolo di richiamo alla memoria.

DI LEO. E' meglio fare precise denunce, perchè vi sono gli onesti e vi sono i disonesti.

RENDÀ. Io non sto indicando chi sono gli onesti e chi i disonesti, non sto dicendo che un settore politico è onesto ed un altro è disonesto; mi sto sforzando di dimostrare che tutte queste disposizioni contraddittorie, tutti questi requisiti che vengono richiesti alle cooperative della piccola pesca, portano al risultato che queste cooperative sono in gran parte in mano ad elementi tali che non offrono alcuna garanzia.

CELI. Questa non è una connessione logica. E' una conseguenza senza la premessa.

RENDÀ. Non è una connessione logica secondo lei? Comunque.....

D'ANGELO. Allora, dopo l'U. S. C. A., dovranno trarre le stesse conseguenze per voi; non le abbiamo mai tratto, queste conseguenze!

II LEGISLATURA

XXX SEDUTA

20 NOVEMBRE 1951

RENDÀ. Va bene, tirate le conseguenze, se volete. Voi avete cercato di graffiare, ma avete dovuto ritirare le unghie perchè non si poteva accusare il movimento contadino siciliano e non si potevano far coincidere le responsabilità di Sardo con quelle del Partito socialista, dei dirigenti dei contadini, del Partito comunista. Non era possibile dire questo, perchè il Sardo è risultato un agente appunto della reazione siciliana. (Commenti)

D'ANGELO. Esatto; ma questo vale anche per le cooperative, i cui dirigenti appartengono ad altri partiti.

PRESIDENTE. I truffatori non hanno partito.

RENDÀ. Onorevole D'Angelo, non intendo dire che la Democrazia cristiana avalli le responsabilità di coloro che fondono i lavoratori della piccola pesca. Io non intendo dire questo: intendo denunciare una situazione di fatto che deve essere eliminata; e, se voi non volete che sia implicata la vostra responsabilità, voi che siete della maggioranza governativa, voi che avete la possibilità di fare e disfare la legge, dovete intervenire. E per questo denunzio questa sera tale situazione, per mettere il dito sulla piaga; piaga vergognosa, puzzolente, che noi dobbiamo assolutamente eliminare, per il decoro della nostra Isola, se vogliono che non ci siano polemiche in proposito, per stabilire di chi sia la responsabilità. Cose di questo genere sono da addibitarsi alla responsabilità nostra perchè si tratta.....

CELI. Lei non è il primo che si occupa di questa faccenda, ad ogni modo.....

RENDÀ.di una situazione intollerabile, cui bisogna provvedere al più presto. La piccola pesca è condannata a scomparire, è vero; ma, appunto perciò, necessita l'intervento della Regione, con i contributi, con i prestiti garantiti per l'acquisto di motopescherecci. In questo modo soltanto può scomparire la piccola pesca; con qualche centinaio di motopescherecci in mano a cooperative sane, debitamente controllate, verrebbe ad essere cancellata questa vergogna dalla Sicilia.

Questa è la richiesta che noi facciamo al

Governo; questa è la rivendicazione che indichiamo ai lavoratori perchè la facciano propria e lottino per conseguirla. E fino a quando non sarà iniziata la lotta dei lavoratori per l'accoglimento di questa fondamentale richiesta, forse noi non potremo che restare ad aspettare, forse nessun risultato potrà conseguirsi, anche se l'esigenza da soddisfare è semplice, elementare e alla portata della comprensione di tutti.

Non molto migliore, d'altra parte, è la situazione dei pescatori della pesca motorizzata. Anch'essi, onorevole Presidente, sono riuniti in cooperative per percepire gli assegni familiari. Il diritto non viene contestato, così come per i lavoratori della piccola pesca, perchè essi lavorano alle dipendenze degli armatori; tuttavia, i contributi sociali che consentono di percepire gli assegni familiari non vengono pagati dagli armatori così come la legge vuole, ma dai lavoratori interessati.

Questa è una posizione assurda, che giuridicamente non si regge certamente. E, come conseguenza, si ha che per tutta una serie di condizioni, per l'esistenza della Cassa marittima meridionale ed altre cose di questo genere, anche i lavoratori della pesca motorizzata sono privi di assistenza in caso di malattie, di pensione di vecchiaia, di assicurazione contro gli infortuni, contro la disoccupazione, e così via.

Il problema della Cassa marittima meridionale è stato sollevato diverse volte, ma non è stato mai affrontato con quella energia che esso richiede. Se questo ente non è in grado o non vuole soddisfare i bisogni e riconoscere i diritti dei nostri pescatori, ebbene con forza si dica: un ente di questo genere, se non adempie i suoi doveri, non ha alcuna ragion di essere. È la Regione che deve provvedere a risolvere questo problema.

Il campo degli interventi della Regione è molto vasto; ad esempio, vi è la questione della regolamentazione dei rapporti di lavoro, dell'ingaggio della manodopera, dei turni di lavoro o avvicendamenti che dir si voglia, dell'istruzione professionale, etc.. I lavoratori della pesca motorizzata vanno a lavorare per un padrone e sono alla sua mercè, più di quanto non lo siano i lavoratori di qualunque altra categoria, più di quanto non lo siano gli stessi braccianti agricoli, senza un contratto liberamente pattuito (eccezion fatta per

Mazara del Vallo e qualche altro posto), senza il collocamento, senza garanzie contro i soprusi e le rappresaglie. Essi sono alla mercé del padrone ed il padrone fa di loro quello che vuole.

FRANCHINA. Capo corsaro, senza bandiera e senza nome!

RENDÀ. Abbiamo avuto un esempio nella provincia di Agrigento: l'esempio dei pescatori di Sciacca. Nel 1949, quei pescatori, indignati da uno scandalo scoppiato nell'interno della cooperativa, il cui dirigente lasciava a desiderare, si sono orientati fiduciosi verso la Camera del lavoro; il mio collega onorevole Cuffaro, dirigente di quella organizzazione sindacale, si è messo alla testa di quei lavoratori, che mai avevano avuto un contratto di lavoro e che, in poco tempo, con la lotta, hanno ottenuto, fra l'altro, una diversa ripartizione del pescato. Gli armatori cominciarono a ragionare, ad usare un linguaggio diverso da quello che fino allora avevano usato; poi, sostenuti dalla Democrazia cristiana e dal Clero, sono passati al contrattacco, onorevole Di Leo, e le cose sono tornate allo stato di prima. (*Interruzione dell'onorevole Di Leo - Vivaci commenti*)

Bisognava strappare i lavoratori ai rossi, ai comunisti, bisognava salvare la loro anima; e, per salvare l'anima dei pescatori, si è loro negato il contratto migliore, che ripartiva in modo più umano e decente il pescato e migliorava le condizioni di vita dei bambini e delle mogli dei pescatori.

Vi sono lavoratori della pesca che, per un certo periodo dell'anno, lavorano nelle tonnare, industria questa di carattere nazionale e, sotto certi aspetti, anche internazionale; ma, anche qui, sebbene ci troviamo di fronte ad un settore abbastanza industrializzato, i lavoratori della pesca non sono in condizioni civili, moderne. Essi hanno una certa stabilità di lavoro, una certa sicurezza sociale, ma le retribuzioni salariali sono troppo misere e le condizioni di lavoro sono spesso paragonabili a quelle di schiavi, non di uomini liberi. Ci saranno delle ragioni tecniche, si dovrà imporre una severa disciplina nel lavoro; però, è un fatto che questa disciplina è estremamente dura ed inumana. Se si attuasse la libera contrattazione sindacale e si istituisse un

più diretto controllo da parte dei lavoratori, qualora la produzione esigesse disciplina, questa ci sarebbe, ma forse meno disumana e più sopportabile.

Ma a qualcuno potrà sembrare strano, onorevole signor Presidente, onorevoli colleghi, che venga a parlare qui stasera dei diritti dei lavoratori, della necessità di migliorare le condizioni dei lavoratori, proprio in un momento di gravi difficoltà dell'industria. In tutti gli interventi che ho ascoltato si è parlato di questa difficoltà e della necessità di rivolgere ad essa tutta la nostra attenzione per garantire quel poco che c'è ed evitare che ci venga minacciato o tolto. Tuttavia, ritengo che le infelici condizioni dei pescatori siano, oltre che l'effetto, la causa delle difficoltà in cui si dibatte l'industria ittica. La lotta dei lavoratori per il miglioramento delle loro condizioni di vita sarebbe un elemento di forza per questa Assemblea, per il Governo regionale, al fine di porre nel maggiore rilievo questi problemi. La mancata lotta condanna questo settore della nostra industria ad una specie di ristagno.

Certamente, si tratta di problemi ardui a risolvere, anche perchè i tentativi del passato, per ragioni diverse, sono stati frustrati. Oggi, però, la Sicilia ha la sua autonomia, cosa di cui non godeva in passato. Per questo possiamo e dobbiamo sperare nell'avvenire, nella pesca come nell'agricoltura, nell'industria e in altri settori. Lo Statuto riconosce a noi la competenza con diritto alla legislazione primaria e perciò occorre utilizzare queste nostre possibilità.

Dobbiamo attuare pienamente la nostra autonomia e, come prima cosa, dobbiamo istituire l'Assessorato per la pesca, perchè, fino a quando avremo un ufficio della pesca, anche se con personale esperto e con dirigenti qualificati (non voglio entrare in questo argomento) ma un «ufficio» della pesca, così debole nella sua consistenza, senza una autorità politica, senza autonomia, non vi è dubbio che il problema della pesca non potrà assurgere a problema di primo piano nella vita dell'autonomia regionale. Quindi, la necessità prima è che si istituisca l'Assessorato per la pesca. E la mia voce di stasera non è *vox clamantis in deserto*, perchè anche nella passata legislatura, durante la discussione del bilancio, da tutti i settori, questa richie-

sta è stata ripetutamente avanzata. E, parlando a nome dei lavoratori, per la esigenza di migliorare le loro condizioni, chiediamo che venga istituito l'Assessorato per la pesca, affinchè si dia peso ed autorità a questo settore delicato della nostra autonomia, affinchè si cominci subito a provvedere in favore dei lavoratori.

Occorre, anzitutto, che si provveda ad una organizzazione strutturale dei lavoratori, se vogliamo rimediare a tutti i difetti, a tutte le defezienze che abbiamo riscontrate. Possiamo provvedere a tale organizzazione prendendo ad esempio quella dei portuali. Anche i portuali siciliani, una volta, erano considerati dei facchini, cioè della gente di porto, buona a nulla. Oggi, invece, con una diversa organizzazione del lavoro, i portuali costituiscono una categoria che ha un posto specifico di dignità, di condizioni di lavoro, di elevazione sociale molto importante nella vita della Sicilia. Noi possiamo far fare un passo in avanti ai pescatori, dando ad essi una organizzazione simile a quella dei portuali, organizzazione che dovrebbe avere i seguenti compiti; primi: esercitare la pesca in proprio con motopescherecci acquistati mediante contributi e prestiti garantiti dalla Regione; secondo: fornire la manodopera ai motopescherecci privati in base a precise disposizioni di collocamento; terzo: gestire i mercati di pesca all'ingrosso e, dove è possibile, anche quelli al minuto; quarto: garantire in modo certo e stabile i diritti assistenziali e previdenziali ai lavoratori iscritti, con o senza la Cassa marittima meridionale, così come sono garantiti in altri settori della nostra economia.

Vi sono le possibilità organizzative per realizzare tutto questo? Non è impossibile. Esistono, in atto, una settantina di cooperative di pescatori. Si tratta di dare ad esse una più chiara definizione economica e sociale, una maggiore garanzia giuridica e democratica, la disponibilità di mezzi e l'assistenza necessaria. E non occorre che la Regione spenda molto denaro.

A suo tempo fu fatta propria dal Blocco del popolo una proposta avanzata da taluni studiosi della materia: la proposta di una imposizione dell'uno per cento sul pescato, al fine, appunto, della riorganizzazione dei lavoratori della pesca. Questa imposizione si dovrebbe inquadrare in una legislazione uni-

forme; in atto, invece, vi è disordine e sono 1 comuni che impongono a loro discrezione delle percentuali di imposte, che poi distolgono per altri fini, invece di impegnarle per il potenziamento ed il rafforzamento di questo settore industriale. L'imposizione di questo uno per cento darebbe le somme necessarie. La Regione ha la facoltà di imporre questo tributo, mentre, per quanto si riferisce alla riscossione, si potrebbero incaricare le stesse cooperative, che verrebbero ad essere messe nella condizione di assolvere questo compito qualora si affidasse loro la gestione dei mercati.

Tempo fa, Enrico La Loggia junior, che è uno studioso di questi problemi, si faceva propugnatore (cito la proposta a titolo di esempio, perché si tratta di trovare un rimedio adeguato) di un consorzio regionale delle cooperative pescherecce aperto per garantire questa uniformità, per consentire questa organizzazione, questo potenziamento, per dare questa consistenza economica, e garantire la democraticità delle cooperative dei pescatori. E assicurava (egli che aveva studiato la questione nei suoi diversi aspetti) che un tale consorzio, costituito in Palermo verso il 1935, aveva dato dei buoni risultati.

Io non dico che bisogna costituire il consorzio delle cooperative pescherecce, però è una proposta da prendere in considerazione. Senza dubbio, vi saranno altri che avranno idee in merito: che vengano esposte, conosciute, dibattute. L'essenziale è di pervenire a un buon risultato, in quanto ben poco è stato fatto sino ad ora. Però, è necessario che, prima di tutto, il Governo si senta chiamato ad assolvere questa missione.

Il Governo avverrà che sarebbe vuota questa nostra autonomia, se non affrontasse i problemi vitali dell'Isola e, quindi, si metta energicamente al lavoro. Affrontando questo problema, il Governo avrà certamente l'appoggio e il consenso di tutti i settori dell'Assemblea ed anche di tutto il popolo siciliano.

Noi parliamo dalla tribuna parlamentare, dalla sede più autorevole e ascoltata, per rivolgervi a tutti i settori dell'Assemblea stessa per rivolgervi anche ai lavoratori interessati, perché è vero e profetico il detto di un maestro dei lavoratori, Marx: « La emancipazione dei lavoratori non può essere opera che dei lavoratori stessi ».

II LEGISLATURA

XXX SEDUTA

20 NOVEMBRE 1951

Il miglioramento delle condizioni dei lavoratori della pesca non può essere che il risultato della lotta dei lavoratori della pesca. E noi parliamo dalla tribuna parlamentare per invitare i lavoratori, con cuore aperto e fraterno, a sostenere questa Assemblea regionale, questa autonomia, gli sforzi compiuti e la sua opera, e in pari tempo a sollecitare l'autonomia stessa a bene operare nel loro interesse, nell'interesse del popolo siciliano. Il problema della pesca è un problema che riguarda tutta la vita del popolo siciliano e non soltanto la vita dei 30mila lavoratori interessati a questo settore.

Io ho finito per quanto si riferisce al servizio della pesca.

Adesso desidererei dire alcune cose a proposito del servizio dei trasporti; non per fare delle considerazioni di ordine generale, ma per sottoporre alla vostra attenzione la situazione della provincia di Agrigento in fatto di trasporti ferroviari ed automobilistici. Non dirò delle cose nuove, dirò anzi le stesse cose che sono a conoscenza di tutti, piuttosto perdisseguamente perché sono state dette anche da altri. Bisogna, però, ripeterle sempre, fino a quando non saranno risolte; altrimenti, costituiranno sempre un'amara realtà davanti ai nostri occhi.

Anche per questo problema si pone lo stesso interrogatorio: come risolverlo? E anche a questo riguardo desideriamo fare un appunto al Governo regionale, perché proprio, in questo settore abbiamo non un Assessore, ma un « servizio » che, come abbiamo appreso dalla stessa relazione di maggioranza, è privo di qualunque potere, di qualunque autorità, fino al punto da fare venire il dubbio ed il sospetto che le somme per esso stanziate in bilancio siano denari perduti. Per esempio, per rispondere ad una interrogazione bisogna addirittura prima scrivere a Roma, poi Roma darà la risposta e l'avremo noi, riletta qui dal nostro Assessore delegato al deputato interrogante.

Come risolvere tutta questa mole di piccoli e grossi problemi? Non è una questione tecnica, è una questione di indirizzo politico sia del Governo centrale che di quello regionale. L'indirizzo del Governo centrale, senza dubbio, segue il corso della tradizione. Nulla ha modificato il Governo della Democrazia cristiana rispetto ai governi precedenti per ciò

che si riferisce alla situazione dei trasporti qui in Sicilia.

DI LEO. Neanche nel campo delle automotrici?

RENDÀ. Le esigenze della Sicilia e del Mezzogiorno in generale sono trascurate. Onorevole Di Leo, Ella è della nostra provincia e può dirmi benissimo se è tollerabile che in una provincia siciliana i trasporti debbano essere in quelle condizioni, che lei conosce.

Il Governo regionale non ha nessuna giustificazione, perché segue l'indirizzo del Governo centrale, mentre dovrebbe lottare contro questo indirizzo. Abbiamo un ufficio della Presidenza, ma non comprendiamo cosa significhi questo ufficio. Dal punto di vista tecnico abbiamo l'Ispettorato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione che è abbastanza attrezzato; abbiamo il Compartimento delle ferrovie, che assolve i suoi compiti.

Quali compiti ha l'Ufficio dei trasporti della Regione siciliana? Ufficio privo di mezzi, di personale, di potere. Noi non abbiamo bisogno di un superufficio qui in Sicilia — da questo punto di vista, forse, sarebbe meglio abolirlo, — ma abbiamo bisogno di un organo politico, con tutti i poteri previsti dallo Statuto, un assessorato, anche se congiunto con quello del turismo, che presieda, come è stato inizialmente richiesto, a tutto questo settore delicato.

Noi, in materia di trasporti, abbiamo problemi di ordinaria amministrazione e problemi di ampio respiro. Generalmente, si è portati a soffermarsi di più sui problemi di ampia portata: il problema dello Stretto di Messina, il collegamento aereo tra i capoluoghi di provincia, il collegamento della Sicilia con le principali città italiane. Senza dubbio, si tratta di problemi da prendere in seria considerazione; ma non si può distogliere tutta la nostra attenzione dai piccoli problemi dell'ordinaria amministrazione, che, sommati tutti assieme, creano la particolare configurazione siciliana del settore dei trasporti e delle comunicazioni.

La provincia di Agrigento ha avuto giocato lo scherzo delle cifre; stando alle cifre, abbiamo che la provincia di Agrigento sarebbe la prima d'Italia quanto a linee ferroviarie.

II LEGISLATURA

XXX SEDUTA

20 NOVEMBRE 1951

Difatti, mentre l'Italia ha una media di 71 chilometri di linea ferrata, Agrigento ha una media di 103 chilometri, di contro alla media siciliana di 82. Questo per quanto si riferisce al rapporto tra lunghezza della linea ed estensione in chilometri quadrati. Per quanto si riferisce agli abitanti, su ogni cento abitanti in Italia vi sono 46 chilometri di linea ferroviaria e ad Agrigento 80.

Agrigento, dunque, è la prima provincia di Italia quanto a lunghezza di linea ferrata; lo scherzo delle cifre sta qui, perché proprio Agrigento è una delle provincie più deficitarie della Sicilia quanto a trasporti ferroviari: abbiamo 270 chilometri di linea ferrata; ma, per percorrerli — ho fatto il conto con gli orari ferroviari alla mano — occorre impiegare 19 ore e mezza, alla media di 14 chilometri orari.

DI LEO. Ci sono le autocorriere, gli autobus.

RENDÀ. Sì, ci sono le autocorriere, lo sappiamo; ma abbiamo i servizi ferroviari e non possiamo distruggere quello che gli altri hanno costruito in passato. Le ferrovie rappresentano un grande patrimonio; si tratta di potenziarle, non di distruggerle...

DI LEO. Con gli autobus si viaggia meglio! Non facciamo discussioni.

RENDÀ. ...perchè ancora oggi rappresentano un settore fondamentale dei trasporti siciliani. E non è giusto il criterio secondo cui bisogna distruggere le ferrovie per potenziare i servizi dei trasporti che, poi, Ella sa benissimo, onorevole di Leo, come vanno in provincia di Agrigento. Noi non viaggiamo con gli autobus per venire a Palermo. Forse lei viene da Ribera...

DI LEO. Sei corse, ci sono.

RENDÀ. La maggior parte degli agrigentini viaggia in treno e il collegamento di Agrigento città con il capoluogo della Regione è un problema di grande importanza che deve essere risolto.

Nessuno, infatti, riesce a spiegarsi come non sia possibile collegare Agrigento con Palermo in modo razionale e utilitario. Il ser-

vizio viaggiatori normale viene effettuato con treni misti, che, per percorrere meno di 140 chilometri, impiegano cinque ore e mezza, quando non portano ritardo.

DI LEO. Vi sono due corse al giorno su littorine, che impiegano due ore e mezza.

RENDÀ. Così, da Agrigento bisogna partire alle 3,55, per arrivare a Palermo non prima delle ore 9,30; e, al ritorno, bisogna partire alle 16,10, per arrivare, se in orario, alle 22,30.

DI LEO. Non facendo uso della littorina, però.

RENDÀ. La prego di ascoltarmi, piuttosto, perchè verrò anche alle littorine. Vi è una ragione per cui il servizio viaggiatori non debba essere esplicato con i treni leggeri invece che con treni misti? Vi è una ragione, forse? E poi, vi è una ragione perchè non debbano gli orari essere coordinati in modo razionale? E' un assurdo.

Io vivo a contatto con la piccola borghesia intellettuale, commerciale ed industriale della città di Agrigento, forse più di quanto non viva lei, onorevole Di Leo; vada a sentire le lamentele di queste persone che votano per la Democrazia cristiana, ma non si aspettano certamente che sia sostenuta una polemica di questo tipo da parte di un deputato che esse hanno eletto. Se un professionista, se un commerciante, deve trovarsi alle nove di mattina qui a Palermo, anche a prendere la automotrice, come dice lei, non può partire la mattina da Agrigento, ma deve partire la sera prima,...

DI LEO. Parte alle due.

RENDÀ. ...perchè l'automotrice arriva a Palermo non prima delle 10,30, spesso alle 11; quindi, è costretto a partire il giorno avanti per fare i propri affari qui a Palermo. E il nostro Presidente, che ha dovuto affrontare questi disagi, lo sa benissimo. Non è possibile partire la mattina; bisogna partire la sera prima. Ed anche per il ritorno sia pure con l'automotrice, si verifica lo stesso inconveniente: sbrigati i propri affari qui a Palermo in mattinata, bisogna aspettare fino

II LEGISLATURA

XXX SEDUTA

20 NOVEMBRE 1951

alla sera per partire per Agrigento e giungervi alle ventidue.

Noi chiediamo, a nome della città di Agrigento, a nome della provincia, che sia collegato in modo razionale il capoluogo con Palermo. Altro che collegamento aereo! Noi abbiamo i treni che rappresentano il servizio fondamentale dei trasporti e bisogna intervenire.

Noi agrigentini ci rivolgiamo alla Camera di commercio; purtroppo, però, i santi che abbiamo in provincia di Agrigento, come rileva il giornale locale *La Scopa*, non sono così autorevoli, anche se appartengono alla Camera di commercio.

PRESIDENTE. La Conferenza orari.

RENDÀ. Ma anche nella Conferenza orari non si riesce a far prevalere il punto di vista della provincia di Agrigento. Ad ogni modo, questa è la sede competente, c'è l'Assessore delegato presente, ed io chiedo, a nome della provincia di Agrigento, che le esigenze della nostra zona, relativamente al collegamento con Palermo, siano tenute nella dovuta considerazione. Ogni anno, arriva una lettera della Camera di commercio di Napoli, con la quale ci si invita a fare delle eventuali proposte; proposte che noi ogni anno abbiamo fatto, ma che non sono state tenute nella debita considerazione.

Parlo di questo argomento, non perchè me ne sia venuta improvvisamente voglia, ma perchè sono stato esplicitamente incaricato dai professionisti e dai commercianti della provincia di Agrigento. Al riguardo, non si tratta di una questione tecnica di conferenza orari od altro, ma di una questione politica, onorevole Assessore. La lentezza dei treni in Sicilia provoca lamentele di ogni genere; i treni della Sicilia sono considerati delle lumache. Problemi simili è necessario siano risolti con prontezza e autorevolezza, se vogliamo che le popolazioni siciliane seguano gli sforzi dell'autonomia regionale con l'attenzione dovuta. Ma il popolo di Agrigento, invece, borbotta e protesta senza speranza che le lamentele vengano ascoltate. Io vorrei augurarmi che le rimostranze, le denunce fatte qui stasera possano essere accolte e possa finalmente essere risolto, dopo anni, il problema di un collegamento decoroso e pos-

sibile con il capoluogo della Regione, con la capitale della Sicilia, centro di affari. Attualmente non è possibile per i commercianti, i professionisti, gli avvocati, venire a Palermo senza perdere due giorni. Non è concepibile una cosa di questo genere. E' necessario che gli orari delle automotrici siano regolati in modo ragionevole e che vengano aboliti i treni misti affumicati e sporchi, treni che rappresentano una vergogna ed una umiliazione per il nostro popolo. Specialmente i meno abbienti, si servono appunto dei treni che portano la terza classe, che non riescono ad andare con la celerità necessaria.

Occorre, dunque, abolire i treni misti, sostituirli con treni leggeri e, meglio ancora, con rapidi; bisogna istituire servizi di automotrici di terza classe. Noi non comprendiamo perchè, per esempio, sul tratto ferroviario Catania-Caltagirone vi debbano essere automotrici con servizi di terza classe.

SANTAGATI ORAZIO. Vecchie, però.

RENDÀ. Vecchie, sia pure. Ma perchè soltanto su quella linea e non in tutta la Sicilia?

SANTAGATI ORAZIO. Sono le peggiori automotrici.

RENDÀ. Sono, comunque, automotrici di terza classe, che riescono ad andare avanti con una certa velocità. E non ha rilevanza che si tratti di un servizio istituito molto tempo prima che Scelba fosse diventato ministro.

E' necessario, invece, che le automotrici con terza classe vengano istituite in tutti i tronchi ferroviari.

Noi avevamo, nella stessa provincia di Agrigento, una ferrovia a scartamento ridotto: la Porto Empedocle-Castelvetrano, che veniva servita con vaporiere ottocentesche; adesso il servizio viene disimpegnato da una automotrice moderna. Questo servizio ferroviario, che era passivo, adesso è molto attivo, perchè tutti i viaggiatori preferiscono viaggiare sulla automotrice e non sugli autobus. Sulle automotrici si viaggia più comodamente ed a un prezzo più modesto.

TOCCO VERDUCI PAOLA. Ma questi sono argomenti da interrogazione, onorevole Renda.

II LEGISLATURA

XXX SEDUTA

20 NOVEMBRE 1951

RENDÀ. Non sono argomenti da interrogazione; sono problemi politici, in quanto questa mole di problemi non risolta fa sì che noi abbiamo la situazione attuale nel servizio dei trasporti.

TOCCO VERDUCI PAOLA. Nella discussione del bilancio bisogna guardare i problemi di ampio respiro.

RENDÀ. Se non si risolvono questi problemi, è più difficile pensare alla risoluzione degli altri; faremmo poesia e non realtà.

Abbiamo il tronco ferroviario Agrigento-Licata, che viene ancora disimpegnato da vaporiere di tipo antico. Ho segnato quante ore impiega questo treno da Agrigento a Licata; per percorrere poco più di 70 chilometri, impiega, con una velocità di 17 chilometri orari, cinque ore, onorevole Di Leo. Infatti, parte da Agrigento alle ore 5,35 ed arriva a Licata alle ore 10,35.

DI LEO. C'è quello più rapido.

RENDÀ. Non c'è altro treno, onorevole Di Leo. A meno che non ci si serva della linea che passa per Canicattì, spendendo di più. Non è concepibile che l'Amministrazione delle ferrovie si disinteressi così.

E noi facciamo le nostre richieste non solo per la provincia di Agrigento, ma per tutta la Regione; chiediamo che l'Amministrazione provveda in maniera che tutti i servizi di trasporto si svolgano in modo razionale.

Ci sono altre ferrovie secondarie sulle quali addirittura non abbiamo notizie: la Lercara bassa-Magazzolo o l'altra Castelvetrano - Burgio. Non so se siano redditizie o meno; non sono, comunque, servite da automotrici.

Ho voluto fare una esposizione sommaria, onorevoli colleghi, di alcuni bisogni di Agrigento in fatto di trasporti ferroviari, con il rischio di trattare problemi spiccioli, problemi che non varrebbe la pena di esaminare in tema di bilancio. Ma non si tratta di bisogni spiccioli, che possano essere esaminati uno dopo l'altro e risolti; sono, invece, problemi che non vengono mai risolti e che formano, nel loro insieme, una determinata realtà siciliana, che va esaminata dal punto di vista politico.

Ho voluto soffermarmi su questa somma di

bisogni spiccioli, per dire che la Regione siciliana in questo settore deve provvedere; perché noi non soltanto dobbiamo affrontare i problemi di insieme, di sviluppo, ma dobbiamo risolvere anche e soprattutto queste piccole questioni. Non possiamo affrontare il problema del miglioramento del servizio delle ferrovie, fermandoci sulla polemica fra sostenitori delle ferrovie e sostenitori dei servizi automobilistici; non possiamo dire: siccome lo sviluppo della tecnica ed i tempi fanno ritenere più conveniente l'impiego degli automezzi, distruggiamo le ferrovie.

Le ferrovie rimangono tuttora, e rimarranno ancora per lungo tempo, un settore fondamentale dei trasporti; si tratta, quindi, di migliorarle, si tratta di intervenire nei confronti delle Ferrovie dello Stato, si tratta di ottenere quello che la Sicilia ha il diritto di ottenere.

Perchè, del resto, anche per ciò che si riferisce ai trasporti automobilistici — mi dispiace di dover dare qui un dispiacere al mio collega comprovinciale onorevole Di Leo —...

DI LEO. Non si preoccupi.

RENDÀ. ...anche in fatto di trasporti automobilistici — dicevo — non è che in provincia di Agrigento noi siamo proprio alla avanguardia. In fatto di trasporti automobilistici abbiamo ancora da risolvere alcuni problemi elementari. Adesso glieli enumero uno per uno, onorevole Di Leo. Se Ella non conosce la provincia di Agrigento, la colpa non è mia certamente. La provincia di Agrigento ha le peggiori strade della Sicilia.

DI LEO. Questo non c'entra con i servizi dei trasporti.

RENDÀ. Per questo motivo le società automobilistiche private, specie all'interno, qualche volta, trovano motivo di non effettuare i servizi. E' il caso della ditta Lumia di Licata per il servizio Racalmuto-Agrigento. Vi sono altri casi, ma su di essi non sono documentato e, quindi, non li cito.

Ma, a parte ciò, vi è la questione del collegamento dei paesi con le rispettive stazioni ferroviarie: per esempio, il servizio Casteltermini-Scalo ferroviario oggi è disimpegnato da una vecchia autocorriera più malandata —

II LEGISLATURA

XXX SEDUTA

20 NOVEMBRE 1951

per darvene un'idea — di quella che abbiamo visto nel film « In nome della legge ».

Noi ci siamo sentiti mortificati, quando abbiamo visto quel relitto di autobus in quel film; abbiamo gridato alla denigrazione della Sicilia! Ma, se andiamo a vedere l'autobus che disimpegna il servizio Casteltermini-Stazione, ci accorgeremo che è una cosa veramente sconcertante; ed io ho pronta una interrogazione per l'onorevole Assessore delegato ai trasporti perchè intervenga e provveda a dare un servizio più decoroso a tale linea.

Vi è anche il problema del disimpegno del servizio Cattolica-Scalo ferroviario: sono tre chilometri di strada. La gente, d'inverno e di estate, arrivata alla stazione, deve percorrere la strada a piedi oppure noleggiare un carrettino antidiluviano, pagando per tre chilometri la modesta somma di cento lire.

Il servizio Castrofilippo-Stazione, il servizio Campobello-Stazione, Ravanusa-Stazione, Cammarata-San Giovanni Gemini-Stazione: sono problemi che interessano lo sviluppo del traffico della nostra provincia. Non è possibile liquidarli su due piedi, dicendo: istituiamo i servizi automobilistici. Gli autobus vi sono, ma la gente preferisce viaggiare in treno e noi dobbiamo dare ai viaggiatori che preferiscono i treni la possibilità di servirsi di questo fondamentale mezzo di trasporto.

Ma questo non è che un aspetto. (*Interruzione dell'onorevole Di Leo*) Vi è un problema — onorevole collega che mi interrompe troppo spesso e inutilmente — vi è il problema del collegamento automobilistico, che le società private, che Ella vuole difendere, debbono effettuare tra il capoluogo e i centri periferici della provincia.

DI LEO. Io non voglio difendere nessuno.

RENDÀ. Mi permetta, onorevole Di Leo; da Agrigento città non si può andare e tornare nella stessa giornata a Licata, a Palma, a Naro, a Ravanusa, a Campobello, a Canicattì, che sono centri fondamentali della vita della nostra provincia; per non parlare, poi, di Santo Stefano, di Bivona, Burgio, Sambuca, Santa Margherita: per andare a difendere una causa in pretura in uno di questi paesi occorre impiegare tre giorni, tranne che non si abbia la macchina propria.

E noi sappiamo perchè, per esempio, si sviluppano nella nostra provincia, onorevole Presidente, dei movimenti centrifughi; perchè, per esempio, Licata, Ravanusa, Campobello e Canicattì non vogliono più appartenere alla provincia di Agrigento, ma vogliono passare alla provincia di Caltanissetta. Vi sono ordini del giorno ed agitazioni popolari in questi centri...

PRESIDENTE. Sono movimenti che ricorrono ogni venticinque anni!

RENDÀ. Ricorrono ogni venticinque anni, ma vi sono le ragioni. Per esempio, esaminate, dal punto di vista dei trasporti, Licata, Campobello, Ravanusa, Canicattì: sono meglio collegate con Caltanissetta che non con Agrigento. Da Caltanissetta a Licata si può andare e tornare nella stessa giornata; ma da Agrigento non lo si può. Licata è collegata meglio con Caltanissetta che con il suo capoluogo di provincia

Questo è un problema politico, perchè determina i fenomeni ricorrenti, per cui, di volta in volta, si pone il problema centrifugo di passare ad un'altra provincia, di costituire una nuova provincia e così via. La questione del Tribunale di Canicattì, senza dubbio, è molto rilevante; il problema del collegamento di Licata con Agrigento è un problema vitale, che deve essere risolto, perchè, altrimenti, la spinta centrifuga continuerà ad essere alimentata.

E le società private, la ditta Lumia Licata, ad esempio, e le altre società in provincia di Agrigento, il più delle volte, non esercitano queste linee nel senso da noi indicato perchè non hanno convenienza, perchè forse non vedono la possibilità di ricavare dei profitti abbastanza rilevanti. Infatti, per Sciacca, il collegamento è stato realizzato, perchè la gestione è attiva, mentre per altre località ciò non è stato fatto.

Evidentemente, le società private tendono a gestire linee attive e non ad assolvere ad un compito di interesse pubblico. Soltanto un ente pubblico, un ente che abbia di mira il soddisfacimento delle esigenze del traffico e lo sviluppo della vita civile, può risolvere i problemi della provincia di Agrigento, i problemi di tutta la Sicilia.

Noi abbiamo dei servizi attivi e dei ser-

II LEGISLATURA

XXX SEDUTA

20 NOVEMBRE 1951

vizi passivi. Le Società private tendono a gestire soltanto i servizi attivi e ad abbandonare i servizi passivi. In provincia di Agrigento abbiamo avuto, ad esempio, il servizio Agrigento-San Leone, concessionaria la ditta Lumia Licata. Nel periodo postbellico, quando questo servizio era passivo, l'ha gestito la A.S.T., ma, non appena ha cominciato ad essere attivo, allora è intervenuta la ditta Lumia Licata ed ha detto: « Niente A.S.T.; la concessione è mia, debbo gestirla io ». E così l'A.S.T. è stata messa da parte.

Facciamo questa affermazione, che è poi una costatazione a tutti nota, per affermare questa esigenza: lo sviluppo dei servizi automobilistici in Sicilia, in base allo Statuto, va inteso non in senso frammentario, non nello interesse delle società private e dei monopoli che in questo settore esistono, ma nello interesse pubblico, che esige la modifica della legge di concessione del 1939 e soprattutto la regionalizzazione dei servizi di trasporto automobilistici.

Vi è tutta una polemica attorno all'A.S.T., se è passiva o se è attiva; ma si dimentica una cosa, che l'A.S.T., a parte il fardello che ha ereditato, oggi, appunto per essere un ente pubblico gestisce gran parte delle linee passive. E sarebbe un delitto dire all'A.S.T. che per ragioni di economia si debbano spendere questi servizi. Sarebbe un delitto, perché significherebbe privare molti paesi della possibilità di essere collegati col mondo civile.

Ma il problema è un altro: l'A.S.T. avrebbe dovuto agire come calmieratrice delle tariffe di trasporto, e in una certa misura l'ha fatto; però, all'attività dell'A.S.T. sono stati frapposti tutti gli ostacoli possibili ed immaginabili, ostacoli di natura morale, ostacoli di altra natura.

SANTAGATI ORAZIO. Un miliardo costa l'A.S.T.!

DI LEO. Costa un miliardo!

RENDÀ. Costerà anche un miliardo; ma se si vuole che non costi un miliardo, si tolzano le linee attive alle società private per assegnarle all'A.S.T. Se questo non si vuol fare, bisogna pure rassegnarsi a spendere delle somme per assicurare un servizio ai

paesi che sono privi di collegamento.

Ci sono, poi, situazioni particolari; per esempio, il servizio di trasporto degli operai delle miniere. Il servizio viene effettuato con autocarri attrezzati e non con autobus; epure, gli operai pagano la stessa tariffa come se viaggiassero con i più moderni *autopulmans*. Gli operai delle miniere di Gibellina e di Racalmuto protestano: « Noi non vogliamo più viaggiare con questi autocarri scassati, vogliamo migliorare le nostre condizioni! ». L'A.S.T. offre, ad un prezzo inferiore a quello praticato dalla società privata, un servizio di autobus. Ho letto attentamente la legge del 1939, nella quale si parla dei servizi di autolinee e non di servizi di trasporto in genere. Quello di cui si servono gli operai è un servizio esclusivamente destinato a loro, che essi pagano di tasca loro; quindi, non rientra nella legge del 1939.

Ebbene, fatta la richiesta all'Ispettorato della motorizzazione, questo risponde che vi è la legge del 1939, e non è possibile mutare la ditta che ha assunto il servizio. Ma gli operai non vogliono più viaggiare con quei mezzi; sono disposti a fare lo sciopero. Vadano a piedi, risponde l'Ispettorato della motorizzazione; oppure devono andare lì sugli autocarri attrezzati e non su autobus.

Vi sono mille operai che, giorno per giorno, da Casteltermini si recano a 18 chilometri dal paese, su strada pericolosa. Ella la conosce, onorevole Presidente; una strada pericolosissima; diversi incidenti si sono verificati. Gli operai di Casteltermini, nel 1949-50, hanno chiesto di effettuare il servizio con automezzi propri; adesso chiedono che venga mutata la situazione, perché non è possibile, pagando cento lire al giorno, essere obbligati a viaggiare su camions attrezzati. Ebbene, in virtù della legge 1939, interpretata in modo troppo estensivo, sono costretti, e dovrebbero esserlo all'infinito, a servirsi della società privata, la quale, peraltro, non viene richiamata dall'Ispettorato della motorizzazione o da altri enti ad effettuare il servizio con mezzi moderni e decorosi, ma può continuare ad effettuare il trasporto in questo modo.

Ma vi è un assurdo: l'Assemblea regionale approva una legge con cui viene stanziato, se non sbaglio, un miliardo per i servizi sociali delle miniere, tra cui quello dei trasporti; però, non si può spendere una lira per fornire

II LEGISLATURA

XXX SEDUTA

20 NOVEMBRE 1951

gli operai di mezzi di trasporto moderni, perché la legge del '39 praticamente lo impedisce.

Ora, la esigenza è questa: per dare carattere di razionalità unitaria e di modernità al servizio dei trasporti automobilistici, per sopprimere alle esigenze di tutte le nostre località e per collegarle in modo civile e decoroso, occorre assolutamente regionalizzare il servizio dei trasporti siciliani. I monopoli privati, che si vogliono imporre in Sicilia, sono quelli della specie peggiore. I grandi monopoli, per il servizio che fanno, magari assicurano una certa modernità; mentre, nel campo dei trasporti automobilistici anche quello che ha la carrozza scassata per il servizio Casteltermmini-Scalo ferroviario, una cosa veramente antidiluviana, quello è protetto dal monopolio della legge, il peggiore dei monopoli.

Si tratta di abolire questo monopolio e di regionalizzare il servizio dei trasporti automobilistici. Del resto, non si tratta di una richiesta assurda, ma di una richiesta che anche i nostri padri, che non erano comunisti, né socialisti, ma non erano neppure democristiani (voi ritenete di essere più progrediti di quanto si era 50-70 anni fa) concepirono, quando, se non ricordo male, ritenero opportuno nazionalizzare le ferrovie per toglierle dalle mani dei privati, perché la vita, la unità, il diritto del Paese esigevano che il servizio dei trasporti ferroviari non fosse disimpegnato dai privati.

In Sicilia, ci troviamo di fronte a questa esigenza e con forza chiediamo che si sopprima alle nostre necessità in fatto di servizi automobilistici. Questo potrà attuarsi con la modifica della legge del '39, con la regionalizzazione dei servizi automobilistici, col rendere l'A.S.T. una azienda autonoma, che risponda veramente al popolo siciliano della vita dei nostri servizi automobilistici nel loro complesso e non soltanto delle linee passive. (*Applausi dalla sinistra*)

PRESIDENTE. La discussione proseguirà nella seduta successiva.

La seduta è rinviata a domani, 21 novembre, alle ore 17, col seguente ordine del giorno:

1. — Comunicazioni.
2. — Discussione dei seguenti disegni di legge:
 - a) « Stati di previsione dell'entrata e della spesa della Regione siciliana per l'anno finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 » (7 bis) (*seguito*);
 - b) Ratifica del decreto legislativo presidenziale 28 febbraio 1951, n. 1, concernente: « Modifiche al D.L.P. 30 giugno 1950, n. 23, relativamente allo organico provvisorio dell'Ufficio legislativo e *Gazzetta Ufficiale* » (24);
 - c) Ratifica del decreto legislativo presidenziale 30 giugno 1950, n. 29, concernente: « Concessione di una pensione straordinaria alla vedova del deputato regionale Salvatore Scifo » (31);
 - d) Ratifica del decreto legislativo presidenziale 18 settembre 1951, n. 27, concernente: « Organico provvisorio dell'Assessorato per gli enti locali » (61);
 - e) Ratifica del decreto legislativo presidenziale 18 settembre 1951, n. 30, concernente: « Riconoscimento della posizione di impiegati dell'Amministrazione regionale a personale distaccato da altre pubbliche amministrazioni » (73).

La seduta è tolta alle ore 22.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Dott. Giovanni Morello

Arti Grafiche A. RENNA - Palermo