

XXXI. SEDUTA

MERCOLEDÌ 21 NOVEMBRE 1951

Presidenza del Presidente BONFIGLIO GIULIO

INDICE

Disegni di legge (Annunzio di presentazione)

Pag.

732

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 733, 735, 747, 748, 753, 761, 768
FRANCHINA 733
SANTAGATI ORAZIO 750
ADAMO IGNAZIO 762

Interrogazioni:

(Annunzio di risposte scritte) 733
(Ritiro) 733

Sul processo verbale:

VARVARO 731
PRESIDENTE 732

ALLEGATO.

Risposte scritte ad interrogazioni:

Risposta dell'Assessore agli enti locali all'interrogazione n. 54 dell'onorevole Buttafuoco 770
Risposta del Presidente della Regione all'interrogazione n. 55 dell'onorevole D'Antoni 770
Risposta dell'Assessore all'igiene ed alla sanità all'interrogazione n. 86 dell'onorevole Celi 770

Risposta dell'Assessore delegato al turismo ed allo spettacolo all'interrogazione n. 167 dell'onorevole Modica 771

La seduta è aperta alle ore 18,30.

FOTI, segretario ff., dà lettura del processo verbale della seduta precedente.

Sul processo verbale.

VARVARO. Chiedo di parlare sul processo verbale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VARVARO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, non ero presente ieri sera quando Ella ha manifestato la solidarietà dell'Assemblea verso i sinistrati delle recenti alluvioni ed ha comunicato che i deputati, i funzionari e gli impiegati dell'Assemblea avevano offerto una somma di 5 milioni. Se fossi stato presente, sarei intervenuto per esprimere un mio punto di vista, che mi sarei augurato di trovare menzionato — e questo sarebbe di certo avvenuto — nella nota comunicata alla stampa.

Quale cittadino, quale membro del Consiglio mondiale della pace e quale deputato del Blocco del popolo, io, anzitutto, rendo omaggio alla Sua iniziativa, onorevole Pre-

sidente, ed alle nobili parole che Ella ha pronunziato, per l'unità che gli italiani tutti sanno trovare in queste circostanze, unità di spirito, unità di azione, unità di sacrificio. Da molti giornali, abbiamo potuto apprendere che hanno prestato la loro opera contro la rottura degli argini dei fiumi il ricco ed il povero, il lavoratore, il parroco ed il medico, senza alcuna distinzione di classe né di categoria né di posizione sociale né di ideologia politica.

Ma avrei aggiunto, onorevole Presidente, che noi, troppo spesso, nella storia, abbiamo dato prova di ritrovare questa unità di spiriti e di intenti solo quando la sventura si è già abbattuta sul nostro Paese, e che sarebbe molto più utile se noi tutti comprendessimo, una buona volta, che questa unità nazionale bisogna attuarla prima che la sventura sopraggiunga, prima che essa si abbatta sui poveri e sui ricchi, prima che ferisca a morte la Nazione. E non è dubbio, onorevole Presidente, che oggi è prevedibile (come forse lo era per quegli argini che non ressero) che una grande sciagura si abbatta sull'Italia, se già fra tre giorni i preparativi di questa sciagura saranno materia di discussione a Roma, al Consiglio dei generali atlantici, che preparano organismi di guerra, che preparano fatti di guerra, tra i quali il riarmo della Germania come se il passato non dovesse essere per noi di ammaestramento, si prepara in Italia, a Roma, il riarmo della nazione tedesca per fini aggressivi!

Non dobbiamo aspettare che la più grande, l'immensa sventura di una guerra si abbatta sull'Italia, non dobbiamo richiamare su di noi l'attenzione dei popoli che vi saranno trascinati, perché si preparano proprio a Roma i fatti più pericolosi. Ecco perché avrei auspicato, se fossi stato presente ieri (ma lo dico oggi), che questa Assemblea sapesse trovare, di fronte ad un simile pericolo nazionale, una grande unità di spiriti; che sapesse prendere una iniziativa ed esprimere un voto unanime e compatto (nel modo che Ella, signor Presidente — se crederà di farlo — giudicherà più opportuno), come già è avvenuto sul tema della bomba atomica, perché si sappia che la Sicilia bene avverte l'entità del pericolo, protesta contro questo pericolo, desidera che il Paese sia sottratto ai vincoli ed ai preparativi di guerra, e chiede che tutte le risorse

della Nazione servano, anziché alle fabbriche d'armi, a dare aiuti ai poveri disastrati, a ricordare i morti con tombe decorose, a ricostruire il patrimonio distrutto, a dare agli spiriti una vera unità nazionale e patriottica di fronte al disastro, per un migliore avvenire. (Vivi applausi dalla sinistra)

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

Annuncio di presentazione di disegni di legge di iniziativa governativa.

PRESIDENTE. Comunico che sono stati presentati dal Governo i seguenti disegni di legge, che sono stati inviati alle commissioni legislative di seguito indicate:

— « Ratifica del decreto legislativo presidenziale 15 ottobre 1951, numero 32, relativo alla « Estensione al territorio della Regione siciliana delle disposizioni contenute nel decreto legislativo 7 aprile 1948, numero 262, nella legge 12 luglio 1949, numero 386 e nella legge 19 maggio 1950, numero 319, concernente il collocamento a riposo dei dipendenti degli enti locali territoriali ed istituzionali e l'istituzione di ruoli transitori per la sistemazione del personale non di ruolo degli enti stessi » (106); « Ratifica del decreto legislativo presidenziale 16 ottobre 1951, numero 33, concernente: « Aumento dei limiti di spesa e di valore previsti dal testo unico 1934 della legge comunale e provinciale e dal regio decreto 30 dicembre 1923, numero 2841 » (107); alla 1^a Commissione legislativa « Affari interni ed ordinamento amministrativo »;

— « Istituzione di un posto di ruolo di professore di lingua araba presso l'Università di Palermo » (102); « Acquisto di due librorbus e funzionamento biblioteche circolanti » (103); « Acquisto casa natale di Luigi Pirandello » (105); alla 6^a Commissione legislativa « Pubblica istruzione »;

— « Istituzione dell'Istituto siciliano di epidemiologia e patologia mediterranea » (104); alla 7^a Commissione legislativa « Lavoro, previdenza, cooperazione, assistenza sociale, igiene e sanità ».

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.

PRESIDENTE. Comunico che sono pervenute, da parte del Governo, le risposte scritte alle interrogazioni degli onorevoli Buttafuoco, D'Antoni, Celi, Modica e che le risposte stesse saranno pubblicate in allegato al resoconto della seduta odierna.

Ritiro di interrogazione.

PRESIDENTE. Comunico che l'onorevole Occhipinti ha ritirato la sua interrogazione numero 180 diretta al Presidente della Regione ed all'Assessore alle finanze.

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 nella discussione della rubrica dello stato di previsione della spesa « Spese per gli organi ed i servizi generali della Regione ».

E' iscritto a parlare l'onorevole Franchina. Ne ha facoltà.

FRANCHINA. Onorevole Presidente, signori del Governo (in verità, dovrei dire signore del Governo...).

PRESIDENTE. L'Assessore del ramo è presente.

FRANCHINA. Mancano, però, uno degli assessori interessati ed il Presidente della Regione, proprio colui, cioè, che è preposto a quella « Presidenza » che è oggetto di discussione.

Signori colleghi, il dibattito sul bilancio, nella parte relativa alle previsioni dell'entrata e della spesa, offre certamente, questo anno, un aspetto particolare, relativamente alla mutata situazione nella compagine go-

vernativa; un aspetto che è in perfetta coerenza con quanto il Presidente della Regione ha avuto occasione di annunciare nelle dichiarazioni programmatiche, sulle quali, peraltro, l'indirizzo governativo non può che seguire una linea già scontata in partenza.

Qual'è, illustre Presidente e signori colleghi, questo aspetto nuovo che assume il Governo? In conformità alla posizione di temporeggiamento, caratteristica e costume dell'attuale nostro Presidente della Regione, che bonariamente venne da un giornalista estroso chiamato « Fabio Massimo il Temporeggiatore » (io direi che, spesse volte, l'atteggiamento di Fabio Massimo può essere quello dell'indeciso, anzichè del temporeggiatore) il Presidente Restivo, ad un certo punto, non poteva non giungere alla posizione attuale, cioè ad un mutamento repentino di quella che era stata la sua attitudine principale, di cercare di annebbiare, di sminuire, di procrastinare l'esigenza di una discussione seria, concreta, nell'urto, magari, di una polemica aspra dal punto di vista verbale. Egli ha dovuto assumere l'atteggiamento di chi, improvvisamente, dopo aver segnato il passo, o addirittura camminato a ritroso, deve dire di aver proceduto.

Un riscontro obiettivo, immediato, noi lo rileviamo nell'insieme di tutto il comportamento della maggioranza governativa, e soprattutto nel discorso dell'onorevole La Loggia, Vice Presidente della Regione ed Assessore alle finanze, discorso che si può sintetizzare in questi precisi termini: l'autonomia ha effettivamente realizzato le aspettative del popolo siciliano; noi, contro i malevoli di fuori e contro gli oppositori di dentro (stranamente equiparati ai malevoli di fuori, per creare appunto un tal sistema polemico), diciamo agli uni e agli altri: guardate le realizzazioni della autonomia.

Questo è stato detto, quasichè i termini del dibattito — impostati su una linea di assoluta coerenza dal Gruppo parlamentare del Blocco del popolo, che rappresenta la genuina espressione dell'opposizione in questa Assemblea — fossero stati impostati sull'essere o non essere dell'autonomia; quasichè noi, che siamo indiscutibilmente i veri rappresentanti dell'autonomia intesa in retto senso, avessimo sostenuto che, giunte le cose al punto in cui oggi si trovano, non valga la

pena di continuare nell'esperimento autonomistico. Ma il segnalare le indiscutibili realizzazioni che l'autonomia ha portato al popolo siciliano, appunto perchè strumento vitalissimo, non significa avere risposto esaurientemente al nostro costante interrogativo, alla nostra precisa istanza: per quale ragione voi, signori del Governo, non avete fatto tutto quanto era possibile fare? Voi potevate percorrere un cammino infinitamente più avanzato, potevate rispondere ad una infinita serie di esigenze o, quanto meno, affrontare sul piano concreto i problemi che interessano il popolo siciliano; voi, invece, vi siete spesso perduti in un dilettantismo, che è una forma non certo encomiabile di amministrazione, e spesso avete assunto un atteggiamento che abbiamo definito di tradimento; perchè indiscutibilmente, illustre signor Presidente ed onorevoli colleghi, il tradimento può essere il frutto di un atteggiamento doloso e consciente ovvero negligente o supinamente acquiescente.

Ora, per convincersi, in forma molto evidente, della verità e necessità di questo atteggiamento che il Governo oggi assume, e che è stato da noi previsto così come oggi viene scontato, basta guardare alla vita del nostro Parlamento e della nostra autonomia regionale.

Alla euforia dei discorsi ed ai voli dell'onorevole Alessi, che arricchi di dichiarazioni programmatiche il suo primo discorso e i suoi successivi interventi, seguì la doccia fredda delle sue dimissioni, causate appunto da un atteggiamento antiautonomista assunto ormai in forma troppo palese dal Governo centrale.

Venne in seguito il « minimizzatore », cioè « Fabio Massimo », l'uomo che aveva il compito di dire che le rivendicazioni dell'autonomia non erano affatto in pericolo, ma occorreva non esasperare determinate situazioni, occorreva, cioè, avere pazienza perchè le rivendicazioni sarebbero state quanto prima conseguite dal popolo siciliano. Era, questo, un tentativo di eludere il problema che pressava, in ordine a determinate linee di demarcazione indispensabili per la vita autonomistica.

Si parlò e si riparlò ancora di quelle famose norme della Commissione paritetica, che avrebbero dovuto, in definitiva, nel quadro

dell'unità nazionale, stabilire in maniera decisiva e costituzionale quali fossero le attribuzioni della Regione siciliana e quali le necessità dell'Isola. Ebbene, io chiedo, per quale ragione queste norme di attuazione e di demarcazione — giunto alla Presidenza della Regione l'onorevole Restivo, che continua, anche nell'attuale legislatura, la politica, seguita per circa tre anni — non sono entrate in vigore? Tutta una serie di fatti sintomatici sta a rivelare l'azione diretta ad annacquare lo slancio che dal Presidente della Regione è stato spesse volte riscontrato nel popolo siciliano, certamente interprete dei diritti della nostra autonomia; questo slancio è stato indiscutibilmente fermato dall'azione temporeggiatrice del Presidente della Regione; si è constatato, alla prova dei fatti, che molto poco si è fatto per ottenere quella essenziale « carta » che il Governo regionale doveva richiedere per garantirsi spediti movimenti di assestamento del nuovo ordinamento autonomistico, movimenti cioè che non dessero luogo a risentimenti violenti o, peggio ancora, a forme di attacchi contro la nostra Assemblea. Nessun atto del Governo dimostra che ciò sia stato provocato e sollecitato.

Illustrissimi colleghi, è chiaro che anche in questo momento, — quando parecchie delle fantasie dell'onorevole Alessi o dei tentativi in buona fede compiuti dall'onorevole Restivo, al fine di smussare certe posizioni di attrito assunte dal Centro, cominciano a diventare ancora maggiormente pericolanti — il Presidente Restivo ritiene che in avvenire questi tentativi possano avere fortuna.

Io ho il dovere, in ordine a quanto strettamente si attiene all'oggetto della discussione, di mettere in evidenza la maniera — tutt'altro che conforme al buon diritto dei siciliani ed al buon diritto di questa Assemblea — con la quale ha preteso di impostare la polemica ed il dialogo, l'onorevole La Loggia, l'*alter ego* dell'onorevole Restivo.

L'onorevole La Loggia, dopo avere arricchito il suo discorso con una serie considerevole di dati statistici (quasi a voler dimostrare che per varie ragioni, in Sicilia, non è possibile procedere ad una riforma tributaria, come se tale riforma dovesse necessariamente concretizzarsi in una maggiore pressione fiscale e non, invece, corrispondere ad un senso di equità) ad un certo punto, ha af-

frontato il problema centrale della nostra autonomia, cioè il problema dell'articolo 38.

Io vorrei domandare all'assente onorevole La Loggia (il quale, naturalmente, ritiene che il dibattito sia inutile appunto perchè la azione governativa è già in precedenza scontata; col che si dimostra quale può essere il rispetto che l'onorevole La Loggia nutre verso l'Assemblea...).

PRESIDENTE. L'onorevole La Loggia è a Roma, onorevole Franchina, nell'interesse dell'Assemblea.

FRANCHINA. C'è sempre un motivo per potere giustificare un'assenza che è veramente ingiustificabile.

LO GIUDICE, Presidente della Giunta del bilancio e relatore di maggioranza. L'onorevole La Loggia è a Roma per ragioni inerenti al suo Ufficio e non per sottrarsi agli attacchi. (Commenti - Discussione in Aula - Richiami del Presidente)

FRANCHINA. Non c'è neppure il Presidente della Regione. Anche egli sarà a Roma per ragioni di Ufficio? (Interruzione dell'onorevole Lo Giudice) Vi è soltanto un assessore delegato; non v'è neppure l'altro che dovrebbe essere qui presente, l'onorevole D'Angelo, cui la discussione specifica di questa branca del bilancio interessa particolarmente poichè essa investe i due uffici della Presidenza: trasporti e turismo.

Non credo che l'assenza degli elementi più qualificati per controbattere le argomentazioni dell'opposizione, possa essere validamente sostenuta e giustificata. (Commenti al centro)

Comunque, dicevo che l'onorevole La Loggia, proprio nel suo discorso di pochi giorni fa, rivolgeva a questa Assemblea quello che io avrei preferito richiedesse validamente al Governo centrale.

E' necessario leggere alcuni brani della relazione dell'onorevole La Loggia. Diceva l'onorevole La Loggia che « l'articolo 38 (che ritorna tutte le volte in cui si discute qualiasi ramo del nostro bilancio, perchè l'articolo 38 è la nostra autonomia finanziaria, perchè senza l'articolo 38, o con una cattiva interpretazione dell'articolo 38, è intuitivo,

illustre signor Presidente e signori colleghi, che l'autonomia è condannata a risolversi in un fallimento delle aspettative del popolo siciliano) , « non lo dimentichino nè gli oppositori di qui nè i malevoli d'oltre mare, con « tiene un principio di giustizia che è dinamico, inarrestabile fino alla metà predestinata, fino al traguardo della media nazionale « le dei redditi di lavoro. »

Credo che non sia mai potuto affiorare, neppure lontanamente, un equivoco in ordine alla convinzione precisa che il Gruppo parlamentare del Blocco del popolo — cui indirizza l'avvertimento l'onorevole La Loggia — ha sempre avuto in ordine all'articolo 38, e cioè che l'articolo 38 è inarrestabile e dinamico, che l'articolo 38 (tendente a raggiungere la media dei redditi di lavoro estremamente depressa qui nella nostra Isola), impone l'esigenza di un piano che stabilisca, in linea di massima, quale sia il contributo che lo Stato è tenuto a versare, salvo poi a riesaminare nel quinquennio se l'aumento degli apporti di lavoro produttivo abbia potuto fare sollevare questa media dei redditi di lavoro, nella nostra Regione.

Ora io mi domando: se il Governo ha la visione così chiara di un diritto così inarrestabile, a parte la considerazione gravissima di una eventuale revisione costituzionale che annulli la portata dell'articolo 38, come ci si può adagiare in una attesa generica e sostenere che, in definitiva, il fatto che, oggi, lo Stato italiano non corrisponda quanto ci è dovuto in tema di articolo 38, non significa alcuna perdita per il popolo siciliano, perchè, essendo il diritto sancito in tale articolo « dinamico ed inarrestabile », domani il Governo centrale ci dovrà dare di più?

Visone ingenua o estremamente polemica, questa, che pretende, schermare la luce del sole con un argomento che sa di sofismo.

Il popolo siciliano ha atteso per circa un secolo l'attuazione di quella giustizia distributiva dei lavori pubblici, che è mancata in passato, ed ha una indiscutibile esigenza legittima e morale ad attendersi che tale aspettativa, sancita oggi in una norma costituzionale, non sia ulteriormente resa vana attraverso il continuo procrastinarsi di questo problema. E' necessario, quindi, che nell'interesse nazionale e regionale, per l'attuazione di una vera unità economica dell'Isola, questo pro-

blema — che costituisce una vergogna dello stato accentratore e la cui soluzione è una esigenza legittima per la Regione siciliana — venga risolto nel più breve tempo possibile, appunto per il principio della costante super-velocità con cui aumenta progressivamente la sperequazione fra i redditi di lavoro nella nostra Isola e quelli del resto della Nazione. Peraltro, se è vero che la depressione dei redditi di lavoro nella nostra Isola era giunta ad un punto tale da richiedere l'istituzione, in sede costituzionale, del Fondo di solidarietà nazionale, è altrettanto vero che, continuando nell'andazzo generico del passato, la super-velocità cui accennavo determinerà distanze sempre maggiori e, quindi, un maggiore irrigidimento da parte del Governo centrale — nonostante la dinamicità affermata dall'onorevole La Loggia — a negarci quello cui abbiamo diritto. Questo è l'argomento che lo onorevole La Loggia avrebbe dovuto svolgere nella sede opportuna, nella sede politica, a Roma, dove si doveva porre il problema in termini concreti, nei termini, cioè, del *quantum debeatur*. Perchè la Sicilia attende di sapere se quei dati, che per alcuni possono sembrare cabalistici, ma che sono confortati dal parere conforme degli stessi economisti e statistici di parte governativa, corrispondono a un suo preciso diritto, a un diritto che lo Stato, solo attraverso la debolezza del Governo regionale, può cercare di eludere, può cercare di allontanare, cullandoci nella speranza che, in definitiva, il principio non viene ad essere minimamente compromesso.

Ora io ritengo che l'odierno atteggiamento del Governo non sia assolutamente conforme all'impostazione politica assunta in precedenza dal Governo stesso, che ci ha fornito le cifre, che ha istituito degli organismi per accettare le cifre che lo Stato avrebbe dovuto darci a titolo di solidarietà nazionale. Bisogna, però, dire che la ricerca si è esaurita in un dilettantismo, perchè nella sede più opportuna, che è quella politica, il Governo regionale ha supinamente soggiaciuto ai voleri del Governo centrale.

A questo punto, illustre signor Presidente ed onorevoli colleghi, io devo fare una precisazione netta e chiara: il primo Governo regionale fu composto in considerazione del fatto che, essendoci in campo nazionale un Governo unicolo, sarebbe stato più facile

ottenere da questo ultimo — costituendo in campo regionale un governo analogo, completato con l'appoggio di una sparuta minoranza di questa Assemblea — l'attuazione formale e sostanziale del nostro Statuto.

Le prime avvisaglie di una netta posizione antiautonomistica assunta dalla Democrazia cristiana in campo nazionale si avvistarono subito, checchè ne dicano coloro i quali pretendono di riallacciarsi a indagini pseudo-storiche, riferendosi, cioè, ad un atteggiamento regionalista e autonomista tenuto dal Partito popolare sino dal 1870; posizione che, naturalmente, il Partito popolare coltivava non certo allo scopo di fare progredire le regioni depresse, ma solo quando non concepiva neppure l'idea di potere diventare un partito dominante. Ed infatti, tutte le volte che il Partito popolare divenne partito dominante, ebbe ragione di lottare quel regionalismo che prima poteva servire come « Vandea ». (Commenti e proteste dal centro)

ROMANO GIUSEPPE. Questa è la sua opinione.

FRANCHINA. Questa è la realtà.

ROMANO GIUSEPPE. E' la sua realtà!

FRANCHINA. E' la realtà, dicevo, del regionalismo del Partito popolare, creato unicamente per costituire, caro amico Romano, una « Vandea » nell'Italia contro l'evidente avanzare del progresso. Ma il 18 aprile 1948 si verificò un fatto storico nuovo e non previsto dalla stessa Democrazia cristiana; quelle, che prima potevano essere le « regioni-Vandea », da contrapporre all'avanzata del popolo, potevano in potenza diventare altrettante armi contro il partito dominante in Italia. Ecco perchè il regionalismo venne rinfondato, e questo è fatto di attualità o di cronaca (se più vi piace chiamarla cronaca, anzichè storia): le elezioni regionali non sono state indette, i consigli regionali non sono stati eletti e l'autonomia della Sicilia, soprattutto quella della Sicilia, che più fortemente è penetrata nella coscienza di tutto il popolo, è stata violentemente boicottata (Commenti dal centro). Non è, questa, una interpretazione storica o una illazione che tratto da elementi fantastici, ma una consi-

II LEGISLATURA

XXXI SEDUTA

21 NOVEMBRE 1951

derazione obiettiva, che promana dalla realtà evidente alla quale inutilmente, con motteggi o con sorrisi, caro collega Romano, vi opponete; alla quale non potete contrapporre alcun serio argomento.

ROMANO GIUSEPPE. Bisogna vedere da chi è stato boicottato il nostro Statuto.

D'ANGELO, *Assessore delegato al turismo ed allo spettacolo*. Ne parlavamo fin dal 1918.

FRANCHINA. Sì, ne parlavate nel 1918: ma non ne parlava certamente lei, che fino al 1945 militava nel Partito d'azione!

Nel 1918 il Partito popolare parlava anche di autonomia e di regionalismo, quando non sognava neppure di diventare partito dominante in Italia, quando non pensava al 18 aprile.

BRUSCIA. Ma che dice? Queste sono tesi pseudo-storiche!

Voce da sinistra: Scelba non è l'ultimo venuto.

D'ANGELO, *Assessore delegato al turismo ed allo spettacolo*. Lei ha detto che noi pensavamo, anzi che volevamo fare delle « Vendee » in Italia per opporci all'avanzare delle forze popolari.

FRANCHINA. E' la storia recente che lo dimostra.

D'ANGELO, *Assessore delegato al turismo ed allo spettacolo*. La sua storia!

FRANCHINA. La storia recente ha dimostrato che, dopo che le aspirazioni regionalistiche, le aspirazioni autonomistiche, divennero realtà costituzionale, si fece scempio della Costituzione, non si attuò il regionalismo, ma, al contrario, si cercò di svuotare le autonomie.

D'ANGELO, *Assessore delegato al turismo ed allo spettacolo*. Evidentemente, lei non segue neppure i lavori parlamentari, perché non sa che la Camera ha già approvato la legge sulle elezioni regionali proprio una settimana fa.

FRANCHINA. Ma io non ho visto fare le elezioni regionali. Le posso contrapporre agli studi e ai lavori parlamentari una realtà anticonstituzionale: niente consigli regionali in Italia.

D'ANGELO, *Assessore delegato al turismo ed allo spettacolo*. Le ripeto: la Camera ha votato la legge esattamente dieci giorni fa.

FRANCHINA. La doveva votare due anni fa, non dieci giorni fa.

BENEVENTANO. Meglio tardi che mai.

FRANCHINA. Ma se il partito dominante, antesignano del regionalismo, si attarda per ben due anni ad attuare una norma costituzionale, è evidente che non vi ha più interesse o addirittura che vi ha un interesse contrario; anche se, per forza di esigenze costituzionali, questo partito sarà costretto a fare i consigli regionali, così come stabilisce la Costituzione, noi abbiamo egualmente il buon diritto di affermare che questi consigli regionali sono stati fatti *invito domino*, contro lo volontà di chi si propugnò assertore del regionalismo e dell'autonomia.

D'ANGELO, *Assessore delegato al turismo ed allo spettacolo*. Tanto non è vero quanto lei dice che la necessità di dar vita ai consigli regionali è stata sostenuta dal Ministro dell'interno. Se si vuol mettere in dubbio quello che alla Camera si è fatto dieci giorni fa, io non so più cosa dire.

RUSSO MICHELE. Tanto è vero che hanno proceduto ad evitare i consigli regionali! (*Animati commenti - Richiami del Presidente*)

FRANCHINA. E', dunque, sotto il funesto auspicio di un atteggiamento antiautonomistico, chiaramente dimostrato al Centro, che in sede regionale la Democrazia cristiana, con una sicumera, io penso, non rispondente al più elementare principio democratico, ha con l'appoggio di poco più di un quinto d'un consenso legislativo siciliano, voluto, assumere la responsabilità del Governo. Perchè lo ha

II LEGISLATURA

XXXI SEDUTA

21 NOVEMBRE 1951

fatto? Lo ha fatto per cercare, stranamente ripetendo, battendo e calcando monotomamente le stesse strade del passato, di potere arrestare lo slancio ed il risveglio popolare dell'Isola (credo che non ci sia riuscita ed i fatti lo hanno dimostrato recentemente). Lo ha fatto perchè è diventata, quanto meno, una complice omertosa di una politica di svuotamento dell'autonomia regionale, respingendo ogni soluzione che avrebbe potuto, diluire o diminuire le sue responsabilità; lo ha fatto unicamente perchè oggi persegue il fine e l'indirizzo che il Governo nazionale vuole imprimere.

C'è bisogno, signori deputati, di spendere parole in questo senso? Viene perpetrato un misconoscimento totale, che giunge spesso allo insulto di tutto quanto il legislatore costituzionale ha riconosciuto, in ordine al nostro Statuto. E c'è, come disse una volta un deputato della passata legislatura, solo una norma dello Statuto che viene veramente attuata: l'articolo 26, che riguarda le impugnative del Commissario dello Stato! Per tutto il resto, noi notiamo una carenza totale per quel che riguarda i doveri dello Stato italiano di fronte alla Regione siciliana: la carenza totale di una qualsiasi attività diretta a stimolare ed a ricordare al Governo centrale che lo Statuto della Regione siciliana fa parte integrante della Costituzione.

Come si potrebbe spiegare altrimenti la stranissima posizione assunta dal Presidente della Regione in ordine all'articolo 31 del nostro Statuto? E' intuitivo che l'attribuzione di una maggiore sfera di competenza trova favorevole l'organo che la riceve tanto più che, nel caso nostro, si tratta di un'attribuzione che deriva dalla lettera e dallo spirito della legge.

Qui si assiste stranamente a questa situazione: lo Stato italiano contesta al Presidente della Regione tutti gli attributi contenuti — come dicevo — nello spirito e nella lettera dell'articolo 31; ora, proprio chi ne è privato, dice: « Io, in verità, non mi sento degno di questa investitura e riconosco che determinate esasperazioni di interpretazione dello articolo 31 non sono conformi al buon diritto della Regione né ad una esatta interpretazione delle norme costituzionali ».

Ma non è questa la maniera indiretta di agevolare le manovre di chi — e ciò è pro-

vato da una multiforme serie di esempi — ha già posto in essere un'attività chiaramente diretta a ridurre l'istituto autonomistico siciliano ad un qualsiasi consiglio regionale? Che bisogno vi sarebbe stato di trascinare, per quattro anni, l'attuazione delle norme attinenti al passaggio formale degli uffici e delle competenze; e quelle relative alla istituzione delle sezioni del Consiglio di Stato e della Corte di cassazione, se gli organi del Governo regionale avessero espletato un'attività politicamente diretta in questo senso? Si ebbe paura, persino, di intitolare con l'esatto nome giuridico, corrispondente alle norme dello Statuto siciliano, quella larva di Consiglio di giustizia amministrativa che doveva corrispondere ad una sezione del Consiglio di Stato.

CASTIGLIA, Assessore alla pubblica istruzione. Perchè una « larva », vorrei sapere?

FRANCHINA. E' una larva, perchè non è una sezione del Consiglio di Stato, perchè non ha giudici che siano veramente tali, ma ha giudici eletti...

CASTIGLIA, Assessore alla pubblica istruzione. Ma dei consiglieri di Stato vi sono distaccati.

FRANCHINA. E' vero, ma alcuni dei suoi componenti vengono « eletti » su designazione del Governo regionale e possono essere revocati.

CASTIGLIA, Assessore alla pubblica istruzione. Hanno la funzione...

FRANCHINA. Possono emettere delle sentenze, ma non danno la garanzia dei giudici ordinari.

CASTIGLIA, Assessore alla pubblica istruzione. Chi glielo dice?

FRANCHINA. Ed allora lei riformi l'ordinamento giudiziario e le modalità mediante le quali si perviene all'assunzione di questa nobilissima funzione. Quando si penserà di giungere ai giudici eletti non dall'alto, ma dal basso, allora lei potrà dirmi che il Consiglio di giustizia amministrativa in Sicilia

rappresenta la attuazione di una norma statutaria e di una norma costituzionale.

Ma, nel caso nostro, non si è dato a questo organo neppure il nome di « Sezione del Consiglio di Stato »; ripeto: si ebbe persino paura di dare a questo organo la sua giusta denominazione.

E c'è il problema dell'istituzione in Sicilia di una sezione della Corte di cassazione, problema che interessa anche lei onorevole Castiglia, che esercita la professione forense, problema che interessa non solo la categoria degli avvocati, ma tutta la popolazione siciliana, perchè la giustizia deve essere pronta, dev'essere operante, la più economica possibile, e deve, in particolare, rispecchiare anche determinate situazioni di ambiente.

Comunque, tornando al primo argomento, lei non mi potrà dire, onorevole Castiglia, che qui in Sicilia vi sia qualche cosa che assomiglia ad una sezione del Consiglio di Stato. Io non ho mai sentito che da parte del Governo Alessi (eccettuate quelle tali dichiarazioni programmatiche di cui si è spesso parlato) o da parte del Governo Restivo, nonostante i voti formulati e le interpellanze o mozioni discusse, si sia fatto alcunchè per rimuovere questo, che è indiscutibilmente un ostacolo grave, non fosse altro perchè viene a violare una norma dello Statuto siciliano. Dal che è facile arguire che le norme contenute nello Statuto si possono facilmente violare.

Onorevoli colleghi, io credo che l'atteggiamento del Governo non interpreti minimamente le esigenze dell'autonomia. Io non nego che qualche volta queste esigenze autonomistiche siano state avvertite, in buona fede, da appartenenti ai partiti di centro. Noi, in linea retorica, abbiamo sempre riconosciuto che l'autonomia, per le condizioni di arretratezza della nostra Regione, imponeva la risoluzione di determinati problemi economici, quale, ad esempio, lo snellimento del processo burocratico, onde eliminare, finalmente, la vieta consuetudine delle pratiche che lo Stato accentratore faceva constantemente insabbiare nel dimenticatoio di una amministrazione centralizzata. Sulla base di queste esigenze, bisogna considerare se il Governo regionale ha tenuto conto delle dichiarazioni programmatiche dello stesso Partito demo-

cratico cristiano e, soprattutto, delle aspirazioni del popolo siciliano. Noi potremmo dire che interpretiamo già una aliquota di tali aspirazioni nella forma più concreta e totale, attraverso la rappresentanza parlamentare. Ma diciamo di più: noi siamo e possiamo essere interpreti, veri interpreti, anche degli interessi di coloro che credono alle formule, ai programmi di partito e che vogliono — al pari di coloro che votano per il Blocco del popolo — le stesse riforme che noi vogliamo, per svecchiare la nostra economia, per portare ad un livello di vita sociale ed economica più elevato la nostra Regione.

Ebbene, contro questa posizione, che è dettata da un elementare principio democratico, nonostante le pretese dichiarazioni programmatiche, voi escludete dal Governo della nostra Isola proprio la parte più interessata alla attuazione di quella autonomia, che è stata creata e voluta dal popolo siciliano, soprattutto da quella parte del popolo che maggiormente soffre per le condizioni di depressione economica della Sicilia. Voi, anzi, la ritorcete proprio contro questo popolo, ed i rappresentanti più qualificati di tale esigenza vengono messi al bando con speciose argomentazioni polemiche.

Debbo necessariamente ricordare alcune frasi pronunziate dal Presidente Restivo, nella sua nuova veste di motteggiatore, anzichè di temporeggiatore, ed una frase in modo particolare. Il Presidente Restivo pretese di escludere la possibilità di collaborazione con le sinistre, accusandole di slealtà costituzionale, perchè — allorquando si dovette difendere, con la Commissione parlamentare inviata a Roma, il coordinamento dello Statuto siciliano con la Costituzione italiana — esse avrebbero attaccato quelli con cui avevano collaborato per l'affermazione del buon diritto siciliano. Ebbene, l'affermazione genericamente enunciata non è vera e non calza minimamente, perchè non corrisponde ad alcun atteggiamento assunto dal Blocco del popolo; l'esempio, peraltro, non calza neppure per la cronaca, perchè, nel corso del dibattito di quel malaugurato emendamento Persicò-Dominedò, non venne condotto un'attacco contro i rappresentanti del Governo regionale, ma si disse che, se un partito di maggioranza come quello democristiano fosse stato sinceramente autonomista (e si parlava soltanto dei demo-

cristiani del Parlamento nazionale) mai avrebbe potuto accettare un emendamento che comportava la possibilità di svuotare di contenuto lo Statuto siciliano. Non fu tenuto, allora, alcun atteggiamento di slealtà, ma venne formulata un'accusa precisa contro la posizione assunta dal partito dominante al Centro.

L'onorevole Restivo, che vuole sfuggire a qualsiasi costo alla volontà unitaria sicuramente esistente nel popolo siciliano, pretende giustificare con questo argomento una posizione aprioristica assolutamente non dimostrata, intesa ad escludere una rappresentanza così cospicua del popolo siciliano!

Signor Presidente, è chiaro che discutere questo o quel ramo di servizio, diventa opera vana di fronte alla posizione assunta, in linea generale, dal Governo regionale nella sua struttura, nelle sue alleanze, nei suoi compromessi, compiuti qui dentro e fuori di qui. E sarebbe ugualmente vano discutere seriamente sull'Ufficio dei trasporti e delle comunicazioni; l'azione politica da compiere, più che basarsi su una precisa norma dello Statuto, va rivolta alla difesa di un diritto che poggia sulla morale e su uno stato di fatto. Io credo che non vi sia minimamente da pensare che il Governo regionale possa compiere tale opera: se l'azione è stata carente davanti al preciso disposto della norma statutaria, che cosa volete che il Governo regionale possa fare in materia di traffico ferroviario, in materia di doppio binario, la cui mancanza, peraltro, è una delle ragioni principali della nostra arretratezza nel campo dell'economia agricola nonché, onorevole Beneventano, del nostro mancato sviluppo turistico?

Non verrà mai il turista in Sicilia, pensando che da Messina a Palermo deve impiegare, sia pure viaggiando con i cosiddetti treni veloci, cinque ore, perché il turista non viene, onorevole Beneventano, per stabilirsi in Sicilia, viene in quel ritaglio di tempo che è consentito a chi lavora, per trascorrere quindici o venti giorni in Italia. Ora, destinare cinque o sei giorni per venire in Sicilia significa poter visitare, forse, e in condizioni di trasporto tutt'altro che civili e tutt'altro che comode, tre o quattro centri dell'Isola.

Questi problemi comportano l'esigenza di una impostazione politica e non di una impostazione querula, alla quale, peraltro, gli uf-

fici preposti a dover ascoltare queste querimonie, spesso reagiscono con fastidio (desidererei che fosse presente l'ex Assessore, onorevole Tocco Verduci perché, se non palesemente, almeno per convinzione intima, mi desse ragione) perché essi hanno tutt'altro che l'interesse di riconoscere quale possibilità e quale strumento sia l'autonomia, perché essi sono abbarbicati alla burocrazia statale e diffidano della possibilità di essere inquadrati in un organico regionale.

Volete che questi uffici vengano incontro veramente alle esigenze determinate dalla deficienza dei trasporti nella nostra Isola? Volete che effettivamente ci sia la possibilità di vedere, collega e compagno Renda, revisionata la rete stradale di Agrigento? Ma la rete stradale di Agrigento, col Governo centrale, con questo Governo regionale, rimarrà eternamente in quelle condizioni, anzi, senza bisogno di essere cattivo profeta, la rete stradale di Agrigento sarà particolarmente deteriorata, perché quelle macchine paleolitiche, che da trenta o quaranta anni fanno servizio in quella zona, saranno logorate dalla usura del tempo ancor di più e, quindi, il percorso Sciacca-Agrigento, che in atto si compie in otto ore, c'è tutta la buona prospettiva che si faccia in dieci ore. Anche perché certi atteggiamenti liberistici, che qui sono oggetto di esaltazioni da parte del collega Claudio Majorana — in veste di liberale o di clericale con altro paludamento, — sono sempre identici. Il collega Majorana ha, a partito preso, lottato nella precedente legislatura, in posizione di liberale, quella che è la struttura dell'Azienda siciliana trasporti, vera catalizzatrice dei trasporti di persone e di cose, qui in Sicilia, per quelle ragioni che dirò in appresso. Il collega Majorana l'ha lottata sotto il profilo che la libera iniziativa, in Sicilia, dà buoni frutti, dà quei buoni frutti che denunciava il collega Renda ieri sera; cioè quell'autobus, che dalla stazione porta al piccolo centro della provincia di Agrigento e che è peggiore di quell'autobus che abbiamo visto nel film « In nome della legge ». Crede lei, onorevole collega, che questo stato di cose sia il frutto di una posizione occasionale, determinata dal fatto che quella povera ditta non è in condizioni di potere sostituire quell'autobus con un mezzo più moderno? No! Si fa quel servizio, che non riesce neanche a dare

II LEGISLATURA

XXXI SEDUTA

21 NOVEMBRE 1951

la certezza di prendere il mezzo ferroviario, perchè la stessa ditta — non faccio il nome — gestisce il servizio di linea dai comuni al capoluogo della provincia ed ha interesse che il pubblico si discosti dalla linea ferroviaria.

Deve finire questo stato di incertezza. La Azienda siciliana trasporti, onorevole collega Claudio Majorana, è servita appunto a fare, perfino, « rizelare » questi cultori del benessere sociale, questi liberisti che anche oggi adoperano quell'autobus sgangherato; questi liberisti che hanno offerto — quando si doveva approvare lo statuto della stessa Azienda — la gestione delle linee deficitarie. E debbo dire, onorevole Majorana, che nella pratica non solo non hanno mai gestite le linee permanentemente deficitarie — perchè seguono la legge inesorabile dei profitti e delle perdite — ma se, per avventura, una linea diventa passiva, essa viene subito abbandonata dal privato che è affatto disposto a sopportare dei sacrifici. E se oggi il privato mantiene qualche linea non eccessivamente attiva, stia pur certo — e me ne dà atto l'onorevole Tocco Verduci — che ciò avviene perchè esiste lo spauracchio dell'Azienda siciliana trasporti.

TOCCO VERDUCI PAOLA. Benissimo.

FRANCHINA. La quale Azienda (lo dico perchè non sia oggetto di inutili attacchi) ha avuto erogato, in una forma non certamente tempestiva — e me ne dovrà dare atto lo stesso onorevole Claudio Majorana, che è il paladino dell'« anti-A.S.T. ».....

MAJORANA CLAUDIO. Io sono paladino delle spese utili, non di quelle inutili. Lei vuole essere il paladino delle spese.....

FRANCHINA. Io le dimostro che i soldi per l'A.S.T. si sono spesi molto utilmente e che non è possibile sfuggire all'esigenza di incrementare l'Azienda siciliana trasporti.

MAJORANA CLAUDIO. Questa è un'altra questione. Bisognerà vedere come.

FRANCHINA. Attuando, prima di tutto, lo statuto, che, da due anni, ancora attende di essere attuato, perfino nella formazione degli

organi statutari. C'è ancora la Commissione amministratrice provvisoria, nonostante da circa due anni sia stato approvato lo Statuto che stabilisce la nomina del Consiglio di amministrazione e di tutti gli organi dell'Azienda in maniera esplicita e chiara. E il Governo, così come ha fatto per le erogazioni a stillicidio, ancora oggi nichia, perchè quasi è sollecitato da quello stesso movente che lei, onorevole Majorana, ha la lealtà di esprimere da questa tribuna, mentre altri lo coltivano in seno, senza avere la capacità e la lealtà di affermarlo dalle stesse posizioni da cui lei lo dichiara.

Questa Azienda siciliana trasporti è sorta, per i colleghi che non lo sanno, sulle rovine di un'amministrazione ormai imputridita, dell'Istituto nazionale trasporti, che aveva una pletora di personale, mezzi rotabili inefficienti, una gestione veramente paurosa, basata, addirittura, sul latrocínio, che non ha potuto essere pienamente provato perchè, purtroppo, la Commissione di inchiesta, nominata a suo tempo, non compì l'opera che l'Assemblea regionale si attendeva. L'Istituto nazionale trasporti, con pochissimi mezzi, destinati unicamente ai trasporti di cose e non di persone, e in un momento in cui già i mezzi di locomozione relativi ai trasporti di cose erano entrati in crisi, aveva una pletora di milleduecento dipendenti circa! Si dovette procedere ad un primo licenziamento di circa quattrocento unità, che ricevettero un trattamento di quiescenza ammontante a centinaia di milioni: e l'I.N.T., che non aveva questi milioni, dovette riceverli a poco per volta dal Banco di Sicilia con degli atti che, io direi, esorbitavano dall'ordinaria amministrazione, che oltrepassavano l'esigenza di un provvedimento legittimo, ma aggravavano le tristi condizioni dell'Azienda, perchè implicavano l'accumulo di altri interessi senza offrire la possibilità di una ricostituzione dell'Azienda su basi solide.

Dopo il primo provvedimento di circa quattrocento licenziamenti, l'Azienda dovette operarne un secondo di circa trecento e aumentarono le centinaia di milioni necessari per il pagamento delle indennità di licenziamento a questi impiegati. Ed i mezzi rotabili non avevano gomme, erano in condizioni di estremo logorio; a ciò si aggiunge la disorganizzazione dal punto di vista amministrativo.

Noi abbiamo segnalato questa situazione fin dal 1947 (l'Azienda siciliana trasporti è sorta nel 1947 con la nomina di una Commissione amministratrice provvisoria che, purtroppo, ancora nel 1951 è in piena funzione con la stessa veste), cercando di indurre il Governo — che aveva la stessa intenzione, onorevole Majorana: procedere alla liquidazione dello Istituto nazionale trasporti, senza costituire la Azienda siciliana trasporti — ad intervenire in maniera energica, tale da non confondere il pauroso deficit causato dall'Istituto nazionale trasporti; deficit che si sarebbe potuto, per amore di polemica, rovesciare sull'amministrazione dell'Azienda siciliana trasporti.

Ora, in queste condizioni di estrema difficoltà, la stessa Commissione amministratrice provvisoria, che evidentemente non ha possibilità di vasti movimenti organizzativi appunto per la sua funzione precaria, è riuscita ad organizzare un'azienda che esegue in maniera encomiabile, nella provincia di Messina, il trasporto di merci estremamente indispensabili, quali laterizi e cementi, per conto delle migliori ditte appaltatrici, che trovano soltanto nell'Azienda siciliana trasporti la possibilità della continuità del lavoro, la certezza di ricevere la merce nei termini stabiliti. E l'Azienda di Messina, che ha pochissime linee, peraltro rilevate e, quindi, acquistate da parte di privati, già chiude il bilancio leggermente in attivo. Essa ha un complesso di oltre 580 impiegati, gestisce 32 linee di cui 16 deficitarie, da oltre un anno.

Nonostante le pressioni esercitate dall'onorevole Tocco, ex Assessore delegato ai trasporti, perché si ottenessero altre linee, per una certa sordità costantemente incontrata presso l'Ispettorato della motorizzazione (il quale penserà che sia meglio incrementare gli organismi monopolistici che poi ci portano agli scali ferroviari con le carrozze antidipluviane), non ha ottenuto altre linee che avrebbero potuto validamente sopperire a questo 50 per cento di linee deficitarie, che l'A.S.T. ha accettato di gestire, pur sapendo che sono economicamente passive!

Qui, collega Majorana e signori deputati, si tratta di stabilire se un'azienda a carattere pubblicistico debba avere come obiettivo principale l'interesse del pubblico servizio o il profitto. Vero è che noi stessi abbiamo sostenuto l'esigenza di un'organizzazione su

basi industriali, nel senso che l'Azienda non deve continuamente fidare sul contributo della Regione, ma deve cercare di rendersi autonoma: questo risultato, però, l'A.S.T. deve conquistarlo, contemplando le gestioni deficitarie con gestioni utili, senza trascurare, cioè, quei centri che hanno il servizio soltanto perché esiste un organismo che ha come oggetto specifico la tutela dell'interesse pubblico e non già il profitto. Io non credo che l'onorevole Majorana potrà sostenere che questi comuni, i quali attraverso un ente pubblico hanno finalmente una possibilità di riallacciarsi al centro, devono esserne improvvisamente privati solo per non fare torto alle varie ditte siciliane che allietano le nostre linee urbane, né alle altre varie imprese, più o meno settentrionali, che gestiscono linee deficitarie soltanto in concorrenza con linee gestite da privati ritenuti deboli, al fine di costringerli a cedere il campo e rimanere così libere di sfruttare le linee utili ed abbandonare quelle deficitarie.

MAJORANA CLAUDIO. La legge prevede contributi per quelle deficitarie.

FRANCHINA. I contributi possono essere concessi soltanto per quei servizi diretti che provvedono anche al trasporto della posta e non per i servizi di allacciamento. Senza dire, onorevole Majorana, che l'Amministrazione delle ferrovie è in atto pericolosamente compromessa dalle gestioni private di autolinee. E' compromessa sino al punto che sta pensando di indirizzare il suo bilancio sotto un duplice aspetto: l'aspetto commerciale affidato alla ferrovia, magari rinvigorendolo, per rendere più veloci i traffici col trasporto di merci, e l'aspetto del trasporto di persone incrementando l'Istituto nazionale trasporti - Italia, creando, cioè, autolinee là dove ancora esistono possibilità di crearle.

E noi, che in Sicilia abbiamo preceduto questo indirizzo dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, — la quale ora riconosce la esigenza della creazione, per scopi sociali, di autolinee — dovremmo sopprimere l'esercizio di un servizio pubblico veramente interessante. Questo dovremmo fare in Sicilia, in una zona particolarmente deppressa, priva di una rete ferroviaria che, complessivamente, si avvicini alla media nazionale; dove non esiste

II LEGISLATURA

XXXI SEDUTA

21 NOVEMBRE 1951

nemmeno (e questo ci umilia) un allacciamento tra due grandi città; dove non esistono che 26 chilometri appena di linee elettrificate — dice il relatore di minoranza — nelle quali funziona qualche locomotore per trasporto merci (quindi come servizio di trasporto di persone nemmeno il servizio Messina-Barcellona è stato ancora attuato).

Non abbia preoccupazioni, onorevole Majorana, la gestione dell'Azienda siciliana trasporti, questa volta, sarà così poco deficitaria...

MAJORANA CLAUDIO. Auguriamocelo: ne sarò ben lieto.

FRANCHINA. ...che neanche lei potrà dire alcunché.

Io le vorrei dire che il suo punto di vista, così come lo prospetta lei, verrebbe a paralizzare la nostra situazione. Secondo il suo avviso, cioè, un ente pubblico non potrebbe legittimamente ricorrere all'intervento della Regione. Ora, lei sa bene quale funzione svolge nel campo liberistico l'I.R.I. (che nazionalizza, purtroppo, le perdite e dà gli utili ai privati)...

MAJORANA CLAUDIO. Facciamo la concorrenza all'I.R.I.!

FRANCHINA. Lei vorrebbe proprio questo!

MAJORANA CLAUDIO. No, lo vorrebbe lei.

FRANCHINA. Anzi, lei, se non ricordo male, nella precedente legislatura, in sede di Commissione legislativa, ha propugnato di affidare la gestione delle linee deficitarie, e quelle soltanto, all'Azienda siciliana trasporti.

Noi non siamo ancora sul terreno della regionalizzazione dei servizi; noi intendiamo che l'Azienda siciliana trasporti sia oggetto di particolare cura da parte del Governo regionale. Noi non possiamo finora riscontrare, all'infuori di singoli atteggiamenti personali — che, peraltro, non corrispondono ad una azione coerente e univoca del Governo — un atto soltanto che dimostri benevolenza verso questa istituzione.

Noi dovremmo considerare anche il problema di natura sociale ed evitare che si creino

— in un periodo di disoccupazione o inoccupazione paurosamente crescente — altre 580 famiglie di disoccupati; ma noi possiamo benissimo prescindere da questo problema perché vi sono interessi così evidenti, di portata così palmare, per cui possiamo pienamente affermare che l'Azienda siciliana trasporti ha bene il diritto di chiedere sovvenzioni e particolare attenzione da parte dell'Assemblea.

Vuol dire il Governo che questa attenzione l'ha avuta? Io non posso non rifarmi al sorgere di questa istituzione. Devo dire a questa Assemblea che c'era una volontà determinata di fare naufragare l'A.S.T. sin dal suo sorgere per quegli interessi che, in maniera, spesse volte, non molto ponderabile, influiscono anche nell'azione legislativa. Ricordo che il primo atto del Governo regionale non fu quello di istituire l'Azienda siciliana trasporti, ma fu un tentativo di liquidare l'Istituto nazionale trasporti con la « pia » speranza di dovere, successivamente, costituire l'Azienda siciliana trasporti.

E' la realtà, questa, onorevole Tocco, perchè il progetto governativo, che portava il nome dell'onorevole Alessi, quale Presidente della Regione, e dell'onorevole Restivo, quale Assessore alle finanze e Vice-Presidente del Governo regionale, era intitolato: « Liquidazione dell'Istituto nazionale trasporti-Sicilia ». Fummo noi che, sulla base di una esperienza, facile in simili casi ad essere dimostrata, facemmo presente che era opportuno creare prima l'Azienda e che la liquidazione dell'I.N.T.Sicilia fosse ridotta entro limiti tali da non compromettere il sorgere dell'Azienda stessa.

Sorse questa Azienda, si diede con il contagocce il denaro per la liquidazione del passivo dell'Istituto nazionale trasporti, si promise di dare una sistemazione definitiva, e soltanto dopo circa tre anni si ebbe lo statuto.

E' trascorsa la prima legislatura e ancora l'Azienda non ha gli organi statutari, non ha avuto, cioè, la possibilità di una normale amministrazione, anche se, per iniziativa di singoli e per la visione esatta di determinati problemi, la Commissione amministratrice ne ha affrontato qualcuno e l'ha potuto risolvere.

Ordunque, io non credo che nella sottorubrica relativa all'Ufficio dei trasporti e delle comunicazioni si trovi alcunchè che possa riallacciarsi a questa che è una delle principali

II LEGISLATURA

XXXI SEDUTA

21 NOVEMBRE 1951

leggi della prima legislatura, all'istituzione dell'Azienda siciliana trasporti, perchè nella parte straordinaria, della quale mi interesso poco, vedo tradita la volontà unanime espressa dalla Giunta del bilancio ed anche in numerose occasioni dall'Assemblea, affinchè l'Ufficio dei trasporti e delle comunicazioni fosse elevato ad Assessorato; cosa che, secondo me, può avere una importanza molto relativa, ma che dimostra che il problema tende ad essere eluso, minimizzato, tutte le volte in cui, anche da un aspetto formale, si può desumere che non si vuole dare il tono dovuto ad un determinato servizio della pubblica amministrazione.

Nella parte straordinaria — dicevo — non vedo niente che possa minimamente riferirsi al problema dei trasporti, tranne lo stanziamenento per la costruzione delle autostazioni. A questo proposito, mi auguro che anche il Governo ritenga che il più qualificato organismo per gestire questo servizio sia l'Azienda siciliana trasporti, che non ha interessi personali, che ha tutto l'interesse che le stazioni funzionino, che ha la possibilità di avere il personale già competente a svolgere tutte le varie complesse attività di tale servizio.

Ma debbo aggiungere che, soprattutto dal punto di vista della politica turistica che noi vogliamo pretendere di affrontare, la questione dei trasporti va considerata con l'esigenza di una interpretazione esatta — che si può avere, onorevoli colleghi, solo in sede politica — di quella sciagurata legge del '39, che viene, invece, interpretata in una forma particolarmente bizantina da parte degli ispettorati della motorizzazione del Ministero dei trasporti. Non è affatto vero che non esista già nella legge la possibilità di una preferenza verso determinati organismi. Si tratta di far valere questo criterio: esiste, infatti, una norma, in quella legge, che dà una preferenza a determinati organismi nella concessione delle autolinee. Ma, anche se si dovesse cozzare contro l'incomprensione, io penso che in sede politica si debba risolvere il problema.

Ma come si potrebbe dar luogo all'attuazione del servizio dei trasporti, che è di nostra competenza in base all'articolo 17 dello Statuto, se noi non avessimo nemmeno la possibilità di creare una linea di comunicazione automobilistica? Noi, cioè, non avremmo la possibilità di allacciare due centri, se l'inter-

pretazione della legge del 1939 dovesse avere quel carattere restrittivo che le vuole attribuire il Ministero dei trasporti o, peggio ancora l'Ispettorato regionale della motorizzazione.

Allora, il problema si impone, soprattutto, in sede politica, perchè non c'è altro mezzo che valga a risolvere, per virtù miracolistica, determinate situazioni di contrasto; io non credo che possa esistere — davanti a una chiara impostazione delle esigenze delle comunicazioni nella nostra Isola, dove siamo particolarmente deficitari (leggono nella relazione fatta dall'onorevole La Loggia, in occasione della discussione del bilancio della precedente legislatura, che in Sicilia mancano, rispetto alla Lombardia, ottomila chilometri di strade) — una persona fisica, proposta all'Ispettorato della motorizzazione o al Ministero dei trasporti, che non si renda conto di questa esigenza: in Sicilia non ci può essere sviluppo agrario né commerciale né turistico laddove la disciplina di determinati servizi di trasporto debba essere vincolata e anchilosata dalla particolare interpretazione che vuol dare un funzionario ad una legge; interpretazione, che rende inoperante la vita civile della nostra Regione. Ecco perchè penso che il Governo nazionale abbia un compito da svolgere in questo campo di natura politica.....

LO GIUDICE, *Presidente della Giunta del bilancio. Legislativa.*

FRANCHINA. dico di natura soprattutto politica, perchè, altrimenti, l'ordinamento del servizio, che è di nostra competenza, diventa una mera lustra: vorrei sapere come si possono ordinare i servizi dei trasporti, se l'attuazione di una linea di comunicazione stradale dipende dall'Ispettorato della motorizzazione. È una norma, onorevole collega Tocco, caduta in desuetudine o, comunque, implicitamente abrogata dallo Statuto della Regione: è incompatibile con l'ordinamento di servizi, che è di competenza della Regione, la norma contenuta nella legge del '39; per cui la concessione, la decisione sull'opportunità di una via di comunicazione è...

TOCCO VERDUCI PAOLA. La concessione.

FRANCHINA. Mi consenta, onorevole Toc-

co, se la concessione può essere negata, la funzione relativa all'attuazione del servizio diventa una vuota affermazione.

TOCCO VERDUCI PAOLA. E' una cosa diversa. La concessione può essere negata ad una ditta piuttosto che ad un'altra.

FRANCHINA. Mi consenta, onorevole collega; può essere addirittura negata la concessione a qualsiasi ditta...

TOCCO VERDUCI PAOLA. Quando esiste già un'altra concessione.

FRANCHINA. Questa norma era ispirata alla difesa del servizio ferroviario. Infatti, tutto quello che è la disciplina, la determinazione del prezzo, la concessione del servizio, era strettamente legato alla difesa del monopolio del servizio ferroviario detenuto dallo Stato: non voleva, lo Stato, attraverso provvedimenti legislativi, crearsi un facile concorrente. Era questa la ragione.

Ora io penso che in Sicilia, poichè il problema del doppio binario è diventato un problema stradale, non più problema di attualità....

DI BLASI, Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni. No, no, attuale!

FRANCHINA. Ma mi lasci dire, onorevole Di Blasi; è stato bocciato recentemente un ordine del giorno che, pure, è molto meno di una realtà; è stato bocciato, peraltro, lo stanziamento di un solo miliardo su quei cinquanta che si prevedeva dovessero essere stanziati per costruire una rete ferroviaria efficiente.

Ciò, evidentemente, fa pensare che il doppio binario non sorgerà. Ecco perchè l'Amministrazione ferroviaria chiaramente intende risolvere il deficit di gestione, distinguendo il servizio commerciale dal servizio di trasporto di persone, orientandosi in conformità, direi, all'indirizzo dei tempi e all'aspirazione e alle esigenze del popolo.

L'Amministrazione ferroviaria intende, perciò, stabilire linee di comunicazioni che importano la creazione di pubblici servizi automobilistici per trasporto di persone, ed incrementare, dal punto di vista dell'attrezzatura

e non già dei binari, le attuali linee esistenti per un migliore e più spedito traffico ferroviario.

Quindi, di fronte a questa impostazione di natura generale, penso che sia utopistico, collega Di Blasi, pensare che si faccia il doppio binario in Sicilia. Ben venga, questo doppio binario, che, anche se dovesse rispondere alle esigenze di natura commerciale...

LO GIUDICE, Presidente della Giunta del bilancio. Se è utopistico, perchè ci tenete tanto ad averlo?

DI BLASI, Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni. E' già in costruzione.

FRANCHINA. Ma io non sto insistendo su questo fatto, onorevole collega.

Non mi faccia dire, per amore di polemica e per pretendere di cogliermi in contraddizione, quello che non ho detto. Ho premesso che la esigenza del potenziamento dell'Azienda siciliana trasporti, ente catalizzatore in ordine al servizio pubblico, in ordine alla disciplina dei prezzi ed al trasporto delle merci, si impone, una volta che si vede svanire dalle nostre aspettative la possibilità del doppio binario, una volta che il problema viene affrontato, in campo regionale, in maniera tale da escludere questa possibilità.

Il bilancio delle Ferrovie dello Stato è deficitario, tanto è vero che, nonostante la causa principale del deficit stia, forse, nelle tariffe, si pretende di volerlo risanare proprio con un ulteriore aumento delle medesime.

Quindi, non credo al doppio binario, anche se l'ordine del giorno, anzichè un voto contrario, avesse avuto un voto favorevole, perchè i binari non si fanno con un semplice ordine del giorno; ma conseguono alla impostazione economico-politica di un determinato problema. Ora, l'impostazione, in questo campo, fa pensare chiaramente che il doppio binario in Sicilia non si farà.

Pertanto, dovremmo veramente — non solo per la valorizzazione dei nostri prodotti, ma anche per quell'apporto che le comunicazioni determinano nel campo culturale e spirituale — incrementare l'attività turistica, anche dal punto di vista, direi, strettamente economico, perchè io concepisco il turismo in senso economico (l'onorevole Marchese

Arduino faceva addirittura voli pindarici, descrivendo i cieli di Pergusa e le notti stellate e le montagne meravigliose!): noi vediamo il turista in funzione di elemento che ci possa apportare un utile dal punto di vista economico. Ora questo turista, a parte la mancata soluzione dell'altro problema della ricettività, non viene in Sicilia, oltre che per la distanza, per la mancanza dei mezzi di comunicazione. Deve essere eroico e deve avere uno scopo ben determinato (quale quello, ad esempio, di visitare un determinato monumento artistico) per affrontare un viaggio al quale non è avvezzo. Basta percorrere mille chilometri di ferrovie celeri nel Nord per notare l'enorme differenza rispetto all'andamento del traffico ferroviario nella nostra Isola. Tutti concordano nel riconoscere che costa di più, dal punto di vista dello sforzo fisico a cui viene sottoposto il passeggero, viaggiare una sola volta sulla Messina-Palermo, anzichè scommazzare in lungo ed in largo per l'intera linea ferroviaria italiana, appunto perchè qui, oltre alla presenza di quelle tali locomotive, che ogni tanto si fermano nelle stazioni perchè rimontano all'epoca di Stephenson, oltre al fatto di quel carbone...

MAJORANA CLAUDIO. Si fermano?

FRANCHINA. Sì, onorevole collega, e qualche volta ciò è capitato a chi ha l'onore di parlare. La locomotiva sulla quale viaggiavo si è fermata, per un guasto, alla stazione di Gioiosa Marea, dove sono rimasto per ben quattro ore in attesa del servizio automobilistico che mi facesse proseguire il viaggio. In quell'occasione ho appreso che la locomotiva rimontava al 1903, aveva raggiunto da parecchio tempo la maggiore età e l'aveva superata!

Il turista vuole viaggiare comodamente, anche se è turista di massa (perchè il turismo non è una forma di aspirazione al posticino in paradiso, è una maniera di dilettarsi su questa terra, cercando di alleviare quanto più possibile le sofferenze). Qui non offriamo una attrezzatura di mezzi di locomozione, siano ferrovie o autolinee, sufficiente per garantire la certezza della comodità e della tempestività dei trasporti.

La politica turistica — ricordo — nella prima legislatura era stata affrontata con la so-

lita euforia di programmi: perchè di programmi, certamente, almeno dal punto di vista delle cospicue cifre, non ha mai difettato il Governo regionale democristiano; basti dire che per la questione turistica si era predisposto un programma di spese di 26miliardi — dico 26miliardi —; programma, che comprendeva attrezzature di porti, incremento della capacità ricettiva per circa 4miliardi, alberghi per la gioventù, alberghi diurni: tutto un piano di attività, che avrebbe dovuto rendere veramente accogliente il soggiorno dei forestieri in Sicilia.

Era la fase euforica dei sogni, che parzialmente, onorevole Tocco, si sarebbero potuti attuare...

TOCCO VERDUCI PAOLA. E si sono attuati.

FRANCHINA. ...se l'articolo 38 avesse avuto la sua pratica attuazione. Perchè erano investimenti indiscutibilmente produttivi e non erano certamente ispirati al criterio con cui abbiamo destinato quelle somme per potere far dire facilmente all'onorevole La Loggia che, in verità, in Sicilia, non esiste la possibilità di impiegare utilmente, in un anno, 50miliardi in lavori pubblici. Se questi 50miliardi vengono dirottati in un unico senso, per il problema dell'edilizia, è logico che diventano troppi; ma, se questi 50miliardi vengono suddivisi in investimenti indiscutibilmente produttivi, quali aperture di strade, disciplina delle acque, costruzioni di centrali, costruzioni di grandi alberghi — cose, queste, che rientrano in minima parte nella questione edilizia — altro che possibilità di impiego di 50miliardi esiste in Sicilia!

Questo problema del turismo che allora fu affrontato nelle grandi linee con un programma di 26miliardi da spendere nel giro di pochi anni — viene ora affidato alla Cassa del Mezzogiorno, la quale ancora non possiede i 26miliardi necessari, ma possiede forse, sì e no, l'indispensabile per le prebende da corrispondere agli organismi preposti alla sua gestione...

LO GIUDICE, Presidente della Giunta del bilancio. Questo è inesatto...

FRANCHINA. Io ho detto « forse »; ne avrà un po' di più...

LO GIUDICE, Presidente della Giunta del bilancio. E' inesatto, perchè di miliardi ne ha già spesi anche in Sicilia, la Cassa del Mezzogiorno.

FRANCHINA. Non molto; ha fatto dei progetti. Ancora, di spese, che io sappia, non ce n'è nessuna.

LO GIUDICE, Presidente della Giunta del bilancio. Spese per acquedotti, bonifiche, strade provinciali...

DI BLASI, Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni. La spesa per la costruzione dell'acquedotto di Montescuro-Ovest.

FRANCHINA. La spesa per l'acquedotto di Montescuro-Ovest è stata fatta su anticipazione della Regione, peraltro contrastata da parte governativa: fu una iniziativa del deputato D'Antoni, il quale volle far rivivere la norma dell'articolo 35 dello Statuto, che qui si riteneva fosse superflua. Lo Stato si era precedentemente impegnato per la costruzione dell'acquedotto e l'onorevole D'Antoni, con la proposta di legge, ha fatto sì che venisse ripristinata la norma, mediante una anticipazione, da parte della Regione, di un miliardo, salvo a recuperarlo dallo Stato in virtù dell'articolo 35 dello Statuto...

LO GIUDICE, Presidente della Giunta del bilancio. Io non ho parlato dell'acquedotto Montescuro-Ovest; parlavo dello acquedotto del Bosco etneo.

FRANCHINA. Questo va bene.

PRESIDENTE. Effettivamente, si faranno i lavori, onorevole Franchina. L'acquedotto del Voltano, in questo mese, andrà in appalto per 400 milioni.

FRANCHINA. Comunque, dicevo che ormai questo programma turistico è affidato alla Cassa del Mezzogiorno. Noi, certamente, batteremo le mani se la Cassa del Mezzogiorno erogherà quei 26 miliardi che il primo Governo regionale aveva pensato di spendere

nel settore turistico; ma io debbo dire che il Governo regionale, in materia di politica turistica (a parte quella che è stata la nostra costante critica in ordine al criterio di intervenire attraverso i contributi con i quali non si poteva indiscutibilmente risolvere il problema, nemmeno quello della propaganda come ammise lo stesso Assessore al turismo dell'epoca), ha tralasciato di esaudire determinate richieste, direi di natura ormai quasi legislativa, perchè c'erano delle disposizioni adottate dall'Assemblea che dovevano, senza alcuna spesa, dare una forte spinta all'incremento turistico.

La precedente Assemblea, bene o male, ma in vista di un particolare problema, aveva votato un ordine del giorno con cui impegnava il Governo regionale a svolgere tutto quanto era necessario per l'incremento turistico di Taormina e, in particolare, per creare le condizioni atte a poter far sorgere un *Kursaal*, cioè una casa da giuoco. In favore di questo ordine del giorno hanno votato anche elementi della Democrazia cristiana. Io non credo che si debba fare il puritano a qualsiasi costo; tutti sappiamo che chi ha questa buona o cattiva abitudine del gioco, ci sia o non ci sia il *Kursaal*, gioca lo stesso, perchè di bische clandestine ce ne sono un'infinità.

GENTILE. Bravo!

ADAMO DOMENICO. Allora ne facciamo una autorizzata!

LO GIUDICE, Presidente della Giunta del bilancio. E' buona o è cattiva questa abitudine?

FRANCHINA. Mi consenta, onorevole Adamo, questo atteggiamento, che già *d'emblee* giudica immorale, è consacrato in una serie di provvedimenti anche dello Stato clericale italiano.

Finchè altre regioni godono questi privilegi, non è un argomento dire: si è fatto male per quelle regioni e non se ne deve fare in Sicilia, altrimenti il babbone cresce e ogni regione sente l'esigenza del gioco d'azzardo.

ADAMO DOMENICO. E' questione di opinioni: questa è la sua opinione; la mia è diversa.

II LEGISLATURA

XXXI SEDUTA

21 NOVEMBRE 1951

FRANCHINA. Io sto parlando: l'opinione mia e la sua cadono nel nulla, quando la sintesi delle opinioni dell'Assemblea è di parere contrario alla mia od alla sua.

L'Assemblea, aldisopra di quelle che possono essere le opinioni personali in merito alla istituzione del *Kursaal* a Taormina, si era manifestata, con una stragrande maggioranza, favorevole alla creazione di questo *Kursaal*.

L'onorevole Adamo sa bene...

ADAMO DOMENICO. Per precisare, io ho votato contro.

FRANCHINA. Siccome mi interrompe, vorrei rivolgermi particolarmente a lei. Ella ricorda esattamente che il Governo mise nel dimenticatoio quest'ordine del giorno sotto uno specioso profilo, enunciato a distanza di un anno e mezzo: per un principio democratico, il Governo non aveva preso nessuna iniziativa, in quanto intendeva far risolvere dalla Assemblea il problema del *Kursaal* di Taormina. Noi abbiamo avuto questa dichiarazione a distanza di un anno e mezzo di fronte ad un fatto troppo sintomatico, cioè ad una presa di posizione contro un provvedimento adottato dall'Assessore al turismo ed allo spettacolo. Sulla parte formale relativa a questo provvedimento avremmo potuto parecchio discutere; ma, nella sostanza, la deliberazione si dimostrava tempestiva, in quanto, di fronte all'agitarsi di opinioni contrarie alla istituzione della casa da gioco, ci si richiamava ad una concessione governativa, pre-scindendo, così, dalla questione della nostra competenza.

L'Assessore al turismo ed allo spettacolo, allora in carica, aveva, così, emanato un decreto che autorizzava una determinata società a svolgere la stessa attività che in altra epoca aveva svolto a Tripoli. Il provvedimento era pronto; ma ci fu il diniego da parte del Presidente della Regione — fatto inusitato — di sottoscrivere il decreto. Abbiamo appreso che c'era un'eminenza grigia che aveva fermato la mano all'onorevole Restivo, c'era un irrigidimento dell'Azione cattolica, la quale non voleva che in Sicilia sorgesse una casa da gioco...

LO GIUDICE, Presidente della Giunta del

bilancio. E se ne meraviglia il collega Franchina!

FRANCHINA. ...sia pure condizionata ad una posta minima che non poteva superare le duecento lire, cioè, presso a poco, quella somma che giocano i nostri bambini nel periodo natalizio (dico i nostri bambini, perchè la posta nelle famiglie più timorate, più aristocratiche, dove per consuetudine nel periodo natalizio si gioca, non è mai inferiore alle duecento lire). Ebbene, qui, sulla scorta di altri esempi (*Casinò* della Svizzera) la concessione veniva fatta con un disciplinare e un capitolato d'oneri che imponeva alla società che assumeva la gestione del *Kursaal* l'obbligo di uniformarsi alla regola inderogabile che il massimo della posta non superasse le duecento lire.

PRESIDENTE. Badi che quella società, con legge dello Stato, non ha più l'autorizzazione; quindi, è un problema da studiare attentamente.

FRANCHINA. Mi permetta, signor Presidente, questa è una questione che nè la prima legislatura nè quella attuale ha comunque risolto. Io devo dirle che quella società aveva una regolare concessione, da parte del Parlamento nazionale e del Governo di quella epoca, che la autorizzava ad attivare una industria alberghiera con *Casinò*, in Libia: nel caso in cui avesse dovuto trasferire altrove questa attività, la società aveva il diritto di continuare le identiche attività che svolgeva in Libia. Quando l'Assessore ebbe ad emanare il decreto, indiscutibilmente la società aveva la concessione. Il fatto che, poi, questa sia stata revocata dimostra che si volle costituire una barriera sul piano giuridico, oltre che sul piano politico, per contestare e annullare la possibilità dell'apertura di questo *Casinò*, che aveva per scopo l'incremento turistico nella nostra Regione; si pensò pertanto, di revocare la concessione appunto per impedire obiezioni fondate sulla scorta di un documento valido.

Ora io mi domando: per quale motivo questa attività, che era la unica che nel campo turistico non avrebbe importato la minima spesa, non si è compiuta? Non c'è da discutere, perchè nel campo dell'attrezzatura dei

paesi turistici, il maggior afflusso di forestieri si determina laddove ci sono queste deprecate ed encomiabili case da giuoco. Sarà una umanità viziata, che potrà fare seriamente pensare tutti coloro che si occupano di problemi di etica, e di etica soltanto; ma è una realtà che lo sviluppo turistico è in funzione, soprattutto, della presenza o meno di queste case da giuoco.

Ora, non mancano i cultori dell'arte greca, non mancano i cultori delle vetustà dei templi; ma ci sono coloro che non si intendono di scultura greca e di vetustà e intendono girare il mondo per avere quei contatti con elementi appartenenti a parecchie nazioni, proprio lì, sul tavolo da giuoco.

LO GIUDICE, *Presidente della Giunta del bilancio*. Il turismo di massa prescinde dalle case da giuoco.

FRANCHINA. Il turismo di massa non ha niente a che vedere col turismo del forestiero che spende veramente i quattrini, perchè è evidente che non può essere redditizio per la Regione siciliana che il turismo del forestiero che si sofferma a Taormina e che è disposto al non indifferente salasso di quattro o cinque mila lire per una sola stanza di un grande albergo.

D'ANGELO, *Assessore delegato al turismo ed allo spettacolo*. Non esistono questi prezzi.

FRANCHINA. Mi faccia il piacere di correggermi, se sbaglio, perchè potrei indirettamente nuocere.

D'ANGELO, *Assessore delegato al turismo ed allo spettacolo*. Se nei prezzi intende comprendere anche il vitto, ha ragione.

FRANCHINA. L'ho pagato io quella cifra, compresa una cena.

Dicevo, dunque, che, se si vuole potenziare questo servizio della Presidenza creando una fonte di ricchezza, allora bisogna indiscutibilmente affrontare con serietà due problemi. Non esiste in nessun paese della Isola (tolta Taormina) una attrezzatura ricettiva sufficiente ad un vasto movimento di forestieri; e credo che l'onorevole Assessore D'Angelo sia del mio stesso avviso. Con l'attrezzatura attuale, non possiamo sperare che in

un trascurabile incremento delle presenze turistiche.

Io debbo veramente lodare l'Assessorato per il turismo e lo spettacolo per l'opera svolta in favore del turismo di massa — come abbiamo potuto constatare — nella nostra Isola e per aver creato l'ambiente perchè queste carovane di forestieri possano avere un conveniente asilo e possano essere elemento determinante di propaganda (perchè nessuna voce, nessuno striscione più o meno costoso, nessuna rivista più o meno lucida potrà fare quanto la viva voce di chi si è recato sul posto ed è in grado di garantire l'esistenza di un asilo quanto meno decente e civile).

Questo è il primo problema che riguarda unicamente il turismo di massa.

Ma bisogna affrontare anche l'altro problema. Io credo che determinate voci di capitoli, che in atto si riferiscono prevalentemente a quella che può essere una attività di contributo in determinati settori (non voglio entrare in discussioni specifiche in ordine ai vari capitoli del bilancio, perchè mi riprometto di intervenire con opportuni emendamenti), possono essere validamente dirottate verso la creazione di qualche cosa che serva ad affrontare il problema della ricettività, non per il turismo di massa, ma per il turismo aristocratico che dà il maggiore gettito alla economia regionale. Le carovane, onorevole Assessore, è chiaro che tutt'alpiù visitano una o due località; prima di smobilitare l'attrezzatura o di muoversi, una troupe di turisti ci pensa due volte, mentre il turista aristocratico, che ha bisogno di alberghi e di ristoranti adeguati allo sviluppo che vogliamo dare al turismo stesso, ha la possibilità, come singola unità o con pochi aggregati, di muoversi molto più facilmente.

Illustre signor Presidente e onorevoli colleghi, credo di avere manifestato per implicito, al disopra dell'impostazione dei singoli problemi, la mia sfiducia verso la politica che questo Governo potrà seguire per risolvere i problemi relativi a questi due servizi della Presidenza; politica, che non potrà non essere conseguente all'indirizzo economico-politico, già chiaramente desunto dalle dichiarazioni programmatiche e dall'impostazione generale del bilancio, sulla quale invano si sono costantemente appuntate le nostre critiche, se soltanto a distanza di tempo ne ve-

diamo accogliere qualcuna, quale ad esempio, la diminuzione, nella parte ordinaria, delle spese relative all'Assessorato per il turismo e lo spettacolo.

Tutto lo sviluppo, in ogni settore della pubblica amministrazione, importa l'esigenza di una autonomia finanziaria. Noi non possiamo di fronte al debolissimo atteggiamento assunto dal Governo nei confronti delle gravi dichiarazioni fatte in sede di discussione di bilancio regionale, avere alcuna fiducia che questa autonomia finanziaria possa essere raggiunta; ed è per questo che, anche in ordine a questi servizi, noi voteremo contro. (Vivi applausi dalla sinistra)

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

SANTAGATI ORAZIO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, questa sera limiterò il mio intervento soltanto alla rubrica relativa ai trasporti ed alle comunicazioni: ciò per essere aderente all'ordine di discussione prestabilito dalla Presidenza.

Per quanto si attiene alle voci di parte ordinaria, non ho proprio nulla da osservare; in sostanza, la relazione di maggioranza ha proposto delle lievissime modifiche, relative all'importo di circa tre-quattrocento mila lire e che attengono semplicemente ai servizi. Per la parte straordinaria devo rilevare che figura in bilancio soltanto la voce di cui al capitolo 570, che prevede la spesa di 200 milioni per la costruzione di stazioni automobilistiche. Già in sede di Giunta del bilancio questo problema venne ampiamente approfondito e discusso. Innanzi tutto, si pose il quesito se la somma prevista dal relativo decreto legislativo fosse da considerare soddisfacente o meno ai fini del provvedimento. Le risposte sono state molteplici e varie. Perchè, da un lato, si è detto che la somma era del tutto insufficiente, dall'altro che la somma, pur essendo insufficiente, rappresentava semplicemente lo stanziamento per avviare a soluzione il problema. Comunque, si è stati tutti concordi nel ritenere che per risolvere, quanto meno in forma idonea, il problema, occorre una spesa che si aggira sui due miliardi circa. Ed allora bisogna chiedersi: il fine è adeguato ai mezzi? E nel caso in cui si volessero adeguare i mezzi al fine, varreb-

be effettivamente la pena di spendere delle somme così cospicue? Indubbiamente c'è da rimanere veramente perplessi, perchè, se si vuole effettivamente impostare il problema delle autostazioni, si deve riconoscere che gli aspetti secondari di esso sono molteplici. In sede di Sottocommissione l'argomento fu molto discusso. Innanzi tutto, si disse come dovevano essere costruite queste autostazioni e quali accessori dovessero avere; si parlò, dal punto di vista teorico, di autostazioni, quali io non ho avuto il piacere di vedere ancora, non dico in Italia, ma in molte nazioni estere, e questo, da un punto di vista teorico, potrebbe fare onore all'Italia ed alla Sicilia in particolare. Ma, se noi guardiamo il problema dal punto di vista concreto, si deve innanzi tutto osservare che è necessario, prima che nascano le autostazioni, far funzionare molto meglio i servizi automobilistici; cioè, prima che si realizzzi il problema accessorio, è necessario che venga potenziato ed attuato al massimo grado il problema principale. Ecco perchè a me pare che il problema non possa così entusiasticamente essere affrontato.

Si è parlato di diversi tipi di autostazioni. Si è detto che queste autostazioni potrebbero essere di quattro tipi: autostazioni di capo linea; autostazioni turistiche; autostazioni di transito; autostazioni a pensilina. Si è anche detto che per i vari tipi si sarebbe dovuto discutere delle caratteristiche, più o meno complete, delle rifiniture: insomma, si è fatta una lunga discussione che ha per me più un sapore teorico che pratico.

Poi è venuto fuori il problema che necessariamente doveva venire: a chi concedere la gestione di queste autostazioni. Io non ricordo quale sia stato il pensiero unanime della Giunta del bilancio su questo argomento; ma credo che non si sia raggiunto alcun accordo.

LO GIUDICE, Presidente della Giunta del bilancio. La Giunta non si è espressa al riguardo.

TOCCO VERDUCI PAOLA. Il problema resta affidato all'Assessore, in fase esecutiva.

SANTAGATI ORAZIO. Se ne parlò sommariamente e qualcuno disse che, forse, conveniva affidare la gestione all'A.S.T., ma la

II LEGISLATURA

XXXI SEDUTA

21 NOVEMBRE 1951

cosa rimase insoluta. Quindi, praticamente, oggi dovrebbe essere compito dell'Assemblea dare un orientamento su questo problema. Si parlò anche dell'opportunità di fare un regolamento per potere meglio distribuire la spesa nell'ambito previsto dal decreto legislativo. Insomma, si mosse una serie di obiezioni di ordine sia tecnico che finanziario, ma non si risolse il problema. Ecco perchè, ripeto, questo aspetto del bilancio mi lascia fortemente perplesso.

Onorevoli colleghi, non vorrei pensaste che io sia contrario alla iniziativa; si potrebbe dire che ormai lo stanziamento è previsto come spesa necessaria in virtù di un decreto presidenziale e quindi, sotto questo punto di vista, sarebbero tagliate le ali ad ogni ulteriore discussione. Ma non si tratta di una legge vera e propria, bensì di un decreto presidenziale emanato il 19 aprile di questo anno, cioè in piena *vacatio* di questa Assemblea.

TOCCO VERDUCI PAOLA. E' stato approvato dall'Assemblea.

SANTAGATI ORAZIO. Ma la data è del 19 aprile; posso controllare, onorevole Tocco.

BONFIGLIO AGATINO. 19 aprile 1951, numero 21, onorevole Tocco.

TOCCO VERDUCI PAOLA. La pubblicazione è del 19 aprile; ma lo schema aveva avuto prima il parere della Commissione per la finanza e della Commissione per i trasporti.

SANTAGATI ORAZIO. Dicevo, comunque, che non può farsi l'indagine meritoria sul provvedimento ma possiamo rilevare che effettivamente questo non fu emesso nel momento più idoneo e più opportuno. Comunque, è sicuro che si può esaminare come adesso si debbano spendere questi soldi: questa è una indagine che spetta all'Assemblea e queste sono valutazioni che in sede di discussione di bilancio è lecito a qualunque deputato esprimere.

LO GIUDICE, Presidente della Giunta del bilancio. Esatto.

SANTAGATI ORAZIO. Sono, quindi, dell'avviso che, prima che si spendano questi

soldi, il problema lo si esamini a fondo in questa Assemblea e si consideri che, secondo me, affidare la gestione delle autostazioni all'A.S.T. non sarebbe troppo producente. Infatti, sarebbe molto strano che proprio la A.S.T., su cui l'Assemblea esercita un ocularissimo controllo, debba a sua volta disporre di queste somme per potere essa stessa esercitare un controllo sui suoi dipendenti; non sarebbe neanche opportuno perchè — non voglio essere maligno — potrebbe succedere che l'A.S.T. distaccasse i suoi dipendenti meno idonei, meno solerti, in queste autostazioni; le quali darebbero, perciò, un pessimo rendimento a danno del contribuente siciliano che, pagando le tasse, si augura che i suoi soldi siano poi bene spesi dagli organi responsabili. Per questa osservazione io rimango fortemente perplesso sulla utilità del capitolo 570 del bilancio. Con questo ho esaurito la parte strettamente specifica dell'esame del bilancio e mi riprometto di entrare immediatamente nell'indagine più generica, che si attiene alla cosiddetta politica dei trasporti del Governo regionale.

Debbo, innanzi tutto, sottolineare che sia la minoranza che la maggioranza sono state unanimi nel constatare, in sede di Giunta del bilancio e di Sottocommissioni, che l'attuale situazione dell'Ufficio dei trasporti è quanto mai carente e deficitaria. Si è notato, in altri termini, che un organismo tanto importante e tanto civile non può rimanere declassato alla funzione molto ridotta di ufficio della Presidenza; tutti sono stati concordi nel fare un voto, al quale mi associo, perchè si possa al più presto ottenere un Assessorato, quanto meno aggiunto, dei trasporti, magari da collegare al turismo, ripristinando la vecchia formula, trasporti e turismo o turismo e trasporti (la forma non ha importanza, è la sostanza che conta).

Per quanto riguarda l'attuale situazione dell'Ufficio della pesca, sarebbe stato opportuno, e lo sarebbe ancora, che tale servizio fosse agganciato all'Assessorato per l'industria e per il commercio o a qualche altro al quale sia più attinente. Infatti, l'attuale connubio pesca-trasporti è più fittizio che sostanziale. Sotto questo profilo debbo aggiungere che è effettivamente penoso — mi si lasci dire una espressione forse poco parlamentare — che nel bilancio dei trasporti sia stanziata sol-

tanto una spesa per un solo servizio, perchè praticamente si tratta di un solo servizio e di un solo compito, che dovrebbe assolvere questo Ufficio, non più Assessorato per i trasporti. Effettivamente, è poco consolante vedere come da parte del Governo si sia data così poca attenzione ai problemi dei trasporti.

Si dirà ancora: non è stata delimitata la competenza fra lo Stato e la Regione; ancora non si è effettuato il passaggio dei poteri. Ma è proprio su questo punto che la critica nostra si esercita con maggiore vigoria: se esistono l'articolo 17 e l'articolo 20 del nostro Statuto regionale, si faccia di tutto perchè questi articoli non rimangano ancora, a cinque anni di distanza, semplice lettera morta. Sotto questo profilo noi chiediamo che il Governo, con la massima energia, indirizzi tutti i suoi sforzi per stabilire, innanzi tutto, ai sensi dell'articolo 17, quali siano le rispettive competenze dello Stato e della Regione in materia di trasporti e comunicazioni, per vedere, poi, quali siano i compiti delegati dallo Stato alla Regione ai sensi dell'articolo 20 dello Statuto.

Questo, per quanto attiene alla valutazione generica. Ma altre considerazioni di ordine più ampio è necessario fare su questa rubrica. Si è detto, a ragione, anche in sede di Sottocommissione e di Giunta del bilancio, che manca un programma, una politica dei trasporti. Il Governo regionale non si è preoccupato di dire quali siano le sue vedute, perchè se, da una parte, si può anche concedere e ammettere che non ci siano i poteri e le facoltà per attuare determinati principi, quanto meno orientativi, si può comunque stabilire una linea politica, un programma, che starebbe a dimostrare gli sforzi del Governo regionale per il raggiungimento di determinati obiettivi. In questo senso debbo osservare come la mancanza di programmi incida moltissimo su quella che è la stessa buona volontà dei dipendenti di questo ufficio. E' stato sottolineato, ed io mi associo a questa segnalazione, che effettivamente tutti i funzionari di questo Ufficio sono encomiabili per lo zelo e per lo entusiasmo con cui assolvono a compiti di gran lunga superiori alla disponibilità di tempo e di mezzi. Si sottolinea che ancora non esiste un organico dell'Ufficio dei trasporti, presso il quale prestano servizio, sì e no,

quattro o cinque persone, mentre ne occorrebbero circa sedici.

Questi problemi non hanno niente a vedere con l'articolo 17 e con l'articolo 20; sono vere e proprie carenze del Governo regionale. C'è, da parte del Governo della Regione, un disinteresse massimo verso questa branca vitalissima della nostra vita siciliana.

GENTILE. Bravo!

SANTAGATI ORAZIO. Allora devo sottolineare l'urgenza di impostare queste linee programmatiche perchè solo quando il Governo avrà le idee chiare potrà chiaramente sollecitare i poteri dal Governo nazionale.

Il Governo della Regione, tanto per semplificare, che cosa ha fatto fino ad ora in materia di trasporti ferroviari? Si è mai preoccupato, il Governo regionale, di sottolineare, ad esempio, l'esigenza, pressochè unanimemente rappresentata in sede di Sottocommissione e di Giunta del bilancio, del ripristino della « Primavera siciliana »? La stessa relazione di maggioranza ne fa un voto invitando la Assemblea a trasferirlo al Governo.

TOCCO VERDUCI PAOLA. Che il Governo non si sia mai preoccupato di ciò non è esatto. Vada all'Ufficio trasporti e vedrà quello che si è fatto. Quello che si ottiene è un conto, quello che si fa è un altro e lei sa che qualche cosa si è ottenuto. Non abbiamo ottenuto il ripristino della « Primavera siciliana » come era prima della guerra, ma delle facilitazioni. Questo abbiamo detto in sede di Sottocommissione. Lei ripete non esattamente quello che è stato detto.

SANTAGATI ORAZIO. Credo di non essere mai inesatto nelle mie espressioni, perchè ho sempre la buona abitudine di aggiornarmi e di documentarmi. Vorrei ricordare proprio a lei, onorevole Tocco, se mi degnasse della sua benevola attenzione, che è stata lei stessa, in sede di Giunta del bilancio, a fare proprio questo voto, il che significa che lei, che proviene dall'Ufficio trasporti...

TOCCO VERDUCI PAOLA. Forse mi sono espressa male. Io ho detto che non è esatto dire che il Governo non ha fatto nulla e io dico anche nella mia relazione sulla sottorubrica del turismo. Dico pure che già qualcosa

II LEGISLATURA

XXXI SEDUTA

21 NOVEMBRE 1951

si è ottenuto, ma che è utile insistere per ottenere di più e ne spiego anche le ragioni che interessano, peraltro, più il turismo che i trasporti. Quando asserisce che non si è fatto nulla, non posso essere d'accordo con lei.

SANTAGATI ORAZIO. La verità è che siamo ancora nel campo delle buone intenzioni. Una volta, un ottimo colonnello mi insegnò, nel campo di concentramento, che in politica, come in amore, valgono i fatti compiuti, non le buone intenzioni.

TOCCO VERDUCI PAOLA. I fatti compiuti ci sono.

SANTAGATI ORAZIO. Così mi ha insegnato nel campo di concentramento quel colonnello.

BENEVENTANO, *relatore di maggioranza*. Doveva essere molto giovane quel colonnello. (Si ride)

SANTAGATI ORAZIO. Credo che doveva essere molto esperto.

GENTILE. Onorevole Santagati, deve dire che, al tempo del « deprecato regime », la « Primavera siciliana » esisteva! (*Commenti dal centro e dalla sinistra*)

PURPURA. Che peccato, questo regime!

DE GRAZIA. C'è stata una guerra voluta dal deprecato, deprecatissimo regime. (*Discussione nell'Aula - Richiami del Presidente*)

SANTAGATI ORAZIO. Una volta c'erano molte cose primaverili; adesso molte cose sono invernali!

PRESIDENTE. Adesso siamo in autunno. Continui.

SANTAGATI ORAZIO. Adesso siamo in autunno, ma politicamente siamo in pieno inverno. Certo si è, onorevole Tocco, che anche questa « Primavera siciliana » — o se magari, in odio al « deprecato ventennio », la si vuol chiamare con qualsiasi altra espressione — non esiste più. Auguriamoci che, almeno,

con la prossima primavera, arrivi anche questa primavera ferroviaria.

Ma non sono soltanto queste le critiche da muoversi al Governo regionale in materia di trasporti. Dobbiamo, innanzi tutto, dividere lo argomento in tre settori (ed elencherò i singoli problemi per ogni settore). Incominciamo innanzi tutto, dalle comunicazioni terrestri, poi esamineremo le comunicazioni marittime ed infine le comunicazioni aeree.

Per le comunicazioni terrestri noi dobbiamo dare, anzitutto, la preferenza all'annosa e comunque sempre attuale questione del problema strada-rotaia, ferrovia-autostrada. Oggi, lo sviluppo dei mezzi meccanici e tecnici ha posto il problema in una luce diversa da quella di trent'anni o di un cinquantennio fa. È stato obiettivamente riscontrato che oggi le ferrovie sono meno dinamiche, meno redditizie degli autotrasporti. E ciò è ovvio perché, mentre le ferrovie camminano su rotaia e quindi sono obbligate a segnare il passo, per usare una metafora, l'autostrada, invece, una volta che si snoda, consente una possibilità di movimento veramente notevole. Si è, però, rilevato giustamente che l'autostrada incontra in Sicilia dei limiti: innanzi tutto, perché ha bisogno di un incremento formidabile, che presuppone una spesa cospicua e superiore alle attuali possibilità, forse dello stesso bilancio nazionale; in secondo luogo, perché in Sicilia, la maggior parte delle strade nazionali passa per i centri abitati, il che comporta una perdita di tempo ed un appesantimento ed un congestionamento del traffico. Sotto questo profilo dovrebbe auspicarsi, da parte di tutti i membri di questa Assemblea, la possibilità di ovviare, man mano che si attuerà il nuovo programma stradale, a questo rilevante inconveniente, che costituisce una remora nel progresso stradale.

Per quanto riguarda i problemi della ferrovia si deve, innanzi tutto, tenere presente che prima di ogni altra cosa è necessario risolvere la questione del doppio binario. È stata rilevata, in sede di Giunta del bilancio, l'opportunità di procedere all'elettrificazione delle ferrovie siciliane; ma bisogna tenere anche presente che non basta l'elettrificazione per aumentare la velocità del traffico. La elettrificazione è connessa al doppio binario, alla necessità di un ottimo armamento della linea ferroviaria, armamento molto deficitato

rio nella nostra Regione; è connessa anche al problema della rettifica delle curve, perchè certamente non potrei immaginare una littorina lanciata a 90-100 chilometri l'ora, lungo le curve delle nostre linee ferroviarie, senza che diragli.

Quindi non è tanto facile il problema della ferrovia in Sicilia; è un problema che importa proprio quello studio di cui sarebbe bene che con risultati concreti — e, vorrei augurarmi, a non troppo lunga scadenza — si occupasse il Governo regionale. Perchè esprimere solo dei voti e dei desideri non serve a risolvere problemi così complessi e così difficili.

Prima di entrare nel merito di alcuni argomenti secondari, ne desidero affrontare uno connesso alle comunicazioni su strade: quello dell'Azienda siciliana trasporti. Non so, ma a me pare che ci siano dei disperderi sulla efficienza e sulle finalità di questa Azienda. C'è chi la porta alle stelle, c'è chi sostiene quasi che senza l'A.S.T. in Sicilia non possa più parlarsi di comunicazioni automobilistiche; c'è chi, invece, fa delle riserve abbastanza solide e costruttive e arriva a considerare incaute, dopo un miliardo e 100 milioni già erogati, ulteriori sovvenzioni perchè c'è un passivo di 17 milioni l'anno e c'è da temere che questo passivo aumenti. Naturalmente, non mancano i difensori di ufficio e di fiducia dell'A.S.T.; ci sono coloro che sostengono che non si deve avere riguardo alle passività della A.S.T., ma al fine che questa Azienda persegue, addossandosi quasi tutte le linee passive, esercitando una funzione calmieratrice, costituendo, perciò, lo spauracchio per i concessionari di altre linee. Si cita il caso della S.I.T.A. che avrebbe voluto abbandonare lo esercizio delle linee Madonie, ma che, messa dinanzi all'alternativa di continuare l'esercizio o di cedere il passo all'A.S.T., ha preferito continuare.

Non voglio essere un fervido sostenitore né dell'una né dell'altra tesi, intendo affrontare, libero da preconcetti e da pregiudizi, questo problema. Ma faccio queste modeste considerazioni: l'A.S.T. esercita molte linee: 34-36 e forse di più.

DI BLASI, Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni. 47 linee.

SANTAGATI ORAZIO. 47 linee, delle quali 14-16 pare che siano passive. L'A.S.T. è nata dalle ceneri dell'I.N.T., il cui patrimonio residuo di mezzi e di automezzi fu calcolato in due miliardi, somma che andò sempre più dissolvendosi nel tempo e nello spazio tanto da ridursi appena a 200 milioni. Strano, però, che l'A.S.T. sia stata fatta nascere dal cadavere dell'I.N.T., che — si diceva — era un cadavere ricco di mezzi interiori, era un corpo il quale aveva in sè latenti chi sa quali possibilità (per quanto chiunque sia un po' esperto di anatomia sappia che nei cadaveri non possono che rimanere i vermi che logorano sempre più quello che fu un corpo vivente). Ed è per questo che, oggi, a noi fa molta meraviglia il sentir dire che l'A.S.T., poverina, non può più respirare, ha bisogno di ulteriori sovvenzioni perchè ha ereditato quella cadaverica gestione. Ma io direi, di grazia: se si caldeggiò la creazione della A.S.T. proprio in virtù di quei 2 miliardi; se si disse che l'A.S.T. sarebbe stata autosufficiente, perchè mai oggi si vuole sostenere una tesi del tutto diversa e, soprattutto, perchè mai, quando si vide che l'A.S.T. non beneficiava dell'eredità di 2 miliardi bensì di 200 discutibili milioni, si diede una sovvenzione di 400 milioni e poi un'altra ancora di 500? Bisogna ancora dare altre centinaia di milioni? Non credo che queste somme così spicue possano con tanta generosità elargirsi nei confronti di una Azienda il cui passivo è già quello che noi tutti sappiamo.

FRANCHINA. Ma quale, collega? Lei confonde l'erogazione necessaria per liquidare il passivo dell'I.N.T. col capitale dato all'A.S.T.. Lei stesso ha detto che ci fu un errore iniziale nella valutazione di un patrimonio, che poi risultò di 200 milioni. Lei confonde la liquidazione dell'I.N.T. con il passivo della A.S.T.. L'errore fu di non avere integrato la differenza.

SANTAGATI ORAZIO. Ho premesso che sarei stato scettico da qualsiasi partigianeria.

FRANCHINA. Lo ritengo senz'altro, ma le porto dati di fatto.

SANTAGATI ORAZIO. Mi lasci completare il discorso perchè non ho chiuso l'argo-

mento. Non credo di averla per niente interrotto quando lei affrontò lo stesso argomento...

FRANCHINA. Non è per polemica, ma per precisare che io ho interloquito!

SANTAGATI ORAZIO. ...con un calore e con una competenza superiore alla mia.

Dicevo, dunque, che oggi il risultato è che la A.S.T. ha bisogno di nuovi sovvenzionamenti. (In questa situazione io vi dico che non siamo tali da allarmarci). Si parla di un fine molto importante: quello di collegare tutti i centri più notevoli dell'Isola, di sviluppare e potenziare sempre più questa rete autostradale. Si affaccia nel contempo un problema ancora più importante: quello di dare pane e lavoro a 500 e più padri di famiglia. Ora, non è giusto che si debbano di colpo pane e lavoro a 500 e più padri di famiglia. Ma allora a me rimane una argomentazione da fare: l'A.S.T. è una creatura della Regione? L'A.S.T. è vissuta e continuerà a vivere con i mezzi della Regione? L'A.S.T. è addirittura un ente cosiddetto regionale? Facciamo un passo più coraggioso. Io già, in sede di Giunta del bilancio, l'ho proposto: socializziamo l'A.S.T..

GENTILE. Bene, bene!

SANTAGATI ORAZIO. Ho chiesto, quale presupposto per il raggiungimento di questo scopo, una relazione tecnica finanziaria su tutta l'attività dell'A.S.T. e nello stesso tempo fu incaricato un membro della Giunta del bilancio — se mal non ricordo l'onorevole Beneventano — di fare delle indagini, di mettersi in contatto col commendatore Costantino, direttore dell'A.S.T. Io avevo chiesto di più, ed anche l'onorevole Tocco, se mal non ricordo: che il commendatore Costantino venisse invitato in Giunta del bilancio per fornirci chiarimenti, delucidazioni. Insomma, onorevoli colleghi, se noi siamo coloro i quali amministriamo questa Azienda, se noi siamo coloro i quali dobbiamo tutelarne la vita e lo sviluppo, è necessario che si conosca quello che succede in questa Azienda: se c'è una buona gestione, si incoraggi; se è cattiva, si eliminino almeno i cattivi e si sostituiscano con funzionari e dirigenti migliori. Questo come presupposto, come punto originario di

partenza. Ed il giorno in cui si sia potuto conoscere a fondo e compiutamente tutta la situazione patrimoniale, industriale e potenziale dell'A.S.T., allora si faccia un passo che non è solo formale ma sostanziale e di importanza direi non comune. Socializzare significa mettere una azienda, — la quale può godere del finanziamento del Governo regionale — in grado di funzionare e di dare non solo pane e lavoro, ma anche soddisfazioni di squisita natura sociale ai suoi lavoratori. Potremmo così dimostrare che qui dalla Sicilia può partire un soffio coraggioso, una iniziativa veramente produttiva, sfrondata da presupposti demagogici e sostanziata da reali possibilità di attuazione e di non comune vantaggio per i lavoratori che dell'A.S.T. farebbero la loro causa prediletta; verrebbero, inoltre a cadere gli argomenti degli avversari che vorrebbero vedere sepolta l'Azienda, così come vollero sepolto l'I.N.T..

Naturalmente, in questa sede non posso né credo opportuno sviluppare oltre la mia proposta, sulla quale tornerò in sede tecnica. Vorrei, però, che i colleghi la considerassero nella sua reale essenza e nella sua possibilità di attuazione.

Questo argomento è chiuso almeno per il momento perché non dimentico quanto c'è scritto nella relazione di maggioranza: il relatore di maggioranza promette che in sede di Giunta del bilancio sarà ripreso l'argomento dell'A.S.T.; anzi, davanti a quella Commissione, si presenterà il commendatore Costantino, o, comunque, la sua relazione così come è consacrato nel verbale delle sedute della Giunta del bilancio. Io naturalmente debbo fare le mie lagnanze: avrei gradito che la relazione del commendatore Costantino fosse venuta sollecitamente perché ricordo bene che i lavori relativi alla sotto rubrica dei trasporti ebbero inizio nei primi di ottobre — il 12-13 ottobre —; la Giunta del bilancio terminò il suo esame il 24-25 ottobre: ed oggi siamo al 21 novembre.

TOCCO VERDUCI PAOLA. L'onorevole Beneventano è pronto a farla.

SANTAGATI ORAZIO. Non l'ha fatta.

TOCCO VERDUCI PAOLA. La Giunta del bilancio non l'ha chiesta.

BONFIGLIO AGATINO. L'ha chiesta.

SANTAGATI ORAZIO. Sono stato alquanto pignolo nella richiesta, ma essa è ancora inevasa a distanza di un mese e mezzo. Vorrei augurarmi che il commendatore Costantino, così come vuole la solidarietà ed il fervore dell'Assemblea al momento in cui chiede per l'A.S.T. diecine e diecine di milioni, abbia la sensibilità di informare questa Assemblea sulla vita e sull'attività minuta dell'Azienda, perché noi desideriamo una relazione minuziosa, onorevole Tocco, e non ci contentiamo del fumo negli occhi. Permettiamo di vivere all'A.S.T. non per se stessa, ma per le sue finalità e se queste finalità debbono essere alla base delle nostre erogazioni, noi desideriamo, oso dire, noi esigiamo che l'A.S.T. non sfugga al nostro controllo.

BENEVENTANO, *relatore di maggioranza*. Le ricordo che la relazione non deve essere fatta dal commendatore Costantino, ma da me.

SANTAGATI ORAZIO. Ma è il commendatore Costantino che doveva informare lei di tutta la minuziosa attività dell'A.S.T., perché, onorevole Beneventano, se ricorda, quando si discusse di questo argomento, in un primo momento si pensò di far venire il commendatore Costantino. Poi, per evitare lungenaggini che potevano essere dannose per il proseguimento dei lavori, si decise che lei si sarebbe messo in contatto col commendatore Costantino ed avrebbe riferito alla Giunta del bilancio.

BENEVENTANO, *relatore di maggioranza*. È stato già fatto. Il commendatore Costantino ha già fornito i dati: quando si concluderà la discussione del bilancio, ci occuperemo di questa relazione che non ha alcuna connessione col bilancio stesso.

SANTAGATI ORAZIO. Ci potrebbe essere una connessione. Noi ameremmo che il Governo regionale facesse in modo che la discussione sul bilancio non si riducesse soltanto ad una formalità, ma diventasse effettivamente uno degli atti più significativi della vita di questa Assemblea. Ho notato e mi duole ripeterlo (l'ho già detto nel mio primo intervento e lo debbo ribadire questa sera) che,

spesso, ci siamo trovati, sia in Assemblea sia in Giunta del bilancio, dinanzi ad osservazioni che, secondo me, non sono valide. Si è, infatti, detto che non si può fare una variazione, uno spostamento di somme; non si possono istituire nuovi capitoli perché già la legge è preparata e noi, praticamente, ci dovremmo solo limitare a mettere un avallo, un visto al progetto presentato, che, come tale, è, invece, suscettibile di tutte le variazioni.

Ecco perchè, onorevole Beneventano, v'è connessione: se noi, dalla relazione del commendatore Costantino, avessimo potuto dedurre elementi idonei per stanziare, in aggiunta alle somme erogate, altri 100 milioni o, comunque, un'altra cifra necessaria per risolvere il problema dell'A.S.T., avremmo potuto farlo nel mese scorso, mentre ora saremo costretti a riprendere l'argomento fra sei mesi o fra un anno o chissà quando. Forse quando il commendatore Costantino se ne verrà allarmato e trafelato a dire che l'A.S.T. sta morendo e che occorre ossigeno, e noi, egregi colleghi dell'Assemblea, saremmo costretti a dare ossigeno all'A.S.T. per evitare che succedano mali peggiori. Ecco perchè desideriamo che si studino e si meditino i problemi in Assemblea.

Altri problemi rimangono da esaminare. Premetto che non intendo per niente essere esauriente perchè molti di questi problemi sono *de jure condendo* perchè, bontà sua, il Governo regionale ci ha tolto il disturbo di dovere parlare di capitoli concreti e ci dobbiamo soltanto limitare a formulare progetti, voti, desiderata; comunque, noi assolviamo con modestia, ma con convinzione, il nostro compito di critica e di segnalazione al Governo.

Noi siamo convinti (e forse sono ancora qui a ripeterlo; ma dice il detto antico *repetita juvant*: ed il Governo della Regione pare che abbia bisogno di queste ripetizioni perchè talvolta è un po' duro di orecchio) che le sollecitazioni, i voti, le segnalazioni che promanino dall'opposizione sono messi in non cale dal Governo, mentre noi intendiamo dare un costume ed uno stile alla nostra opposizione. È un'opposizione che deve essere quanto più possibile materiata di fatti, di esperienze, sostanziata di documentazioni, di prove e di convincimenti; non un'opposizione

formalistica che sia fatta solo allo scopo di recitare, come si suol dire, la parte. Questo diciamo perchè ameremmo che il Governo, le nostre critiche, le ritenesse degne di essere prese in considerazione e non di essere messe nel dimenticatoio o nel gioco vario-pinto e multiforme della politica regionale.

Dicevo che altri problemi ci sono, problemi che potremo riassumere brevemente trattando gli aspetti principali. Ad esempio, quello delle ferrovie secondarie: nella provincia di Catania si trascina il problema annoso della Circum-etnea...

COLOSI. Ormai concessa ai privati.

SANTAGATI ORAZIO. Il problema della circum-etnea sembra — secondo le espressioni e le affermazioni del collega, onorevole Colosi — ormai superato. Purtroppo, è un problema superato solo da pochi giorni: se il Governo regionale avesse, in questo settore, dato prova di solerzia e di energia forse avrebbe potuto essere risolto in tutto altro modo. Ecco perchè devo sempre ribadire la necessità di un dinamismo e di una linea programmatica, che non vedo, nella politica dei trasporti.

Resta l'altro problema di un'altra ferrovia secondaria, la Siracusa-Ragusa-Vizzini: anche per questa ferrovia il problema è sempre lo stesso: non si sa se bisogna pensare ad una statizzazione di questo tronco ferroviario o se bisogna provvedere ad un sovvenzionamento; comunque, è necessario provvedere. Basta ricordare che le ferrovie Calabro Lucane hanno 900 milioni all'anno di integrazione nel loro bilancio. Su questo settore, occorre, quindi, che il Governo regionale solleciti il Governo nazionale ed eserciti le sue più vive ed energiche pressioni perchè anche in questo problema, non superficiale e non trascurabile, faccia sentire il peso della sua presenza.

Questo primo settore che ho esaminato, cioè il settore delle comunicazioni terrestri, non ho la pretesa di averlo esaurito. Se avessi dovuto affrontare tutti gli argomenti connessi alla tesi principale, avrei dovuto tediare ed abusare della pazienza dei miei onorevoli colleghi, perlomeno, per una buona oretta ancora.

Mi limito a dire che in questo settore bi-

sogna fissare dei criteri orientativi anche perchè, se piani e progetti devono essere formulati e variati, ci si trovi molto ben preparati al momento opportuno.

E passiamo al settore delle comunicazioni marittime. Osservo, innanzi tutto, che questo settore è molto trascurato e che sarebbe necessario provvedere, con una intelligente e sagace opera di incoraggiamento, al ripristino dei cantieri navali, che sono l'orgoglio ed il vanto di tante città marinare della Sicilia. Ricordo, non solo per un senso campanilistico, ma perchè ciò è ancora per me motivo di compiacimento, i cantieri navali della città di Catania. Cantieri navali, naturalmente, che non avevano la pretesa di varare grandi transatlantici, ma offrivano soltanto possibilità di vita e lavoro a categorie ben determinate di lavoratori e, soprattutto, permettevano lo sviluppo e l'incremento delle comunicazioni marittime tra la Sicilia e l'Africa, tra la Sicilia e le regioni della Penisola. Sotto questo riflesso debbo constatare che oggi le comunicazioni marittime tra la Sicilia ed il Continente sono ridotte ai minimi termini: la linea Palermo-Napoli e il servizio di traghetto sullo Stretto. Non mi risulta che altre comunicazioni sussistano. Sotto questo punto di vista insisto perchè una buona parte del traffico commerciale siciliano venga convogliato per via marittima.

Questo problema è legato a quello (che tutti conosciamo) dei noli e delle tariffe. Su questo aspetto, ed in particolare su quello relativo alle tariffe ferroviarie, non intervengo, a ragion veduta, perchè so che proprio in questi giorni si sta studiando la materia e che qualificati rappresentanti della Regione si sono recati, per questo scopo, a Roma. Mi auguro che lavorino fervidamente. Mi astengo, quindi, dal trattare questo argomento perchè parto dal principio che bisogna prima aspettare i fatti e poi criticarli, se essi rimangono nel limbo delle buone intenzioni, oppure lodare ed approvare, se veramente si verifichino. Aspettiamo, perciò, che i rappresentanti della Regione compiano il loro lavoro a Roma, presso gli organi competenti e facciano sentire il loro peso, come è previsto dal nostro Statuto. Se falliranno il loro compito, eleveremo la nostra critica; se raggiungeranno i nostri obiettivi, formuleremo le nostre fervide congratulazioni. Comunque —

II LEGISLATURA

XXXI SEDUTA

21 NOVEMBRE 1951

ripeto — il problema delle comunicazioni marittime è da tenere nella giusta considerazione. Io ricordo che il porto di Catania, nel 1931, era il secondo porto d'Italia per movimento di merci; oggi, purtroppo, ha perduto moltissimo. Bisogna, perciò, studiare le cause del male e trovarvi i rimedi. Sotto questo profilo io mi auguro fervidamente che l'Assemblea, attraverso i suoi organi tecnici, le sue commissioni legislative permanenti, affronti il problema del porto di Catania. Ora, a Catania, il problema del collegamento dei mezzi marittimi coi mezzi terrestri, (argomento, questo, connesso al problema principale, oggetto della discussione), è da porsi su basi del tutto nuove e deve essere studiato *ex novo*. Penso che, se questo problema venisse coraggiosamente affrontato e con altrettanta energia e coraggio sostenuto anche nei confronti del Governo nazionale, noi avremmo il vanto di avere riportato questo nobilissimo porto alle sue antiche e speriamo rinnovabili tradizioni. Il Governo regionale, per quanto riguarda la rappresentanza degli interessi siciliani in campo nazionale, può fare molto: non ci si ripari dietro la formula comoda della incompetenza a trattare questo argomento perché il Governo regionale ha una responsabilità che investe tutto il settore della vita economica e politica siciliana.

Ed è per questo che, così come noi chiamiamo in causa il Presidente della Regione nei problemi che si attengono all'ordine pubblico, altrettanto facciamo per questi argomenti squisitamente tecnici che si attengono alla materia dei trasporti e per i quali è investita la responsabilità di tutto il Governo.

Il problema delle comunicazioni marittime deve essere affrontato. Esistono dei progetti che definisco dal punto di vista tecnico meravigliosi; esiste il progetto del ponte che dovrebbe collegare la Sicilia al Continente, ponte che prevede la spesa di circa 60 miliardi: in Giunta del bilancio, sono state fatte, in proposito, osservazioni meritevoli di considerazione. Si è detto, ad esempio, che una parte della spesa potrebbe addossarsela la Regione.

Si è detto, anzi, in linea preliminare che la Regione si potrebbe addossare l'onere — circa 100 milioni — concernente la progettazione, che richiede una spesa veramente cospicua, perché non riguarda semplicemente una

formulazione astratta, ma esige scandagli, esperimenti, determinati collaudi; esige, insomma, l'opera complessa e completa di diversi e diversi rami della tecnica e dell'esperienza moderna. Potrebbe effettivamente costituire titolo di vanto per il Governo e per questa Assemblea regionale, il dire che un così ardito e coraggioso progetto da essi caldeggiato e sussidiato, sia riuscito anche per merito degli organi legislativi e amministrativi regionali.

Ora la parte esecutiva del progetto implicherebbe — si fa osservare — un onere per la Regione di circa 10 miliardi; la Cassa del Mezzogiorno potrebbe finanziare il progetto per circa la metà (25 miliardi) e la differenza residua potrebbe essere coperta direttamente dallo Stato. Il progetto, dilazionato in sette o otto anni, non sarebbe irrealizzabile e costituirebbe certamente titolo di vanto e di onore per tutta la Sicilia e per tutto lo Stato italiano.

Naturalmente, non è solo questo il problema, perché, anche se fosse possibile e fosse già dato per attuato il ponte, resterebbero tutti gli altri problemi più gravi e più annosi. Anzi, forse, i problemi si complicherebbero perché sarebbe, sì, possibile realizzare un flusso maggiore fra la Sicilia ed il Continente, ma poi questo maggiore traffico sarebbe costretto a segnare il passo al momento in cui si dovesse istradare attraverso le varie comunicazioni.

Ed allora si ritorna al problema del doppio binario, che non si deve guardare soltanto come problema della rete ferroviaria insulare, ma come problema nazionale perché è da considerare collegabile e collegato al problema del doppio binario dell'Italia meridionale da Battipaglia in giù.

Problema, questo, complicatissimo perché non basta dire: facciamo il doppio binario da Battipaglia in giù, ma è necessario, altresì, che si attuino le possibilità tecniche della realizzazione del progetto; i tecnici, infatti, dicono che il problema è quanto mai complesso ed arduo perché le gallerie attuali non consentono i doppi binari. Bisogna fare nuove gallerie, bisogna correggere quei difetti iniziali di costruzione che hanno sempre ostacolato la costruzione del doppio binario da Battipaglia in giù, sempre progettata e poi mai, per ostacoli tecnici, realizzata.

Ecco perchè, ripeto, scendendo dal limbo dei progetti aerei; dal ponte aereo, bisogna andare alla realtà delle cose, bisogna, cioè, dire al Governo italiano che faccia sentire il peso della sua presenza in questi vitalissimi problemi della vita siciliana, problemi che non si possono risolvere solo con la buona volontà del Governo regionale. E di ciò io do atto, con assoluta obiettività, all'attuale, come darei atto a tutti gli eventuali futuri governi regionali.

ADAMO IGNAZIO. Anche ai futuri governi!

LO GIUDICE, Presidente della Giunta del bilancio. In forma condizionale ha parlato, quindi ha detto bene.

SANTAGATI ORAZIO. Quindi — dicevo — è necessario che il Governo nazionale intervenga con la massima celerità e sia in ciò sollecitato con la massima energia (ecco il valore del condizionale di cui parlava po'c'anzi il collega) perchè faccia sentire la sua presenza.

Comunicazioni aeree: problema anch'esso complicato, perchè legato a tanti altri.

Innanzi tutto, il problema è legato a quello dei prezzi. Noi abbiamo dovuto constatare per esperienza diretta che il flusso commerciale ed il flusso turistico sono ostacolati in Sicilia da un diaframma geografico. Sono ostacolati, cioè, da quei 600 chilometri circa, che separano la Sicilia dall'Italia meridionale, da Napoli in giù, pressappoco. Noi notiamo che questo *iatus* incide notevolmente sul prezzo. Il che spiega l'origine della « Primavera siciliana » che tendeva appunto ad annullare lo inconveniente con la riduzione dei prezzi e consentiva un maggiore afflusso di viaggiatori in Sicilia. Quindi, potrebbe benissimo, l'intervento dei mezzi aerei, ridurre notevolmente questa difficoltà di penetrazione commerciale e turistica in Sicilia.

In sede di Giunta del bilancio sono state fatte delle proposte: si è proposto di ridurre le tariffe a metà prezzo per i trasporti e per i viaggi aerei dal Continente alla Sicilia e dalla Sicilia al Continente. La proposta può sembrare, da un punto di vista teorico, suggestiva ed anche attuabile, ma presenta molte difficoltà dal punto di vista concreto, perchè

per intensificare il traffico aereo sono, innanzitutto, necessari i mezzi di trasporto aerei, quindi bisogna prima aumentare gli apparecchi. Ora le linee aeree, oggigiorno, sono gestite da enti privati, i quali non sono per niente disposti a sacrificare nulla dei loro guadagni e non hanno neppure i mezzi per potere comprare altri apparecchi.

Oggi, per esempio, un bimotore della L.A.I. di quelli che congiungono Palermo a Catania e viceversa, mi si dice che costi da 8 a 900 milioni.

NICASTRO, relatore di minoranza. 100 milioni.

SANTAGATI ORAZIO. Comunque sia, costa molto e, quindi, qualunque sia l'importo effettivo del prezzo è sempre superiore alla possibilità di anticipazione e di circolante di cui possa disporre la società aerea. Quindi, il problema dei trasporti aerei è da ricollegare ad una politica protezionistica, occorre, cioè, che il Governo nazionale, laddove non possa sopperire la Regione, protegga questi traffici. E li protegga convenientemente permettendo, cioè ai viaggiatori dell'Alta Italia di raggiungere la Sicilia con una spesa quanto mai modesta; non solo, ma anche sovvenzionando le società aeree onde esse siano in grado, quanto meno, di avere anticipate le somme per l'acquisto e la manutenzione degli apparecchi.

Non basta, quindi, concedere agevolazioni nel prezzo dei biglietti, ma occorre risolvere il problema del sovvenzionamento alle società private. Sotto questo profilo il Governo regionale non ha fatto niente. Debbo costatarlo con crudezza e con realismo. Io penso che potrebbe fare molto, perchè ho notato ad esempio, (e debbo dedurre che non sia cosa del tutto inattuabile) che in Spagna — dove le comunicazioni ferroviarie sono in condizioni quasi uguali a quelle della Sicilia, in certi punti peggiori addirittura di quelle siciliane — si è cercato di ovviare all'inconveniente della deficienza dei mezzi ferroviari con un notevole impulso ed incremento delle linee aeree. Innanzi tutto, i prezzi dei viaggi aerei in Spagna sono quasi pari a quelli di prima classe delle ferrovie; in secondo luogo, la frequenza delle corse ed il numero degli apparecchi sono elevatissimi. Cosicchè la distanza da Madrid a Barcellona (700 chilo-

metri), che in ferrovia si copre in circa 10 ore con i treni veloci, in aereo si supera in poco più di tre ore. Ciò significa che effettivamente la Spagna ha trovato il modo di superare a queste lacune; e se nella Spagna il Governo sovvenziona le linee aeree, significa, quanto meno, che si può discutere il problema e lo si può anche porre su un piano di concreta realizzazione; diversamente dovrei pensare che i governanti spagnoli siano meno intelligenti e furbi dei governanti italiani.

Ma l'argomento delle linee aeree è anche da porre non solo sotto l'aspetto del collegamento della Sicilia con il Continente, ma anche sotto quello del collegamento fra i vari centri della Sicilia e di questa con le isole minori. E' stato detto che le isole minori sono rimaste talvolta affamate: si cita il caso di Pantelleria dove l'anno scorso per dieci giorni sono mancati i viveri. Oggi il traffico aereo tra la Sicilia e Pantelleria è quanto mai soddisfacente. Sotto questo profilo bisogna vedere le comunicazioni tra la Sicilia e le altre isole, le quali, tranne Pantelleria, sono collegate molto male quando non lo sono affatto. Bisogna, inoltre, studiare il problema dei collegamenti tra le varie città siciliane: notiamo, ad esempio, che il collegamento aereo tra Palermo e le altre città, è solo limitato alla linea Palermo-Catania.

Si doveva inaugurare l'aeroporto di Comiso..

MORSO. Si inaugurerà in primavera, glielo posso assicurare io.

SANTAGATI ORAZIO. Si era detto che, nella primavera scorsa, doveva essere inaugurato: primavera più, primavera meno, non ha importanza, tutto è relativo. Ma, onorevole Morso, non ho avuto motivo di rampogna verso di lei a meno che il problema dello aeroporto di Comiso non sia strettamente legato alla sua persona.

MORSO. Lei ha ragione. Intendevo dare la notizia.

SANTAGATI ORAZIO. Dall'aprile scorso si doveva inaugurare questo aeroporto: non so per quali motivi ciò non sia avvenuto. Per questo manifesto le mie legittime rimostranze; ma — *absit iniuria verbis* — le mie rimostranze non sono indirizzate al primo cittadino di Comiso.

MORSO. La responsabilità non è mia. Non abbiamo voluto cedere a certe pretese esagerate della società.

SANTAGATI ORAZIO. Comunque, ho detto che non intendo con ciò criticare l'opera del primo cittadino di Comiso.

MORSO. Anzi, la ringrazio.

SANTAGATI ORAZIO. Rimane, però, il problema per gli altri centri della Sicilia.

TOCCO VERDUCI PAOLA. Il sindaco può dire quello che è stato fatto dal Governo della Regione per l'aeroporto di Comiso.

MORSO. Do atto alla onorevole Tocco di quello che ha fatto il Governo regionale.

SANTAGATI ORAZIO. Quando saranno finiti gli atti di doverosa cavalleria del collega Morso verso la collega Tocco continuerò. (Commenti ironici dalla sinistra)

CRESCIMANNO. Attacca con l'artiglieria!

SALAMONE. Omaggio alla verità.

SANTAGATI ORAZIO. Quindi, dicevo, bisogna non solo intensificare il traffico, ma creare le nuove linee. Per quanto riguarda la Catania-Palermo esiste un servizio quanto mai ridotto. Si può partire da Palermo solo nel pomeriggio e si raggiunge Catania dopo circa 40 minuti. Si può partire da Catania solo la mattina e raggiungere Palermo solo alle ore 9.

Si è seguito, cioè, il criterio del collegamento della periferia con la capitale: criterio giustissimo; ma bisognerebbe anche tener conto del criterio inverso. Noi vorremmo che il servizio espletasse anche la doppia corsa.

GENTILE. Nella provincia di Messina vi sono cinque paesi che non hanno nemmeno la strada carrozzabile.

PRESIDENTE. Quindi, è necessario l'aereo?! (ilarità)

SANTAGATI ORAZIO. Ho premesso che i problemi non sono da guardare soltanto nel-

l'ambito del collegamento aereo, ma in tutti i settori. In questo momento parlo di problemi relativi al settore delle comunicazioni aeree e debbo fare le mie constatazioni. Ora, per quanto riguarda l'efficienza e l'intensità delle corse, si potrebbe sopperire all'inconveniente della scarsezza degli apparecchi, il cui aumento comporterebbe una spesa cospicua, avvantaggiandosi delle linee internazionali. Ma ciò comporta il problema delle attrezature notturne, di cui mancano tutti gli aeroporti siciliani. Ora, l'aeroporto di Catania, il quale possiede una aerostazione internazionale, ha una delle migliori piste di atterraggio della Sicilia, ha cioè, in maniera attuale e potenziale, tutti i requisiti per essere un ottimo aeroporto internazionale; ma le linee aeree internazionali non hanno potuto fare scalo a Catania perché questo aeroporto non era in grado di consentire l'atterraggio notturno. L'attuazione di questo problema non esige spese cospicue ed attuazioni di programmi impossibili perché, se noi parliamo del ponte aereo che richiede una spesa di 60 miliardi (e per questo motivo sembra rimarrà molto aereo!), possiamo parlare e pensare a risolvere il problema dell'attrezzatura notturna degli aeroporti siciliani, almeno di quegli aeroporti che sono in condizioni di essere attrezzati. Per la risoluzione di questo problema richiamo l'attenzione del Governo regionale.

Onorevoli colleghi, ho finito. Non aspiro a che il mio intervento sia fatto solo di punti interrogativi; di voti e di sollecitazioni. Io pongo al Governo regionale una sola calda augurale nota; io dico che il Governo regionale deve sentire l'urgenza e l'attualità del problema dei trasporti, ma ancora non ha saputo tracciare una linea politica in questo settore...

GRAMMATICO. Esatto, esatto.

SANTAGATI ORAZIO. ...ancora non ha saputo impostare nel bilancio nessun problema che si attiene a questa rubrica; ha dimostrato la massima discontinuità di atteggiamento creando e poi sopprimendo assessorati che poi si riprometterà di rimettere in ulteriore efficienza. Ciò è prova evidente della discontinuità, della contraddittorietà o, quanto meno, del possibilismo del Governo regionale in questa vitalissima branca.

GENTILE. E' la politica del rinviare e non risolvere.

SANTAGATI ORAZIO. Ecco, appunto. E' una politica che noi non ci sentiamo, franklymente l'animo di avallare; è una politica che cozza con gli interessi del popolo siciliano, di quel popolo siciliano che vive quotidianamente sotto l'assillo di tutti i suoi dolorosi problemi e delle sue comprensibili aspirazioni; di quel popolo siciliano il quale ancora — e non solo, carissimo Enzo Gentile, nella provincia di Messina, ma anche in quelle di Enna e di Catania — si trova in condizioni assai disageate. Se sapeste che cosa c'è a San Como, paese in cui dobbiamo con dolore e vergogna dire che il suino vive accanto al lavoratore e al cittadino! Ora noi dobbiamo denunziare questa mancanza di sensibilità, che è, del resto, dimostrata dall'assenza di quasi tutti i membri del Governo, dei quali soltanto pochi, infatti, sentono le nostre rampogne perché agli assenti non importa nulla di tutto questo; a loro importa molto più muoversi negli ambulacri.....

GENTILE. Bravo!

SANTAGATI ORAZIO. ...nei corridoi, con la morbidezza dei gesti e la gentilezza del linguaggio! (Applausi dal settore del Movimento sociale italiano)

GENTILE. Signor Presidente sono già le ventuno e siamo stanchi: la resistenza a seguire e sentire gli oratori ha dei limiti. Rimandiamo a domani.

GRAMMATICO. Sì, rimandiamo a domani. (Discussione nell'Aula)

PRESIDENTE. Abbiamo stabilito di dare alla discussione la massima ampiezza senza limitazioni di tempo; però non è possibile andare avanti con due e tre oratori per seduta, dobbiamo aumentare il ritmo dei lavori, debbono parlare almeno quattro o cinque oratori.

DI MARTINO. Facciamo due sedute al giorno.

BATTAGLIA. Soprattutto condensare gli interventi. Si stabilisca un termine.

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

ADAMO IGNAZIO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il mio intervento si riferisce alle attività marinare.

La precedente Assemblea ha avuto modo di trattare nella maniera più ampia i problemi che riguardano l'attività della pesca, che sono stati esaminati e sotto l'aspetto produttivo e sotto l'aspetto sociale. Ma a volere trattare le conseguenze di questi elevati interventi, a volere fare un bilancio di questa attività parlamentare, con tutta franchezza dobbiamo dire che esso si chiude con forte passivo. Dalle notizie che mi è stato dato di apprendere e da quanto l'Assessore alla pesca ha riferito in sede di Giunta del bilancio dobbiamo dire che le prospettive sono ancora più tristi del passato. Io ricordo che l'onorevole professore Luna, in uno dei suoi ultimi interventi, ebbe a dichiarare che i risultati dell'attività di questo Assessorato sono stati così sconfortanti che, in segno di protesta, non avrebbe più voluto partecipare a discussioni che riguardavano tali problemi. Verrebbe da ripetere questa stessa dichiarazione, ma noi siamo qui per portare con insistenza ed anche con energia il nostro contributo di lavoro e di critica, perché attraverso questa azione energica dell'opposizione, appoggiata nel Paese dal pensiero e dalla volontà dei lavoratori, non dobbiamo disperare che la Sicilia abbia finalmente il suo governo di unità siciliana.

In omaggio al contributo che il professore Luna, durante la passata Assemblea, diede al problema della pesca (è stato uno dei più tenaci sostenitori, uno dei deputati che se ne siano occupati con maggior fervore), io voglio ricordare un suo pensiero che è di grande attualità. Non dimentichiamo — diceva il professore Luna — un dato di fatto fondamentale: che la Sicilia, è un'isola; non dimentichiamo che quest'Isola è posta al centro del Mediterraneo, sulla rotta delle correnti ittiche migratorie e che abbiamo, quindi, nel nostro mare una grande ricchezza di pesce; non dimentichiamo che siamo vicini a quella Africa il cui mare è, si può dire, di una ricchezza inesauribile.

Questo pensiero io credo che dovremmo sempre tenere presente e in particolare modo

dovrebbe tenerlo presente il Governo regionale, il quale ha voluto trascurare, in una maniera veramente grave, il problema della pesca.

Altri colleghi hanno accennato all'importanza di questo settore e qui sono state esposte anche delle statistiche. Io penso che le statistiche, per quanto costituiscano una chiara documentazione, siano insufficienti a rappresentarci l'importanza delle attività marinare. Se potessimo trasferirci nel piccolo porto della città di Mazara che ha così rapidamente conquistato un grande primato in questo settore, noi vedremmo, proprio in quel piccolo porto, una vita intensa, un'attività fervida che entusiasmerebbe coloro che amano il lavoro e che difendono i lavoratori. Si addensano, in quella cittadina, 27 stabilimenti ittici bene attrezzati (di cui quello dei fratelli Vaccara è il più importante), che danno lavoro a molti operai. Non voglio parlare del trattamento economico che viene fatto ai lavoratori di questo settore; ne ho parlato lo scorso anno ed io qui ho denunciato quali preoccupazioni desti il sistema contrattuale dei lavoratori. Ha fatto bene, ieri sera, il collega Renda a soffermarvisi, ne valeva la pena ed era doveroso farlo. Io vorrei qui raccomandare vivamente, all'onorevole Assessore di informarsi — quando egli va in giro per visitare le aziende ittiche, quando è a contatto con i marinai e con gli industriali — in che modo i lavoratori e le lavoratrici sono trattati in queste aziende, se le norme igieniche sono tutte rispettate ed anche, vorrei dire, le morali.

Dicevo, Mazara si presenta come un centro di grande attività produttiva con questi 27 stabilimenti, 3 cantieri, 3 scali, 6 bacini, 93 motobarche, 200 barche motorizzate e con una produzione annua di 170mila quintali di pescato. Questi elementi, al di sopra delle statistiche, danno l'importanza di questo settore tanto delicato e tanto trascurato dell'economia isolana.

Si è parlato tanto (capita sempre di parlare di tante cose belle, ma le realizzazioni, purtroppo, sono di pochissima entità anche in questo campo) del villaggio dei pescatori: l'onorevole Vaccara ne fece un suo magnifico programma. Ebbene, per questo villaggio nemmeno si è posta, onorevole signor Presidente, la famosa « prima pietra ». Come ha detto

ieri sera l'onorevole D'Antoni, non condividiamo la politica della « prima pietra »; ma nemmeno questa illusoria speranza si è data ai pescatori di Mazara. Per contrasto, onorevole Presidente — ciò ci rattrista profondamente — a Mazara, dove ferve il lavoro, dove i nostri ardimentosi marinai (sono chiamati « i portatori d'oro ») lavorano per arricchire gli altri, le case dei nostri pescatori sono focolai di malattie, delle vere topaie. Per questa grave deficienza i cittadini mazaresi, sensibili alle condizioni disastrose delle famiglie, hanno voluto assumere una iniziativa che, per quanto nobile, costituisce una mortificazione perché suona condanna precisa alla nostra inadempienza, cioè a dire, alla carenza del Governo regionale. Sulle condizioni di vita dei pescatori, il giornale *Trapani Sera* ha fatto una preziosa inchiesta e vale la pena, in questa Assemblea, portare la voce di coloro che ci incitano a lavorare ed a risolvere il problema. Ecco perché, onorevole Presidente, io mi permetto leggerne una parte dove si chiede « non un villaggio da inaugurarsi con prime pietre e pergamene ma la « effettiva costruzione di 500 appartamenti. « Qui occorre che sia escluso ogni favoritismo, qui occorre che ogni raccomandazione « ne ogni introduzione di colore subdolo sia « bollato col marchio della pubblica infamia. « E' dovere degli uomini, dei cristiani, di « provvedere con immediatezza; entro questo « autunno, bisogna cominciare a costruire in « modo che entro l'inverno prossimo tutte le « 500 famiglie di pescatori debbano avere la « loro casa. Non è questa una giustificazione, « non bisogna ritardare di un solo giorno, « di un solo momento la liberazione di questi « esseri umani dal fango e dalla schiavitù! « Non la politica della prima pietra: noi abbiamo assunto l'impegno, dinnanzi ai pescatori, di costruire il villaggio e questa opera « sociale deve essere compiuta, questo impegno deve essere mantenuto per rispondere alla fatica, allo sforzo generoso di questi portatori d'oro ».

Ma questa non è l'unica inefficienza, la sola inadempienza.

Si è parlato dei porti pescherecci con tanta passione: nella legge per l'utilizzo dei 30miliardi è stata stanziata una modestissima cifra per i porti pescherecci. Per quanto riguarda la provincia di Trapani, solo 80mi-

lioni sono stati previsti per due porticciuoli, quello di S. Vito lo Capo e quello di Marinella. Ebbene, non è stato speso un soldo, non è stato approvato ancora nemmeno il progetto perché per fare del porto di Marinella un porto discreto occorrono 300milioni. Ma 300milioni — si dice — sono troppi, non vale la pena spenderli per il porto di Marinella: così non si stanziano né i 40milioni né i 300. E i lavoratori, desiderosi di guadagnarsi il pane attraverso la loro attività, attendono ancora. Vero è che non possiamo occuparci pienamente del problema perché non abbiamo la specifica competenza sui porti di prima e seconda categoria; ma, comunque, il Governo regionale ha il preciso dovere di intervenire con energia; energia che, però, non potrà mai trovare, onorevole Presidente, fin quando non saranno rappresentate nel Governo le forze vive del lavoro della Sicilia progressista, dalla Sicilia che vuole a qualunque costo rinnovarsi.

Pantelleria è una delle isole dimenticate. Vi è stato recentemente l'onorevole Aldisio. Cosa strana! Una grande speranza si è aperta nel cuore dei panteschi, ma il giorno dopo la partenza del Ministro la disoccupazione è aumentata, perché sono stati sospesi alcuni lavori del porto di Pantelleria. Di questo porto si parla dal 1861; ho avuto la possibilità di leggere una pubblicazione su questo argomento, non ricordo di chi, ma si tratta di un trapanese conoscitore dell'isola. All'autore di questa pubblicazione fu dato l'incarico di studiare la situazione economica di Pantelleria e di metterne in risalto le possibilità produttive. Fin dal 1860, questi suggerì di congiungere il lago Bogano con un canale, con un taglio dalla terra al mare per dare all'isola un porto di sicura tranquillità.

L'ha avuto il porto Pantelleria, in un certo momento, ma è stato solo quando si preparava la guerra, quando, cioè, si preparava la rovina e la miseria per i panteschi. Oggi non si pensa più a Pantelleria e proprio nel mese di gennaio di quest'anno circa 15 motovelieri ancoratisi in quell'isola; sono stati danneggiati — qualcuno è anche affondato — da una forte mareggiata. Quel porto, pertanto non offre alcuna sicurezza: si va avanti in questa maniera senza mai risolvere i problemi che noi affrontiamo.

Lo stesso debbo dire di Maretimo e di Favignana.

Si è parlato del porto di Catania ed io avverto la necessità di parlare anche del porto di Trapani. I lavori iniziati per la banchina sono stati sospesi ed i trapanesi guardano sconsolati il loro porto, la loro marina. Lo scorso anno ricordo che, qui, l'onorevole D'Antoni ebbe a leggerci una lettera di dolore per la situazione dell'attività marinara di questo nostro capoluogo. Siamo ancora, ad un anno di distanza, nella medesima situazione di attesa. La vita commerciale e industriale, la vita dei trapanesi poggia sul mare. Il problema è oggi posto in discussione: la stampa locale ha già iniziato un'inchiesta che denuncia la deficienza del porto e la necessità della sua sistemazione definitiva, come esigenza del capoluogo, della cittadinanza e come esigenza anche di tutti i cittadini della provincia di Trapani.

Io uso visitare la mattina, di buon'ora, il porto di Trapani per stare a contatto con i pescatori, per conoscere dalla loro viva voce le loro esigenze; per rendermi, cioè, conto delle esigenze di coloro che vivono la vita del lavoro; ho interrogato un portuale, il quale, a proposito dell'arrivo, avvenuto in quei giorni, di un piroscalo di grano proveniente dal Mar Nero, mi ha detto che ce ne vorrebbe uno alla settimana.

E' qui, onorevole Presidente, onorevole Assessore, nelle parole di questo umile modesto lavoratore, il problema che si denuncia: la necessità di pacifici rapporti internazionali perché l'attività marittima risorga, perché risorgano Catania, Trapani, Palermo. Si sente la necessità di stabilire opere di pace, non opere di guerra, ma pacifici rapporti internazionali. L'apparizione di questo piroscalo non ha lasciato indifferente la cittadinanza; se ne è occupata anche la stampa, e in questa occasione voglio far parlare qui il giornalista che riproduce in maniera precisa, chiara, quello che è il problema vitalissimo e profondamente sentito dai Trapanesi:

« Quando il porto è affollato da natanti, soprattutto se tra questi sono delle grosse unità, allora è una gioia, una vera festa per i Trapanesi. Per questo ad ogni nuovo arrivo di grandi piroscali, le banchine si gremiscono di gente di ogni ceto e di ogni età e ciascuno si esalta pensando ai tempi lon-

gani quando il porto era sempre pieno di grossi bastimenti che portavano tranquillità, benessere e agiatezza per tutte le categorie sociali. L'aspirazione più sentita, la realizzazione più attesa dai trapanesi è, e resta ancora, la rimessa in efficienza del loro porto, ma essa è ben lungi dall'essere tradotta in realtà. Questo stato di cose incide sensibilmente su tutta l'economia della provincia, facendo cadere le più rosse speranze di una prossima ripresa, di un migliore domani ».

Onorevole Assessore, attorno al porto vivono di lavoro i nostri lavoratori e, se noi vogliamo veramente tradurre in fatti i principi fondamentali della nostra autonomia, dobbiamo avere sempre dinnanzi ai nostri occhi le esigenze dei nostri lavoratori. Perchè nei porti si lavori è necessario che siano compiute le opere indispensabili per facilitare il traffico, ed è necessario, ripeto, augurarsi pacifici rapporti fra le nazioni.

Non usiamo più in maniera faziosa il metodo dei sussidi per i disoccupati. Qui ho avuto modo di lamentare la riprovevole speculazione politica compiuta attraverso i sussidi per i pescatori. Si negano al lavoratore disoccupato il chilo di pasta o il sussidio perchè non è iscritto ad una determinata organizzazione, perchè è un libero lavoratore o perchè ha il coraggio di appartenere a quella determinata organizzazione che risponde alla difesa dei suoi diritti.

D'ANTONI. In periodo elettorale non si fanno queste distinzioni! Ci fu una larga distribuzione il giorno delle elezioni, ma ottennero soltanto 2mila voti!

ADAMO IGNACIO. Il problema degli assegni familiari è stato trattato con competenza ed io devo appoggiare e confermare quanto ha condannato qui ieri sera l'onorevole Renda parlando degli assegni familiari. Anche qui una speculazione che mortifica gli uomini onesti. E' un insulto della miseria. La Cooperativa di Castellammare può avere il privilegio di avere gli assegni anche se non ha sistemato la contabilità, come richiedono gli uffici competenti, mentre la Cooperativa di S. Alberto ancora scrive per avere gli assegni familiari. La Cooperativa di Mazara (qui c'è una lunga storia che il nostro Assessore, in quanto mio conterraneo e già

segretario della Federazione provinciale, conosce) per il fatto di essere diretta, nientemeno, da presunti social-comunisti, ha dovuto subire l'onta di essere ridotta all'inattività, dopo l'allontanamento dei suoi amministratori. Tutto il clero di Mazara si è mobilitato per detronizzare l'amministrazione di tali cooperative create dalla tenacia di questi lavoratori e che, in senso dispregiativo ma che ci fa tanto onore, sono chiamate social-comuniste.

La nostra cooperazione, specialmente quella agricola, ha una storia gloriosa, scritta con lo sforzo magnifico, con le lotte sostenute dai contadini siciliani.

Anche nel campo peschereccio abbiamo una buona cooperazione che non dobbiamo condannare per spirto di parte, ma aiutare perché si migliori, si modifichi, si attrezzi e diventi un centro di attività, un centro di liberazione dallo schiavismo e dallo sfruttamento. Consigli in tale campo possiamo averne leggendo un'opera che altre volte ho citato e che ha citato anche, e opportunamente, lo onorevole Renda, ieri. E' un'opera modestissima, ma molto apprezzata, dell'avvocato Enrico La Loggia. Egli suggerisce la costituzione di un consorzio regionale ed afferma che le cooperative peschereccie hanno da sostenere una lotta su due fronti di sfruttamento. Sfruttati sono, i pescatori, nel momento in cui debbono rifornirsi degli attrezzi e sfruttati sono nuovamente nel momento in cui debbono portare al mercato il prodotto della loro fatica. I pescatori siciliani, sostiene La Loggia, hanno in mano un formidabile mezzo di finanziamento delle loro imprese sociali attraverso la gestione di mercati ittici all'ingrosso, possono, fra l'altro, ridurre le effettive percentuali a loro carico; basterebbe destinare l'uno per cento a fini sociali, per avere a disposizione un reddito che, capitalizzato, arriverebbe ad un miliardo.

Abbiamo, dunque, la base, la possibilità di creare una sana e buona cooperazione nel settore peschereccio; dobbiamo metterci alla opera perché, a conforto degli sforzi che compiono, i nostri lavoratori del mare abbiano la possibilità di sentirsi sorretti da queste benefiche istituzioni. Indubbiamente, il consumo del pesce — è stato detto anche qui altre volte — è modestissimo; pertanto, noi potremo aumentare il consumo, indipendentemente dalle condizioni dei nostri lavoratori.

Possiamo, infatti, notare, in campo nazionale, un continuo aumento del consumo del pesce; dobbiamo quindi tendere ad intensificare la nostra produzione.

Giustamente l'onorevole Nicastro ci dice, nella sua relazione di minoranza, che noi non abbiamo fatto tutti gli sforzi occorrenti ad accettare quali possibilità di sfruttamento offre il nostro mare. I nostri pescatori sono profondamente convinti che c'è ancora molto da fare, che vaste sono le possibilità. L'esperienza suggerisce una migliore attrezzatura dei nostri armamenti, così come rileva l'egregio dottore Giacomo Dell'Angelo; egli consiglia la costituzione di aziende di pesca dotate di tre motopescherecci della stazza di 100-120 tonnellate, e di un quarto peschereccio capace di portare un carico di 4mila casse. Questa organizzazione aziendale potrebbe assicurare, secondo lo studioso, un pescato annuo di 18mila quintali, ciò che renderebbe attive le aziende di pesca. Ritengo opportuno che questa esperienza, già compiuta, peraltro, nel trapanese, sia pure con poca buona volontà, sia messa in opera.

Ma il problema vivo, attuale, è oggi rappresentato dalle difficoltà che incontrano i nostri pescatori nelle acque tunisine, problema, questo, che il Governo nazionale — e per riflesso anche quello regionale — non ha voluto risolvere, non ha voluto affrontare. La cronaca giornalistica riferisce che quei nostri pescatori che hanno la mala ventura di incappare sotto il controllo della polizia francese, subiscono mortificazioni, insulti, danni ed anche il carcere: sono trattati, insomma, come dei nemici, come dei corsari. Un marinaio mi diceva recentemente che i nostri pescatori gradirebbero una cosa sola: un po' di ospitalità, un po' più di senso umano da parte dei tunisini. Giustamente il giornalista Ubaldo Mirabelli ha chiamato « amarissimo » il nostro Mediterraneo a causa di tali eventi verificatisi negli ultimi tempi. Egli affronta il problema in una sua inchiesta, in cui precisa che l'estensione territoriale delle acque tunisine venne stabilita, con la convenzione del 1896, a tre miglia dalla costa; nel 1923 tale superficie venne estesa in rapporto ai fondali di 20 metri; recentemente, nel 1948, il Governo di Parigi ha portato a 50 metri il limite di profondità, spostando, così, a circa 40 miglia della costa il limite delle acque territoriali.

II LEGISLATURA

XXXI SEDUTA

21 NOVEMBRE 1951

Subiamo, quindi, una precisa sopraffazione francese. Bisogna seguire con la massima attenzione quello che in atto si va verificando. Ci viene segnalato dalla nostra stampa che armatori tunisini hanno acquistato alcuni nostri pescherecci e sollecitano anche il trasferimento in Tunisia dei nostri migliori marinai specializzati.

Ci si orienta, cioè, per la costituzione di un armamento francese con marinai siciliani. Recentemente alcuni pescherecci hanno ottenuto, mediante la intermediazione di alcuni italiani residenti in Tunisia, il permesso di pescare, permesso che hanno, però, pagato un po' caro, poichè hanno dovuto cedere un terzo del pescato a questi intermediari. Del problema si era interessato l'ex Assessore delegato alla pesca ed alle attività marinare, onorevole Vaccara; ad un dato momento, anzi, egli si è dimostrato pieno di fiducia, ed ha nutrita la certezza di risolvere, anche in via amichevole, questo problema squisitamente politico; in seguito si è dovuto ricredere. Proprio l'onorevole Vaccara, in una intervista concessa alla rivista trapanese *Sicilia economica*, ha dichiarato: « Per quanto « abbia sollecitato per gli accordi del ripristino della nostra attività peschereccia in « Tunisia, niente è stato fatto, tanto è vero « che l'ambasciatore di Francia, in visita di recente in Sicilia, interpellato in proposito da « un gruppo di giornalisti a Palermo, ha potuto dichiarare che il Governo italiano non « ha fatto sino ad oggi a quello francese nessuna richiesta ufficiale in tal senso ».

Il Governo italiano, onorevole Assessore, ha cioè completamente trascurato questo problema di interesse vitale per la nostra economia.

D'ANTONI. Hanno fatto gli accordi con la Jugoslavia...

ADAMO IGNACIO. Pagando 1 miliardo.

Ebbene, noi abbiamo appreso qualche mese fa della stampa che il nostro Assessore delegato, onorevole Di Blasi, ha partecipato ad un convegno tenutosi a Roma. La stampa non ha comunicato l'esito di questa visita romana, nonostante siano giunte a Trapani, in un dato momento, delle notizie che hanno de- statto una certa preoccupazione (preoccupazione fondatissima) secondo le quali si intende

dare a questo problema una soluzione che non è gradita né agli armatori, né agli industriali, né ai lavoratori. Con mia sorpresa (che poi non è stata soltanto mia, ma anche dei membri della Giunta del bilancio) l'onorevole Assessore ha dichiarato che accettava la proposta di una combinazione con gli armatori tunisini per il passaggio del nostro armamento ai compartimenti marittimi di Tunisi e di Algeri.

DI BLASI, Assessore delegato alla pesca ed alle attività marinare. Ho detto che questa era una delle proposte.

ADAMO IGNACIO. Questa dichiarazione è riferita dal relatore di maggioranza. Posso darne lettura.

DI BLASI, Assessore delegato alla pesca ed alle attività marinare. Dicevo che questa era una delle due condizioni dei proponenti, e non che l'accettavo.

ADAMO IGNACIO. Questa è la dichiarazione del relatore di maggioranza.

Io ho citato dei documenti; comunque, mi auguro di avere torto.

Io penso che questo caso, se risponde al vero, rivela chiaramente una politica rinunciataria, una politica di smobilitazione, come si usa attualmente in Italia, di demolizione delle nostre industrie. Di Vittorio ha giustamente denunciato che oggi vengono condotti dei *dumping* alla rovescia; il caso nostro, comunque, non è uno di questi, è la liquidazione del nostro armamento ed è anche la perdita dei nostri diritti nel Mediterraneo; perderemo infatti, armamenti, operai specializzati, industrie, pescato. E' necessario che l'Assessore esponga chiaramente il suo pensiero sul proposito e chiarisca in qual modo intende risolvere il problema.

Una indicazione è stata data, in sede di Giunta del bilancio, dall'onorevole Ausiello. E' il Governo centrale che deve intervenire perché siano ripristinati i giusti limiti delle acque territoriali, limiti rispondenti agli interessi della nostra attività. Se il Governo vorrà insistere su questa politica di rinuncia e tenterà smobilitazioni anche in questo settore, saranno gli operai, gli industriali ed i pescatori ad impedire che una rinuncia così

gravosa si compia. Del resto, mi sembra che le categorie interessate abbiano espresso al riguardo un chiaro e preciso pensiero di disapprovazione.

Un'altra attività che dobbiamo considerare con una certa attenzione è quella dei piccoli cantieri, che sono di appoggio e di sviluppo per il nostro armamento. E' stato emanata una legge, quella dell'8 marzo 1949, con la quale si intendeva dare un impulso, una spinta alla ricostruzione peschereccia e si voleva facilitare la modernizzazione dei nostri natanti.

NICASTRO, relatore di minoranza. La legge Saragat.

ADAMO IGNAZIO. Infatti. Ma per quanto riguarda la provincia di Trapani, almeno secondo quanto mi risulta, questa legge è inoperante. Lei che ha visitato i centri di attività peschereccia del trapanese, onorevole Assessore, avrà potuto constatare che in diversi piccoli cantieri sono in fase di lavorazione alcuni motopescherecci. Ebbene, la lavorazione per la rifinitura di questi natanti non procede appunto perchè gli armatori non hanno ricevuto in tempo utile, ed ancora non le ricevono, le sovvenzioni che, secondo questa legge, hanno diritto di avere corrisposte con rigorosa puntualità. Ciò determina la paralisi di questa attività, la disoccupazione per categorie di lavoratori specializzati, lavoratori che una volta perduti non è possibile recuperare.

Trovo utile, necessario ricordare quanto è avvenuto nel cantiere di Santa Lucia di Trapani, cantiere creato con la fatica e gli sforzi dei lavoratori. Tale cantiere è stato costituito da un gruppo di operai i quali, insieme, hanno approntato tutto il necessario per dare inizio alla costruzione di un natante che era stato loro commissionato. Al momento, però, di dare inizio ai lavori, dopo tanto denaro speso, dopo tanto implorare per sopprimere alla carenza di mezzi, gli sforzi magnifici di questi nostri artigiani sono stati resi vani dalla incomprensione delle banche e dei governi regionale e centrale.

L'attività cantieristica va appoggiata, incoraggiata ed assistita. E' necessario che il Governo intervenga perchè a questi cantieri siano assicurate delle commesse; altrimenti

noi porteremo un contributo negativo all'attività del nostro settore peschereccio.

Voglio adesso prospettare un problema che riguarda la mia città: quello relativo alla spiaggia dello « Stagnone » di Marsala. E' questo, un vecchio problema che risale al 1936 e che ancora non è stato risolto.

Sta di fatto che questi tratti di spiaggia potrebbero dar vita ad una importante attività peschereccia, se le lungagini della burocrazia non vi si opponessero, danneggiando in questo modo preziosissime risorse ittiche. I pescatori che vi lavorano sono costretti, purtroppo, a subire le perdite di una parte notevole del loro guadagno per i disordinati metodi di pesca cui oggi si ricorre. Prego lo Assessore di esaminare questo problema tenendo ben presente che i diritti della città di Marsala non possono essere sopraffatti. V'è una cooperativa bene amministrata, che ha anche ricevuto da parte del Governo regionale qualche sussidio e che potrebbe affrontare il problema della industrializzazione dello « Stagnone ». La soluzione di questo problema sta a cuore non soltanto ai marinai, ma a tutta la popolazione della città di Marsala. Vorrei, pertanto, che la vecchia storia dello « Stagnone » si concludesse felicemente sotto gli auspici del Governo regionale. Sarebbe bello vedere dopo tanti secoli sorgere sulla magnifica spiaggia dello « Stagnone » una nuova attività industriale, espressione della autonomia siciliana.

Ho tralasciato volutamente altri argomenti: la mia esposizione, in parte, ha messo in chiaro l'incomprensione del Governo centrale per i problemi della pesca; mi richiamo a quanto ha affermato l'onorevole Vaccara: si sappia che il Ministero della marina mercantile non ritiene che in materia di pesca noi abbiamo piena ed intera competenza. Si continua, così, a porre ostacoli su ostacoli, si continua, cioè, quella politica di incomprensione su cui si è adagiato il Governo regionale, che non è riuscito a dare una prova della sua buona volontà di risolvere il problema.

Il problema della pesca si inserisce nel quadro delle rivendicazioni autonomistiche profondamente sentite dai produttori e da tutti i lavoratori siciliani. Ci troviamo a lottare contro forze che, con l'appoggio del Governo centrale, insistono nel soffocare il risveglio dell'industria isolana; contro queste

II LEGISLATURA

XXXI SEDUTA

21 NOVEMBRE 1951

forze sarebbe possibile fare prevalere i nostri interessi, ma l'attuale Governo non è in grado di realizzare l'unità necessaria, anzi provoca la divisione dei siciliani, a vantaggio dei gruppi monopolistici del Nord.

All'attività peschereccia sono interessati 35 mila lavoratori e migliaia di lavoratrici: ebbene, tutti costoro attendono giustamente che l'autonomia appronti quel complesso di provvidenze che riesca ad assicurare, a migliorare il loro tenore di vita e a liberarli dalla miseria. Queste aspettative saranno ancora deluse se il Governo continuerà nell'attuale politica che avvilisce la nostra autonomia e tradisce gli interessi del popolo siciliano. (Applausi dalla sinistra)

PRESIDENTE. Comunico all'Assemblea che sono stati presentati i seguenti ordini del giorno:

— dagli onorevoli Nicastro, Bonfiglio Agatino, Colosi, Franchina e Montalbano:

« L'Assemblea regionale siciliana,

considerata l'importanza dei trasporti e delle comunicazioni per la rinascita e lo sviluppo dell'economia isolana;

considerata la necessità che a questo settore sovraintenda un Assessorato regionale che svolga tutta l'azione diretta e indiretta necessaria a tutelare gli interessi della Sicilia;

considerate le defezioni regionali nel campo dei trasporti ferroviari, stradali, marittimi ed aerei;

impegna il Governo regionale

a potenziare il servizio dei trasporti e delle comunicazioni elevandolo ad Assessorato col compito di provvedere:

a) ad un maggiore coordinamento degli uffici dello Stato con i poteri attribuiti alla Regione nel settore dei trasporti e delle comunicazioni e con la sostanziale attuazione dell'articolo 22 dello Statuto, anche per rivendicare particolari tariffe di favore;

b) all'effettivo miglioramento dei mezzi ferroviari da adeguare alle più progredite ed efficienti condizioni patrimoniali del complesso nazionale, rivendicando con urgenza: il completamento della progettata elettrificazione da estendere anche al tratto Catania-Siracusa; un più idoneo servizio dei traghetti per l'intensificazione del traffico attraverso lo Stretto; la sistemazione delle ferrovie secondarie, specie delle due a concessione privata, Circumetnea e Siracusa-Ragusa-Vizzini;

c) alla costruzione di autostrade, di camionabili, di arterie della viabilità minore, indispensabili alla discriminazione, normalizzazione ed intensificazione del traffico su strada;

d) alla creazione dei mezzi idonei alla intensificazione dei traffici marittimi;

e) alla normalizzazione ed all'incremento del traffico aereo;

f) ad un servizio delle poste e telecomunicazioni maggiormente rispondente alle esigenze isolate. » (4)

— dagli onorevoli Nicastro, Franchina, Montalbano, Macaluso e Fasone:

« L'Assemblea regionale siciliana,

considerare la necessità di potenziare la A.S.T. per una migliore rispondenza degli scopi che la legge istitutiva le attribuisce e perchè possa efficacemente contribuire allo sviluppo dei trasporti su strada, ai quali è legato il potenziamento dei traffici interni della Regione sia per le moderne esigenze sia per la particolare configurazione topografica e geografica della Sicilia;

impegna il Governo regionale

a provvedere alla definitiva sistemazione e potenziamento dell'Azienda siciliana trasporti, nel quadro del pubblico interesse della Regione e delle esigenze sociali del personale ed in particolare a procedere:

II LEGISLATURA

XXXI SEDUTA

21 NOVEMBRE 1951

a) alla nomina del Consiglio di amministrazione;

b) alla riforma della legge 28 settembre 1939, n. 1822, per la concessione delle auto-linee;

c) alla concessione all'A.S.T. della gestione delle autostazioni da costruire ai sensi del decreto legislativo presidenziale 19 aprile 1951, n. 21. » (5)

La discussione proseguirà nella seduta successiva.

La seduta è rinviata a domani, 22 novembre, alle ore 17, col seguente ordine del giorno:

1. — Comunicazioni.

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

La seduta è tolta alle ore 22.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Dott. Giovanni Morello

Arti Grafiche A. RENNA - Palermo

ALLEGATO

Risposte scritte ad interrogazioni.

BUTTAFUOCO. *All'Assessore agli enti locali.* — « Per conoscere le ragioni per cui la legge del 19 maggio 1950, n. 319, « Estensione al personale dipendente degli enti locali di cui agli articoli 10 e 11 del decreto legge 7 aprile 1948, n. 262, concernente l'istituzione di ruoli speciali transitori e collocamento a riposo del personale dipendente », non sia stata recepita dagli organi regionali. Ciò, causando una differenza di trattamento tra i dipendenti degli enti locali della Penisola e quelli della Regione, crea un giustificato malcontento negli ultimi, che si credono trascurati anzichè svantaggiati dalla Regione. » (54) (Annunziata l'8 agosto 1951)

RISPOSTA. — « Si comunica che con decreto presidenziale in data 15 ottobre, attualmente in corso di registrazione alla Corte dei Conti, la legge statale 19 maggio 1950, n. 319, relativa all'istituzione di ruoli speciali transitori per il personale degli enti locali ed allo anticipato collocamento a riposo del personale stesso, è stata recepita nella legislazione regionale.

Pertanto, la differenza di trattamento tra i dipendenti degli enti locali della Penisola e quelli della Regione, lamentata dall'onorevole interrogante, verrà ad essere eliminata. » (15 novembre 1951)

L'Assessore
ALESSI.

D'ANTONI. — *Al Presidente della Regione* — « Per conoscere se non creda opportuno intervenire presso il competente Ministero della difesa — Divisione Marina Militare — per la riapertura in Trapani di quelle officine, al fine di venire incontro ai numerosi disoccupati, che in precedenza vi hanno prestato la loro opera.

L'interrogante fa presente la particolare situazione di disagio in cui versa la popolazione trapanese per la grave crisi che la tra-

vaglia con la perdita dei suoi normali traffici. » (55) (Annunziata l'8 agosto 1951)

RISPOSTA. — « Si comunica che questa Presidenza ha rivolto vive premure al competente Ministero della difesa — Marina — per la riapertura delle officine navali di Trapani.

Il predetto Ministero, con lettera in data 8 corrente, ha fatto presente al riguardo che, nei suoi intendimenti, è previsto un parziale e graduale potenziamento della base navale di Trapani e che, in sede di attuazione di tale previsione, dovrà essere considerata la riapertura delle Officine a suo tempo esistenti presso la base stessa.

Si assicura l'onorevole interrogante che questa Presidenza non mancherà di seguire attentamente lo sviluppo della situazione onde opportunamente intervenire ancora una volta per una soluzione favorevole della questione. » (16 novembre 1951)

Il Presidente della Regione
RESTIVO.

CELI. — *All'Assessore al lavoro, alla previdenza ed alla assistenza sociale e all'Assessore all'igiene ed alla sanità.* « Per conoscere quali misure intendano adottare per prevenire i frequenti casi di saturnismo che si verificano, in seguito alla lavorazione di materiale edilizio, nel Comune di S. Stefano di Camastra. » (36) (Annunziata il 25 ottobre 1951)

RISPOSTA. — « Comunico che da accertamenti eseguiti, risulta che negli ultimi cinque anni si sono verificati nel Comune di S. Stefano di Camastra sei casi manifesti di saturnismo. Tre di essi sono stati accertati presso l'Azienda di tale Di Napoli Pasquale dove si fabbricano mattonelle smaltate.

L'inconveniente riguarda, in genere, mo-

II LEGISLATURA

XXXI SEDUTA

21 NOVEMBRE 1951

deste aziende artigiane nelle quali si mani-
pola continuamente materiale piombifero in
modo rudimentale e senza alcuna misura
precauzionale.

In esso trovano lavoro piccoli gruppi di 3-5 operai, perlopiù facenti parte della stessa famiglia, i quali, nonostante l'opera di propaganda e di persuasione esercitata anche da parte dell'Istituto nazionale infortuni sul lavoro, non si rendono conto del pericolo dell'intossicazione cronica e si rifiutano di sottostare ad ogni misura precauzionale.

In dipendenza del genere di lavoro espletato da siffatti operai, l'assorbimento tossico avviene sia per via cutanea che per via digestiva.

Gli inconvenienti lamentati non si sono, infatti, registrati, fino ad oggi, presso la Scuola di ceramica di S. Stefano di Camastra dove vengono osservate idonee misure di profilassi contro il saturnismo.

In conclusione, si incontrano notevoli difficoltà nell'adozione di adeguate ed efficaci misure igieniche, poichè, come si è detto, non trattasi di stabilimenti industriali veri e propri, in cui è facile l'applicazione delle norme vigenti in materia, ma bensì di modeste aziende artigiane a carattere familiare.

Questo Assessorato, comunque, si riserva di intervenire d'intesa con l'Ufficio provincia-

le di sanità pubblica e con l'Ispettorato provinciale del lavoro di Messina per intensificare ogni possibile opera di profilassi. » (18 novembre 1951)

*L'Assessore
PETROTTA*

MODICA. — *Al Presidente della Regione ed all'Assessore delegato al turismo ed allo spettacolo* — « Per conoscere i motivi della ingiustificata soppressione della Scuola alberghiera di Siracusa, istituita nel 1947 e l'unica del genere esistente in Sicilia e nel Sud d'Italia, soppressione avvenuta con un recente provvedimento dell'E.N.A.L.C. in pieno contrasto con la tanto auspicata rinascita del Sud, in dispregio alle più elementari esigenze delle categorie interessate e a danno della stessa organizzazione alberghiera siciliana. » (167) (Annunziata il 22 novembre 1951)

RISPOSTA. — « Si comunica che, a seguito dell'azione svolta dall'Assessorato per il turismo, l'E.N.A.L.C. ha revocato il provvedimento di chiusura della scuola alberghiera di Siracusa, la quale continuerà nel suo normale funzionamento. » (17 novembre 1951)

*L'Assessore delegato
D'ANGELO*