

## CIII. SEDUTA

(Antimeridiana)

GIOVEDÌ 30 OTTOBRE 1952

Presidenza del Presidente BONFIGLIO GIULIO

## INDICE

Comunicazione del Presidente . . . . .

Disegno di legge: « Stati di previsione dell'entrata e della spesa della Regione siciliana per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1952 al 30 giugno 1953 » (199)  
(Seguito della discussione):

	Pag.
PRESIDENTE . . . . .	3071, 3090, 3092
FRANCHINA . . . . .	3071
GRAMMATICO . . . . .	3079
DI BLASI, Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni, alla pesca ed alle attività marinare . . . . .	3081
BENEVENTANO, relatore di maggioranza . . . . .	3091
NICASTRO, relatore di minoranza . . . . .	3091
RESTIVO, Presidente della Regione . . . . .	3091

La seduta è aperta alle ore 10.35.

DI MARTINO, segretario *f.f.*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Seguito della discussione del disegno di legge: « Stati di previsione dell'entrata e della spesa della Regione siciliana per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1952 al 30 giugno 1953 » (199).

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'esercizio

finanziario dal 1º luglio 1952 al 30 giugno 1953 » e precisamente della rubrica dello stato di previsione della spesa (Tabella B) « Presidenza della Regione ed uffici e servizi dipendenti ».

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

FRANCHINA. Signor Presidente, onorevoli deputati, il discorso dell'onorevole Varvaro di ieri sera mi ha fatto rivedere l'esigenza e i limiti del mio intervento. Ritengo, però, sia opportuno sottolineare che l'onorevole Varvaro ha parlato, con termine che può definirsi veramente benevolo, di totale abdicazione di determinati diritti del Presidente della Regione (dico benevola espressione, perché, spesso, l'abdicazione può essere il frutto di una volontà coatta). Ora, l'espressione usata dall'onorevole Varvaro definisce perfettamente la situazione in cui si trovano i servizi dipendenti dalla Presidenza della Regione. Ciò deve fare indiscutibilmente meditare l'Assemblea. Certe rinuncie, manifestate in forma fatalistica — cioè: « l'ineluttabile », « la forza più forte di noi » che impedisce di attuare determinati servizi — sono la dimostrazione, invece, che questo Governo regionale, per la sua struttura, per certe sue parentele, deve necessariamente seguire una via che non è affatto quella degli interessi dei siciliani, della autonomia e del rispetto di tutte quelle forme statutarie che sono norme dettate, non già per rimanere lettera morta, ma perché i siciliani ne possano trarre vantaggio.

Signori colleghi, in polemica con l'onorevole Varvaro, si potrebbe dire: voi fate troppa politica. E si eluderebbe così la possibilità di una seria risposta. Ma voi della maggioranza, che affermate costantemente il principio della schietta amministrazione, consentiteci di dire — con estrema lealtà e senza toni che possono sembrare dettati da un animo adirato, ma con la semplice visione della realtà — che voi, anche di questo famoso adagio di una autonomia a carattere prevalentemente amministrativa, avete fatto il peggiore degli usi.

Limiterò il mio intervento ad un settore della Presidenza che rappresenta veramente la cenerentola del bilancio. Non che io sia impressionato della modesta cifra stanziata: non è certamente la cifra che determina il nostro risentimento; ma è la posizione che il Governo regionale pretende di assumere, in una forma chiaramente rinunciataria, con una evidente volontà di eludere i problemi che in altre situazioni — quando, cioè, l'abbraccio con determinati settori dell'Assemblea era meno stretto e meno costante — venivano almeno affrontati in sede di enunciazione di principi: enunciazione di principi che poteva essere accettabile anche se, poi, veniva costantemente dimenticata nella realtà dell'azione di governo.

La sostanziale differenza del bilancio '52-53, rispetto ai bilanci precedenti, è proprio nell'atteggiamento del Governo. Che importa se determinate cifre, per maggiori e più specifiche competenze, siano state dirottate verso altri assessorati? La questione principale sta in questo: di fronte ad una constatazione generale, non già di questa sola Assemblea, ma di tutti i siciliani, della deficienza totale del settore dei trasporti e delle comunicazioni, c'è un responsabile governativo il quale afferma che, in materia di trasporti e di comunicazioni, c'è poco o niente da fare. L'Assemblea, dunque, avrebbe una funzione da minorenne, non da emancipata; per cui, naturalmente, non può seguire che i dettami e le imbeccate del Governo centrale. Tesi veramente nuova, che ha bisogno di un ampio sviluppo perchè in contrasto, non solo con lo spirito dell'autonomia e delle norme che regolano questa materia, ma, soprattutto, con quelle enunciazioni che i precedenti governi regionali, sia pure formati nella ben nota maniera, si guardavano bene dal disconoscere.

Onorevole Assessore, è concepibile che, una volta constatata la deficienza dei trasporti ferroviari e su strada, dei trasporti marittimi ed aerei, la carenza, in definitiva, delle comunicazioni, lo Statuto autonomistico (lettera a dell'articolo 17) sorto proprio in conseguenza di queste particolari depressioni delle popolazioni del meridione e in specie della Sicilia, rispetto al livello raggiunto in questo e in altri settori dalle altre regioni d'Italia, non autorizzi il Governo regionale ad intervenire su tale importante settore, in forma legislativa precisa, con competenze che nessuno seriamente può mai disconoscere?

Negare ciò non significa soltanto cercare delle quisquilia interpretative, ma soprattutto negare l'essenza dell'autonomia regionale. Di rinuncia in rinuncia noi potremmo arrivare a questo stato paradossale: la pratica attuazione dello Statuto siciliano si limita alla elezione di novanta deputati e alla formazione di otto assessorati.

Io non starò a ripetere, signori deputati e signor Presidente, quello che si è detto diffusamente sulla carenza e sulla negligenza con cui vengono attuati i servizi ferroviari in Sicilia. Non esiste, vorrei dire anche al collega Colosi, quello stato di relativa tranquillità prospettato per la linea Messina-Palermo. Certo, la situazione di quella linea è differente dalle altre, ma non è affatto vero che la frequenza di treni su questa importante linea di comunicazione sia sufficiente e dal punto di vista del trasporto di persone e da quello del trasporto delle merci. Vorrei ricordare all'onorevole Colosi e anche alla Assemblea che, oltre alla mancanza di un numero adeguato di navi-traghetto, soprattutto nel periodo particolare dell'esportazione dei prodotti ortofrutticoli, è stata anche rilevata una deficiente affluenza di carri ferroviari ai posti di produzione. Basta considerare i numerosi paesi che si stendono su un percorso di circa 220 chilometri, da Palermo a Messina, per stabilire che non è semplicemente la questione dell'allacciamento col Continente che rende indispensabile un maggiore e più occupato servizio. Se è vero che tutte le linee ferroviarie della Sicilia non rappresentano affatto un servizio di civile comunicazione, io credo che il problema delle ferrovie a scartamento ridotto diventi un problema di soluzione facilissima. Infatti, se noi lamentiamo la man-

canza di linee ferrate in Sicilia, se noi partiamo dal presupposto che le medesime sono un indispensabile servizio di pubblica utilità, come si può dire, in base ad una vieta e gretta visione amministrativo-contabile, che potrebbe essere consentita soltanto ad un'azienda privata, che le ferrovie secondarie dovrebbero essere sopprese?

Proprio noi, che in Sicilia lamentiamo migliaia di defezioni nel settore dei servizi ferroviari, pensiamo alla soppressione di linee, anche se esse, sorte per iniziativa privata, sono afflitte da una vetustà deprecabile, tale che gli interventi del Governo sono stati insufficienti? (Ho motivo di ritenere, per quanto non abbia conoscenza dei singoli contratti di concessione, che, sulla carta, la pubblica amministrazione provvede bellamente a stabilire clausole che potrebbero costringere i privati concessionari ad effettuare prestazioni che essi non hanno mai compiuto).

Se questi soltanto sono gli elementi della discussione, mi domando come mai l'Assessore Di Blasi, di fronte a questa bizantina idea del Direttore generale delle ferrovie, non sia insorto per dire che qui i siciliani ben conoscono quali siano le esigenze dei pubblici servizi: se due importantissime ferrovie secondarie sono momentaneamente deficitarie dal punto di vista della gestione ciò non può giustificare la soppressione, perché si tratta di un pubblico servizio in una zona deppressa come la nostra. Come mai è stato possibile, dunque, accettare il suggerimento di preparare l'animo dei siciliani alla inesorabile soppressione di queste ferrovie a scartamento ridotto? Se veramente un assurdo di tal fatta si dovesse verificare, io penso che dovremmo relegare nel campo dei sogni tutto ciò che attiene ad un programma di costruzione di nuove reti ferroviarie in Sicilia.

Di questo passo potremmo arrivare a stabilire l'abolizione dei servizi sanitari per i poveri perché sono del tutto passivi e gravano sui dissetati bilanci comunali; potremmo sopprimere tutti quegli altri servizi che non sono fonte di utili, quasicchè la pubblica amministrazione sia regolata unicamente dalla legge inesorabile dei profitti e delle perdite. Pensare che la Circumetnea, la quale, se non erro, lega 20 fiorenti comuni dell'Isola, possa, per l'attuale disseto finanziario, diventare un ricordo storico, mi pare veramente enorme!

Vero è che in una relazione, mi pare del 1951, è stata manifestata l'idea di sopprimere le linee deficitarie per stabilire una nuova svolta nella struttura del servizio ferroviario in Italia, ma io ritengo che questa proposta era determinata da una visione parecchio ottimistica, e direi, non aderente alla realtà. Non è affatto vero che il treno sia un mezzo superato nell'epoca in cui viviamo: può trovarsi una maggiore utilità ad avvalersi dei servizi pubblici di linea per determinati tratti, ma non giudicherei affatto superato il treno come mezzo di trasporto, anche se vi fosse in Italia una rete stradale sufficiente a potere degnamente, prontamente e senza discontinuità pericolose, sostituire alla ferrovia il mezzo di trasporto sulla rotabile.

Signor Presidente e signori deputati, parallellamente alla questione della insufficienza dei trasporti sulle linee ferrate, sorge la esigenza dei trasporti su strada, soprattutto qui in Sicilia, dove i tecnici assumono, data la conformazione della nostra Isola, che non si possa raggiungere la media nazionale in materia di collegamenti con le ferrovie. Io penso che, non a caso, questo problema delle integrazioni e della esigenza dei servizi che assicurino in forma stabile le comunicazioni e i trasporti di persone sulle rotaie, sia stato avvistato sin dai primi giorni della costituzione della nostra Assemblea politica. E non a caso, almeno nella intenzione, alcuni colleghi, periodicamente, anche col rischio di sembrare monotoni, ritornano su un argomento che è stato ampiamente dibattuto in Assemblea: la A.S.T..

Onorevole Salamone, io potrei integralmente ripetere quanto ho detto nel 1947, '48, '49, '50 e '51 in ordine a questo problema. (Commenti dal centro)

Premesso che l'A.S.T. fin dalla sua costituzione ha perseguito uno scopo apprezzabilissimo su cui non si può discutere: posta l'esigenza di assicurare il collegamento di determinati centri non serviti dalla ferrovia; dato che la iniziativa privata, soggetta alla inesorabile legge dei profitti e delle perdite, non può assicurare questo mezzo elementare di civiltà, è l'A.S.T. che deve o dovrà assolvere per l'avvenire questo compito. E' assurdo che si possa discutere sulle dimensioni che dovrà assumere questo ente, perché noi non abbiamo preso in cura un bambino per un determinato

II LEGISLATURA

CIII SEDUTA

30 OTTOBRE 1952

periodo di tempo, finchè, cioè, assuma un determinato sviluppo. Lo sviluppo avvenire è in relazione alle esigenze che si manifesteranno. Ed è strano che, tutte le volte in cui si parla dell'A.S.T., la discussione vada a finire sempre sul problema di licenziamento del personale.

Dalla relazione al bilancio e dai chiarimenti forniti dall'attuale Presidente della Commissione amministratrice risulta un atteggiamento veramente grave del molto abbottonato nostro Presidente della Regione, il quale, di fronte al prospetto numerico e alla relazione che stabilisce inequivocabilmente le cause dell'attuale passivo dell'A.S.T., ha rivolto una unica domanda: « ritiene lei, commendatore Costantino, che, riducendo il personale, l'attuale passivo, che si aggira intorno a 60 milioni, possa essere superato? » Il Presidente della Regione, dunque, ha rivelato in maniera chiara che, in definitiva, l'A.S.T. è stata istituita per le pressioni che ha potuto esercitare questo o quel settore: non già per raggiungerne le finalità istitutive, ma unicamente per offrire minori possibilità di agitazioni nel campo sociale. Non c'è, pertanto, l'intenzione di rendere efficiente questo organismo, bensì quella di mantenerlo in proporzioni minime. Io ricordo che, sin dalle prime discussioni, soprattutto il nostro Gruppo, parecchi deputati della maggioranza democristiana e anche di altri settori sottolinearono l'estremo pericolo di affidare la liquidazione dell'I.N.T. all'A.S.T., perché coloro i quali volevano trarre argomento di speculazione, per confondere il cadavere dell'I.N.T. con la giovane esistenza della A.S.T., avrebbero potuto stranamente pretendere di attribuire all'A.S.T. l'enorme e pauroso passivo del vecchio I.N.T., entrato in liquidazione appunto per la sua pletonica conformazione e per il disservizio che esisteva in tutti i settori. Ebbene, si volle a qualsiasi costo (e voglio augurarmi non con intenzioni prave) cumulare il sorgere della nuova Azienda con la liquidazione dell'I.N.T. che contava mille e più unità con 4 o 5 automezzi efficienti.

Nel 1948 si era legati a determinate esigenze di natura commerciale che non consentivano l'acquisto delle materie indispensabili alla circolazione, quali, soprattutto, i pneumatici. Quindi si viveva alla giornata, spesso con sistemi tutt'altro che leciti, lucrando al mer-

cato nero sulla vendita dei carburanti che allora mancavano nell'Isola.

L'I.N.T., dunque, nato in un momento di emergenza, aveva una impalcatura eccezionale; costituitasi la nostra Assemblea, fu posto in liquidazione. Il primo errore fondamentale, ripeto, fu quello di affidarne la liquidazione alla nuova Azienda, che sorgeva con funzioni pubblicistiche in Sicilia. Anche se una norma prevedeva la possibilità di rivalsa, sappiamo bene che norme del genere rimangono sulla carta ove non ci sia una adeguata e seria volontà politica di farle valere. Insomma, era chiaro che si sarebbe potuto nettamente distinguere la liquidazione che involgeva un complesso di elementi molto seri e molto lunghi, dal capitolo di esercizio da assegnare alla nuova azienda, sia pure attingendo ai mezzi efficienti dell'I.N.T.. E' avvenuto, signori deputati, che in una visione molto ottimistica, sopravvalutando il materiale che apparteneva al vecchio I.N.T., si pensò che, pur dando luogo con quegli stessi automezzi dell'I.N.T. alla costituzione della nuova Azienda (la legge istitutiva acquisisce il materiale dell'I.N.T. a norma di una disposizione del nostro Statuto, pone l'I.N.T. in liquidazione e costituisce l'A.S.T.), questo materiale dell'Ente in liquidazione non solo contenesse quanto era essenziale per il serio avviamento di una nuova azienda, ma desse anche la possibilità di costituire il capitale di esercizio e quello numerario, oltre ai proventi che avrebbero dovuto rendere alla Regione circa un miliardo. Difatti, nella successiva legge del 1948, quando, cioè, si stabilì di vendere il materiale non utilizzabile da parte della Azienda siciliana trasporti, si parlava di un ricavato di circa 1 miliardo 600 milioni, ridotti, a distanza di poco tempo e in base ad inventari più seri rispetto alle risultanze precedenti, ad un miliardo. Anche questa previsione è risultata erronea perché, proprio sulla base di queste premesse, si determinò una situazione claudicante che ha accompagnato ogni atto della vita di questa Azienda, della quale, purtroppo, si torna a parlare in Assemblea, perché i primi atti che dovevano porre l'A.S.T. in condizioni di essere viva e vitale, furono proprio quelli che ne hanno compromesso seriamente la possibilità di sopravvivere. Difatti, dopo lunghe e non indifferenti pratiche relative all'inventario e alla legge che doveva stabilire, secondo

le norme sulla contabilità dello Stato, la vendita del materiale inutilizzabile, economicamente improduttivo e fuori uso, nacque il primo inconveniente: o per asta pubblica o per licitazione privata. Tante volte, per eccesso di scrupolo, si arriva a danneggiare la pubblica amministrazione; infatti un settore della Assemblea, proprio per questo eccesso di scrupolo, volle abolire, in contrasto con la legge sulla contabilità dello Stato, la possibilità dell'esperimento della trattativa privata, che era la via più valida, se ed in quanto si avesse avuto fiducia, come si doveva, nella Commissione amministratrice incaricata della liquidazione del materiale dell'I.N.T.. Da ciò parecchi mesi di remora, finché la pratica realtà della vita costrinse anche coloro che ne avevano preteso l'abolizione, a ripristinare la possibilità della trattativa privata, facendo ammenda dello scrupolo eccessivo che aveva danneggiato ancor di più l'A.S.T.. Infatti, col precipitare del mercato, i rottami depositati nei cosiddetti campi-cimitero di macchine, andavano sempre più deteriorandosi; la ripresa delle nostre fabbriche nel Continente fece sì che, da tutto questo materiale, che avrebbe dovuto dare, secondo il primo calcolo, un gettito di 1 miliardo e 600 milioni e che successivamente venne ridotto a 1 miliardo, si sono ricavati appena 138 milioni (si conta, per il residuo materiale rimasto invenduto, di potere ricavare ancora altri 30 milioni: speriamo che questa previsione, perlomeno, possa cogliere nel segno). Comunque, le oscillazioni, ora, non potranno essere che esigue, perché 30 milioni potranno, nella peggiore delle ipotesi, ridursi a 25 e nella migliore, aumentare a 35 milioni: non è lo spostamento dei 5 milioni, in più o in meno, che potrà influire su una situazione ormai perfettamente chiara. Voi certamente conoscete la legge, dell'agosto del '48 se non erro, con la quale in una all'autorizzazione a vendere il materiale improduttivo del vecchio I.N.T., si conferivano all'Azienda siciliana trasporti 500 milioni, mentre il doppio di quel presunto ricavato doveva essere versato nelle casse della Regione, la quale, in quell'epoca, aveva concesso una piccola anticipazione per esigenze sorte prima ancora della legge, in ordine alla riduzione di personale del vecchio I.N.T..

Senonchè, queste remore, come ho detto, hanno falcidiato la giusta aspettativa crean-

do questa situazione: di licenziamento in licenziamento, il personale dell'I.N.T. inizialmente ammontante a 1300 unità (vero, onorevole Tocco?) veniva ridotto a 440 unità, con relativi trattamenti di quiescenza, relative prestazioni assicurative e spesso, anzi, frequenti contestazioni e giudizi, attraverso i quali il licenziato pretendeva dall'Azienda siciliana trasporti, ente liquidatore del vecchio I.N.T., milioni per indennità di licenziamento.

Certa cosa è che dalla contabilità — che noi dobbiamo considerare regolare perché il Presidente dell'amministrazione l'ha sottoposta al vaglio dello Assessore alle finanze, il Governo regionale ne è stato informato e i deputati ne hanno avuto conoscenza attraverso la discussione avvenuta in Giunta del bilancio, i cui resoconti sono stati distribuiti a tutti — è emerso che il passivo dell'I.N.T. è ammontato a 752 milioni, di fronte ad un attivo di 138 milioni — che potranno diventare magari 168 — oltre agli 83 milioni costituiti da autoparchi efficienti e comunque acquisiti all'Azienda siciliana trasporti. Quindi, un disavanzo pauroso di 500 milioni che frustrano lo scopo per cui erano state concesse le erogazioni della Regione. Peraltra, i 200 milioni del Banco di Sicilia — che non è stato possibile restituire attraverso la liquidazione dell'I.N.T. — costituiscono non solo un enorme passivo per se stesso, ma anche un mezzo per farlo aumentare, poichè l'A.S.T. deve corrispondere al Banco interessi, in misura tutt'altro che morale, del 10 per cento, e cioè 20 milioni all'anno.

Ora, signori deputati, perché da parte dei settori della maggioranza si è tacita questa importante questione?

Si vuole fare lo stesso ragionamento del direttore Di Raimondo, secondo il quale bisogna sopprimere la ferrovia secondaria Ragusa-Siracusa-Vizzini perché è in passivo? Si vuole dire che l'A.S.T. sol perché ha un passivo, che non dipende da attività proprie ma dal triste retaggio ereditato dall'I.N.T., deve essere soppressa o deve considerarsi come un balocco da mantenere in proporzioni minime per evitare ampie discussioni in Assemblea, e per poter dare un contentino a un numero limitato di persone, tradendo lo scopo per cui è stata istituita? L'A.S.T., in base alla legge istitutiva, ha lo scopo di agire, nel campo del

II LEGISLATURA

CIII SEDUTA

30 OTTOBRE 1952

trasporto merci, come ente calmieratore sui noli. Ritengo che questo sia uno scopo ormai parzialmente superato, ma nel 1948 esso era indispensabile e credo che l'A.S.T. l'abbia raggiunto. In verità, nel campo trasporto merci, esistono le attività dei cosiddetti « padroncini », che acquistano l'automezzo col quale lavorano e naturalmente si trovano in condizioni di vantaggio rispetto a qualsiasi privata o pubblica azienda di trasporto merci.

Ma soprattutto, e questo era il punto principale, l'A.S.T. doveva sviluppare le comunicazioni — che erano state, sempre, non solo difettose ma spesse volte del tutto inesistenti — tra i vari centri dell'Isola, dove l'industria privata non penetra. E l'Azienda, infatti, sia pure con una commissione amministratrice di cui parleremo in seguito, ha portato a 46 i servizi di linea nonostante i rigori e — mi consenta l'onorevole Tocco: mi rivolgo a lei perché ne abbiamo parlato altre volte — i sabotaggi in ordine alle concessioni effettuate da un determinato organo. L'onorevole Di Blasi, indiscutibilmente sa anche che l'Ufficio della motorizzazione nutre sentimenti tutt'altro che benevoli nei confronti dell'A.S.T.. Dei 46 servizi gestiti dall'A.S.T. 16 sono, però, deficitari. Era nel nostro preciso programma che l'A.S.T. avrebbe gestito anche i servizi e le linee deficitarie; anzi, aggiungo che questo era uno degli scopi principali, non già per regionalizzare le perdite, ma perché, trattandosi di un servizio di pubblica necessità, l'attività di questo Ente doveva penetrare laddove l'industria privata non giunge.

Gli organi preposti alla sua direzione e il Governo regionale, però, avrebbero dovuto fare in modo che la gestione delle linee deficitarie potesse essere bilanciata dalla gestione di altre linee attive. Anzi, il ricavo derivante dalla gestione di queste ultime avrebbe dovuto superare il passivo delle linee deficitarie, in modo da consentire all'A.S.T. di istituire nuovi servizi in zone scarsamente attive. Ora, l'Assessore Di Blasi, ha assunto una posizione negativa (peraltro, in diretta armonia con la premessa: « nel settore dei trasporti abbiamo poco o niente da fare ») perché, di fronte alla mancata concessione delle linee, di fronte alla situazione generale abbastanza anarcoide, lo onorevole Di Blasi risponde che la legge del 1939 non consente alcuna possibilità di intervento all'Assessorato. Io mi permetto, in con-

trasto con le opinioni di chicchessia, di affermare che, in relazione all'articolo 17 lettera a) del nostro Statuto, la legge del 1939 non è operante in Sicilia, tranne che l'ordinamento di questi servizi e le relative direttive non si acquetino di fronte al contenuto della legge predetta. Prima di tutto vorrei ricordare che gli articoli 4 e 5, se non sbaglio, della legge predetta stabiliscono, in maniera non dubbia, un criterio di preferenza nella gestione delle autolinee. Non è affatto vero che non esiste questo criterio, peraltro seguito in tutte le branche dell'Amministrazione dello Stato, (la pubblica Amministrazione può benissimo preferire determinati enti od altri che assicurino la continuità del servizio: c'è, ad esempio, una legge sulla contabilità dello Stato in materia di lavori pubblici).

Onorevole Mazzullo, non è vero che in attu esistono delle concessioni dirette, effettuate senza adire l'asta pubblica, in ordine a particolari lavori? Per esempio, si sta costruendo l'arginatura della diga dell'Ancipa seguendo, prevalentemente, questo criterio preferenziale che esclude l'asta pubblica, la licitazione privata e la trattativa privata; è una concessione diretta che tiene conto, nell'esecuzione di determinati lavori, della maggiore attrezzatura e capacità tecnica delle imprese concessionarie. Se è vero che questo criterio preferenziale è espressamente contenuto negli articoli 4 e 5 della legge del 1939, è un bel dire che i vari concorrenti nella concessione di determinate linee hanno diritti di parità.

TOCCO VERDUCI PAOLA. Di preferenza, e non di parità.

FRANCHINA. Io dico che vi sono criteri di preferenza che giocano indiscutibilmente tra l'industria privata e l'Ente regionale che non persegue scopi di lucro; e penso che, obiettivamente, dovrebbero giocare a favore della Azienda siciliana trasporti.

D'altro canto, anche se dalla interpretazione letterale degli articoli 4 e 5 della predetta legge, non sorgesse la possibilità di una valida applicazione in questo senso, mi domando: cosa significa la norma dell'articolo 17 che parla di legislazione sussidiaria per l'ordinamento dei servizi, nel quadro delle direttive e dei principi dello Stato? Basti ricordare tutte le agevolazioni, ivi compresi i contributi (nei

1939, in Sicilia, c'erano circa 436 chilometri di strada serviti da autolinee) previsti dalla legge del 1939 e che erano versati anche dai comuni, in un particolare momento in cui altrettanto carenti erano i trasporti ferroviari; l'iniziativa privata, che non era rassicurata dalla certezza dell'impresa, veniva incoraggiata col criterio delle porte chiuse.

TOCCO VERDUCI PAOLA. Indubbiamente è una legge superata, ma è quella che è.

FRANCHINA. E' superata ed è una legge deteriore, che noi dobbiamo superare. La questione della competenza è un pretesto per non affrontare il problema.

Come si può dire che ancora possa aver vigore la legge del 1939 davanti all'assurdo, che si verifica frequentemente in alcuni comuni, di servizi di linea sui quali si viaggia in piedi e in condizioni, direi, illegali, perché il numero dei posti è limitato? Come si può affermare che non possiamo intervenire per revocare la disposizione per la quale l'autobus di linea, che passi per una zona servita da un'altra impresa, non può accogliere passeggeri, pur avendo disponibilità di posti? Questa è la norma del 1939, dettata come garanzia dell'impresa privata. Purtroppo, una norma deteriore, perché in tutti i casi in cui si tratta di pubblico servizio è chiaro ed ovvio il concetto della prevalenza del pubblico interesse sull'interesse privato. Con criterio di opportunità che io non voglio discutere, la legge del 1939, per rassicurare l'iniziativa privata, volle concedere la garanzia della concessione esclusiva per una determinata linea, il cui servizio poteva essere turbato da altre linee per gli stessi percorsi, gestite da altre ditte. Ma oggi, si può seriamente discutere sul mantenimento di una norma del genere? E deve per forza revocarla il Governo centrale? Non ne abbiamo noi i poteri, attenendo la materia strettamente all'ordinamento di un servizio?

Quando da parte nostra si dice: è abolita la disposizione che concede l'esclusiva, chi potrà mai sostenere l'incostituzionalità, l'incompetenza nella emanazione di una norma del genere?

TOCCO VERDUCI PAOLA. Si riparerà non appena ci sarà la legge.

FRANCHINA. Il guaio è che sono cinque anni che si deve riparare, ma non si è ancora riparato: purtroppo, è chiaro che tutte le volte in cui l'onorevole Assessore Di Blasi o chiunque della maggioranza parla della impossibilità, per la Regione, di intervenire, confonde la funzione con l'attività. Come funziona lei, onorevole Assessore, pretende di negarla del tutto, mentre noi riteniamo che la funzione, invece, è nei limiti della nostra competenza ed è abbastanza ampia. Circa l'attività, invece, dobbiamo dire che non si è fatto niente! Lei è ottimista quando dice che si è fatto « ben poco ». Rispetto alla funzione si è verificata quella tale abdicazione di cui parlavo un momento fa; termine molto benevolo, perché potrebbe essere usato un termine più grave.

Ora, signori deputati, soltanto quest'anno lo argomento ci trova in contrasto, perché nei quattro anni precedenti, perlomeno, tutti i settori dell'Assemblea manifestavano un orientamento pressoché uniforme circa la nostra competenza e sulla esigenza di modifiche e di interventi. Quest'anno, invece — è doloroso constatarlo — si è manifestata la tendenza di volere sfuggire alla risoluzione del problema: io ritengo che questo sia molto grave per tutte le conseguenze che se ne possono ricavare. Noi abbiamo il dovere di intervenire, non già in relazione ai soli trasporti su strada, onorevole Di Blasi. Chi lo autorizza a modificare la lettera della legge? Ma l'articolo 17, onorevole Assessore, che si riferisce ai trasporti e alle comunicazioni di qualsiasi genere! Da quale elemento lei ha tratto che la nostra competenza, sia pure limitata e scarsa, è circoscritta soltanto ai trasporti su strada? Può lei constatare che in ordine al servizio merci, che costituisce una delle basi fondamentali della nostra vita isolana, la Regione non abbia il diritto di intervenire per tutto quello che riguarda la disciplina e l'affluenza dei carri allo Stretto di Messina?

TOCCO VERDUCI PAOLA. Ma si è sempre intervenuti.

FRANCHINA. Le debbo dire onorevole Tocco, che si è intervenuti molto male, perché non appena nasce l'esigenza di sveltire l'esportazione in ordine alla campagna agrumaria e ortofrutticola, si verifica un ingorgo nei servi-

II LEGISLATURA

CIII SEDUTA

30 OTTOBRE 1952

zi sullo Stretto di Messina, ingorgo derivante dalla mancata razionale assegnazione dei carri in tempo utile. Di guisa che, in alcuni giorni si verifica un passaggio di carri molto limitato, mentre in altre determinate giornate della settimana ne affluiscono tanti quanti, purtroppo, le insufficienti navi-traghetto non possono trasportare a Villa San Giovanni dove, peraltro, si va incontro ad ulteriori inconvenienti.

Aggiungo che questo ingorgo determina anche un disservizio nel trasporto passeggeri, di cui tutti abbiamo avuto motivo di lamentarci: nei periodi di punta delle esportazioni, soprattutto degli agrumi, dobbiamo constatare dolorosamente un ritardo di tutti i treni sulla linea Palermo-Messina.

TOCCO VERDUCI PAOLA. Io non voglio interrompere.....

FRANCHINA. Onorevole Tocco, io faccio quasi tutti i giorni quella strada. Le potrei dire tutte le ore che ho trascorso passeggiando sui marciapiedi di questa o quella stazione....

TOCCO VERDUCI PAOLA. Sono arrivati traghetti vuoti in Sicilia, per poi ripartire pieni. Con 600-700 carri al giorno traghettati, non si può dire che non si sia fatto niente in questo campo.

FRANCHINA. Io dico che non si è fatto niente, perchè o è aumentata la produzione agrumaria — il che dalle statistiche pare che non sia vero — o è aumentata la incapacità nello svolgimento del servizio. Le debbo dire che nel 1937 e nel 1938, questo ritardo di treni sulla linea Messina-Catania, in conseguenza delle esportazioni si verificava raramente, e soltanto per i treni provenienti dal Continente, ma non per i treni in partenza da Palermo. Purtroppo, invece, questo si verifica molto spesso oggi, in conseguenza della insufficiente dotazione di navi-traghetto e della insufficiente e intempestiva dotazione di carri ferroviari. Io debbo dire all'Assessore, per quel che può valere (contro l'intenzione manifestata attraverso quella frase che è di rassegnazione e di rinunzia e secondo la quale non potremmo intervenire se non limitatamente nel campo dei trasporti su strada rotabile), che questi

gravissimi inconvenienti non si debbono verificare.

Spesse volte qui abbiamo espresso parole di solidarietà per gli abitanti delle piccole isole che fanno parte della nostra Sicilia. Io credo che nessuno del Governo sia a conoscenza delle condizioni dei servizi di trasporto per le isole Eolie. Questi sono disimpegnati da un vaporetto, i cui viaggiatori devono essere veramente eroici per avventurarsi sul mare: è di una vetustà talmente preoccupante che ogni qual volta affronta una piccola tempesta, ogni viaggiatore deve raccomandarsi l'anima a Dio! Ciò nonostante, c'è gente che dalle isole è costretta, per ragioni commerciali, a venire in Sicilia, così come c'è un vasto movimento, specialmente per la produzione dei vini, di commercianti di Milazzo e di Barcellona, che si recano frequentemente nelle isole. Da cinque anni si fanno di queste raccomandazioni, ma ancora non si provvede a fornire quel servizio di una attrezzatura sufficiente e ad effettuare un controllo sugli armatori che gestiscono la linea per impedire che continuino, ogni giorno di più, a mettere in pericolo la vita dei passeggeri. Occorrerebbe minacciare gli armatori di revoca della concessione, se entro un certo termine non provvederanno a rendere sicuro il servizio.

Signori del Governo, sul settore dei trasporti presenterò un ordine del giorno, che toglierò di peso dalla relazione di minoranza dell'egregio collega onorevole Nicastro. Mi auguro che gli ordini del giorno, che ogni anno in occasione di questo servizio noi votiamo, non restino lettera morta, così come, purtroppo, è avvenuto nel passato.

Il mio ordine del giorno rappresenta, innanzitutto, l'esigenza che l'A.S.T. venga avviata sul terreno della normalità. E' strano, infatti, come, dopo due anni dall'emanazione del suo statuto che è stato parecchio ritardato prima che diventasse legge, questa Azienda sia ancora retta da una amministrazione straordinaria: chiediamo, perciò, che il Governo se ne preoccupi per normalizzare la situazione.

La questione degli stanziamenti per noi ha una scarsa importanza. Sollecitiamo il Governo, e in particolare l'Assessore ai lavori pubblici, perchè al più presto siano costruite le stazioni di servizio da affidare all'Azienda, la quale potrà, così, sopperire meglio alle esigenze dei viaggiatori.

II LEGISLATURA

CIII SEDUTA

30 OTTOBRE 1952

genze del pubblico servizio che in atto determina un passivo. Ciò appunto perchè l'A.S.T. persegue quello scopo che noi stessi le abbiamo affidato: la gestione delle linee deficitarie; e dalla relazione Costantino voi avete appreso che le 16 linee deficitarie, in atto gestite dalla A.S.T., provocano un passivo di 5 milioni circa al mese, cioè 60 milioni all'anno.

Con queste raccomandazioni presenterò lo ordine del giorno, che probabilmente mi asterò dall'illustrare ulteriormente. (Applausi dalla sinistra)

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

GRAMMATICO. Onorevole Presidente, onorevole Assessore, signori deputati, l'onorevole Franchina ha parlato dei trasporti e delle comunicazioni. Il mio intervento, invece, sarà limitato al servizio della pesca e delle attività marinare. Sarà un intervento breve, anche perchè, dopo gli interventi sull'argomento degli oratori che mi hanno preceduto nei giorni scorsi, mi sembra che non resti che sottolineare particolarmente alcuni punti del problema; e reputo, per diversi motivi, che questa sottolineazione sia quanto mai opportuna.

Il problema della pesca è un problema regionale di primo piano, un problema il quale riveste, per la crisi che travaglia tutto il settore, carattere di particolare urgenza nella sua risoluzione. Ed infatti, non si tratta solo di un problema di interesse economico. I diretti interessati in Sicilia sono non centinaia, ma diecine e diecine di migliaia di lavoratori, circa 40 mila, come è stato rilevato, e tutti con famiglia numerosa a carico. Ci troviamo, quindi, dinanzi a un problema economico e sociale al tempo stesso.

Il primo punto da sottolineare è, secondo me, quello della insufficienza quasi assoluta degli stanziamenti per lo svolgimento di una politica valida; di una politica, cioè, capace di permettere il superamento della crisi e di avviare l'industria peschereccia siciliana verso la ripresa. In bilancio noi abbiamo stanziato in previsione per quest'anno 100 milioni. 100 milioni sono una somma irrigoria, onorevole Assessore! 100 milioni sono spesso il bilancio di una azienda privata, che non abbia tante pretese!

E l'industria peschereccia siciliana io non credo sia paragonabile ad una qualsiasi azienda privata. L'industria peschereccia siciliana è, nel suo genere, la più importante d'Italia: è, anzi, l'unica grande industria che possiede la Regione siciliana. E questa industria, messa in condizione di riprendersi, potrebbe diventare una grande risorsa economica per la economia siciliana; potrebbe, nella rinascita della Sicilia, acquistare sviluppi addirittura imprevisti. Ed è per questo motivo che, pensando ad uno stanziamento così esiguo, mi sembra di scorgere nel Governo insensibilità e incomprensione per quanto riguarda questo problema. Mi pare addirittura che si dimentichi una cosa importantissima: la Sicilia è terra prettamente marinara; la Sicilia è soprattutto terra di pescatori valenti, riconosciuti, non secondi a nessuno nel loro mestiere.

OCCHIPINTI. Vanno a pescare le balene!

GRAMMATICO. Ho parlato di insensibilità ed è questa la critica che il mio Gruppo muove al Governo regionale, dando uno sguardo allo stato di previsione e immaginando quale potrà essere, in questo nuovo esercizio, la politica regionale in questo settore. Mi si potrebbe obiettare che il Governo siciliano, soltanto poche settimane fa, ha presentato una legge — approvata quasi all'unanimità da questa Assemblea — che prevede provvidenze e agevolazioni per i pescatori singoli e associati. Però, l'obiezione, se fosse fatta, non avrebbe senso, perchè, a mio modo di vedere, gli aspetti principali della crisi dell'industria peschereccia in Sicilia non possono in nessun modo essere risolti da questa legge, dato che le cause che determinano la crisi dell'industria peschereccia non stanno nello stato di disagio dei pescatori. Le cause sono più profonde; direi, anzi, che lo stato di disagio è una conseguenza di queste cause, che non si cerca di eliminare.

Lo scorso anno, in sede di discussione di questa stessa materia, io ebbi a indicare le cause principali della crisi della industria peschereccia, in un ordine del giorno che trovò consenzienti tutti i settori dell'Assemblea. L'ordine del giorno venne, allora, approvato all'unanimità; eppure fu come se l'Assemblea non avesse deliberato nulla, come se non avesse dato un indirizzo preciso, un man-

dato specifico al Governo regionale per potere agire profondamente, onde eliminare le cause della crisi. Ed, infatti, noi vediamo che i porti pescherecci, i mercati ittici, i mezzi refrigeranti di trasporto del pescato dai luoghi di produzione ai mercati di consumo, gli stessi strumenti per permettere la individuazione dei banchi di pesca, sono tutte cose ancora di là da venire. Ed io ho il dovere di dire che sono tutti questi elementi nel loro insieme, che determinano la crisi grave in cui si dibatte l'industria peschereccia siciliana.

Porti pescherecci o porti rifugio. Quella dei porti pescherecci è per me la questione principale, la questione basilare. Ed infatti, a che cosa varrà l'ammodernare un motopeschereccio con criteri nuovi ed adeguati, se poi esso, in determinati mesi dell'anno, si troverà nella impossibilità di muoversi? Quando ci sarà il maltempo non potrà avviarsi alla pesca perché non troverà, nella base peschereccia più vicina, né un porto, né la possibilità di un rifornimento e neppure la possibilità, una volta fatto il carico, di scaricare il prodotto pescato. Senza dubbio, perciò, i contributi previsti dalla legge anzi cennata si risolveranno nel nulla, saranno dei contributi a vuoto. Quindi, stando così le cose, il Governo regionale siciliano ha il dovere di provvedere accchè vengano creati in Sicilia i porti pescherecci attrezzati alla bisogna. Noi non dobbiamo mai avere paura di dire la verità. In Sicilia, purtroppo, non abbiamo un solo porto peschereccio, dègno di questo nome. Non c'è a Trapani, non c'è a Mazara del Vallo, e sono questi i due centri pescherecci più importanti della Sicilia, e tra i centri pescherecci più importanti d'Italia. Io ho visitato, durante il periodo di queste ultime vacanze estive, i maggiori centri pescherecci dell'Isola. Sono stato anche nelle isole minori: a Maretimo, a Favignana e a Pantelleria. Dappertutto, dico dappertutto, non ho ascoltato che una voce sola: si interessi perchè ci venga fatto il porto. A Maretimo, anzi, mi è stato detto quasi testualmente dagli abitanti dell'Isola: « Siamo qualche centinaio di famiglie, siamo tutti pescatori, possediamo 47 motopescherecci; ebbene, non possiamo neppure tenerli presso la nostra isola, dobbiamo mandarli nei porti di Trapani e di Mazara del Vallo, perchè qui non abbiamo possibilità di rifornimento, e la furia del mare ce li distrugge ». Ci furono alcuni, che mi in-

dicarono, quasi con le lacrime agli occhi, i rotolati di un motopeschereccio, che si era infranto pochi giorni prima sugli scogli. A Pantelleria mi è stato fatto lo stesso discorso, ma per motivi diversi. E' venuto a trovarmi il direttore della locale industria ittica, tale signor Stolfi; cito quest'incontro, perchè quanto egli ebbe a dirmi mi sembra di grande importanza. Riferisco quasi testualmente le parole dello Stolfi: « Lo stabilimento che dirigo è uno dei più tecnicamente attrezzati d'Italia, pur non essendo tanto grande. Lavoro solo poche settimane all'anno, perchè mi manca il pescato. Pantelleria è priva di porto e tutti i motopescherecci, pur passando vicino all'isola, per le difficoltà che incontrano nell'avvicinarsi a riva, preferiscono tirare diritto e portare altrove il loro pescato. In questo stabilimento potrebbero trovare lavoro da 200 a 250 lavoratori e l'industria ittica, assieme a quella dell'uva, potrebbero fare di Pantelleria un paradiso di benessere. Manca il porto, moriamo letteralmente tutti di fame ». Questa è la realtà, a Pantelleria; e noi la incontriamo tale e quale, onorevole Assessore, a Lampedusa. Lo onorevole Marino, l'altro giorno, rientrando da Lampedusa, mi raccontava le stesse cose: mi esprimeva lo stesso tormento di quelle popolazioni. Ed allora, se questa è la realtà, che non può essere minimamente smentita, quale è il dovere della Regione siciliana? Il dovere è uno e uno solo ed è un dovere sacrosanto: preparare un piano dei porti-rifugio o dei porti pescherecci come li si voglia chiamare, e passare immediatamente all'attuazione del piano stesso. Questo è il voto che il Gruppo parlamentare del Movimento sociale italiano esprime a mio mezzo, in sede di discussione del servizio della pesca marittima e dell'attività marinara.

Mercati ittici e mezzi refrigeranti di trasporto. Quest'anno, pur con la deficienza dei porti e delle attrezzature per la pesca, pur con la mancanza di osservatori ittici, i nostri pescatori sono riusciti a strappare al mare una discreta quantità di pescato. Infatti, se diamo uno sguardo alle statistiche, ci accorgiamo come il pescato sia aumentato. Però, superato uno scoglio, i nostri pescatori ne hanno trovato subito un altro davanti, a sbarrare loro la strada: la viltà dei prezzi dei prodotti. I prezzi praticati quest'anno, sono i seguenti: pesce azzurro minuto lire 250 al cesto; pesce

II LEGISLATURA

CIII SEDUTA

30 OTTOBRE 1952

azzurro di medio taglio lire 550 al cesto. Rapporto il cesto al chilo (e, in proposito, devo abbassare un po' i prezzi dati ieri sera dallo onorevole Costarelli) abbiamo: lire 23-24 al chilo per il pesce azzurro minuto; lire 44-45 al chilo per il pesce azzurro di medio taglio. Sono prezzi veramente vili, onorevole Assessore. Dinnanzi a questi prezzi, i nostri pescatori si sono trovati nell'alternativa di bere o affogare. E sapete che cosa hanno fatto? Hanno finito col bere e con l'affogare insieme. Perchè i prezzi sono stati così vili? Ecco la domanda che dobbiamo porci, per cercare di risolvere il problema. Senza dubbio, ha grande importanza il fatto che in Sicilia manchino i mercati ittici, e non esistano mezzi di trasporto adeguati per potere smistare il nostro prodotto verso i mercati di consumo del centro dell'Isola e del Continente italiano. E noi vediamo che, mentre in Sicilia viene pescata una quantità abbondante di prodotto che è pagato a prezzo vile, contemporaneamente sul mercato di Milano viene venduto pesce fresco proveniente dal Baltico! E' un assurdo, ma è verità indiscutibile!

Allora, anche qui il Governo regionale ha dei doveri da compiere: 1) creare i mercati ittici in Sicilia; 2) creare i mezzi che consentano lo smistamento del pescato; 3) proteggere il nostro prodotto dalla speculazione che commercianti e industriali esercitano sul lavoro e sul sacrificio dei nostri pescatori. Infatti, il pesce ceduto dai pescatori a 40-50 lire il chilo, viene venduto, poi, sul mercato, a 250-300 e anche a 400 lire. A proposito io penso che sia arrivato per il Governo regionale il momento di intervenire per reprimere la speculazione e difendere i diritti e gli interessi dei nostri pescatori, fissando in Sicilia un prezzo minimo e un prezzo massimo obbligatori, da concordare all'inizio di ogni campagna di pesca. Altrove, nei centri marinari americani, mi risulta che questo prezzo obbligatorio esiste e dà risultati meravigliosi. Esso rappresenterebbe la garanzia del lavoro dei nostri pescatori, perchè, attraverso di esso, i pescatori siciliani conseguirebbero quella giusta rimunerazione alla loro fatica, cui hanno diritto. E forse — e questa è una mia idea personale — sarebbe bene che l'Assemblea nominasse una commissione di parlamentari, per esaminare la possibilità di istituire in Sicilia un centro regionale unico per la distribuzione del pescato, che recherebbe infiniti van-

taggi per i futuri necessari sviluppi dell'industria peschereccia siciliana. In questo senso, formulo un voto particolare, nella speranza che l'Assemblea abbia a prenderlo in considerazione.

Accanto a questi due aspetti principali della crisi della pesca, ce ne sono altri, che, però, tralascio perchè sono stati posti, e bene, dagli oratori che mi hanno preceduto e dallo onorevole Nicastro nella sua relazione di minoranza. Anche la relazione di maggioranza non sottovaluta il problema della pesca in Sicilia, ma essa ha un tono molto più sbrigativo.

Non posso, però, concludere il mio intervento senza prima rivolgere un caldo appello al Governo regionale, perchè si interessi dell'assistenza sociale e medica ai pescatori. In questo campo, la categoria dei pescatori è la più trascurata, la più abbandonata. C'è la Cassa marittima meridionale; ma, come ha ben rilevato l'onorevole Cuffaro, essa ha sede a Napoli, mentre i nostri pescatori stanno in Sicilia, dove vivono nella miseria e spesse volte in preda a malanni, senza avere la possibilità di curarsi. Il Governo, in questo campo, deve intervenire con tutte le sue energie, con provvedimenti concreti, con leggi opportune. Migliaia e migliaia di lavoratori, i quali giorno per giorno mettono a repentaglio sul mare la loro vita, non possono essere abbandonati a se stessi, non possono ulteriormente essere trattati così come lo sono oggi.

Termino, nella speranza che il mio modesto intervento, unito a quelli dei colleghi che mi hanno preceduto, possa indirizzare il Governo regionale siciliano verso una politica organica in questo settore; una politica concreta di opere e di provvidenze, che aiuti la industria peschereccia siciliana a risollevarsi dallo stato di depressione in cui versa e ad incamminarsi verso quegli sviluppi che essa può dare. Io mi auguro che il Governo regionale siciliano, immedesimato del problema, possa e voglia affrontare il problema stesso alle sue radici. (Applausi e congratulazioni dal settore del Movimento sociale italiano)

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti a parlare, ne ha facoltà l'onorevole Di Blasi, Assessore delegato ai trasporti e alle comunicazioni, alla pesca ed alle attività marinare.

DI BLASI, Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni, alla pesca ed alle atti-

vità marinare. Signor Presidente, signori deputati, il settore dei trasporti, sotto certi aspetti e per determinati riflessi, come bene osservava recentemente un egregio parlamentare alla Camera dei deputati, è il termometro di tutta la vita commerciale ed industriale del Paese, ed io aggiungo del grado di sviluppo della civiltà di un popolo.

I dati che succintamente esporrò, per quanto manchevoli di alcuni elementi per un più completo giudizio, vi diranno come la Sicilia marci decisamente verso tempi assai migliori.

*Autotrasporti.* Alla fine dell'esercizio 1951-1952 avevamo nell'Isola 381 servizi automobilistici di linea extraurbani per passeggeri, contro i 352 dell'anno precedente, e 106 servizi urbani contro i 71 precedenti, oltre i servizi di gran turismo e stagionali rimasti pressoché invariati attorno alle ottanta concessioni: il tutto per complessivi 19 mila 159 chilometri.

Durante l'anno sono stati in tutto percorsi chilometri 63 milioni 709 mila 063 di strade siciliane dei quali 38 milioni 310 mila 760 urbani e 25 milioni 398 mila 303 extraurbani.

Nello stesso periodo sono stati trasportati 137 milioni 869 mila passeggeri di cui 90 milioni 004 mila 907 in centri urbani e 47 milioni 864 mila 093 sulle linee extraurbane.

Il non trascurabile numero di nuove concessioni assolve l'impegno da me assunto in sede di bilancio 1951-52 circa la capillarizzazione dei servizi specie per il collegamento dei piccoli centri frazionali con i rispettivi capoluoghi e fra di loro, nonchè la più razionale distribuzione della rete di comunicazione che sempre meglio va servendo la Sicilia.

Indubbiamente, il pubblico va sempre più orientandosi verso il trasporto su strada e l'asserto ci è confermato dal fatto che contro 47 milioni 864 mila 093 passeggeri trasportati su strade extraurbane solo 12 milioni 448 mila 241 passeggeri hanno nello stesso periodo viaggiato su rotaia.

Lo stesso Ministro dei trasporti, nel suo discorso del 4 giugno scorso, ebbe ad affermare che il trasporto ormai non è più un monopolio delle Ferrovie e, con il suo senso di uomo di governo e di economista insigne, ha rilevato che il compito dei trasporti tutti è quello di servire l'economia del Paese nel modo più utile e più economico che obbedi-

sca all'eterna legge del minimo sforzo per il massimo rendimento.

E poichè non è pensabile che le Ferrovie possano assorbire l'intero traffico su strada né viceversa, non resta che una esigenza che io accenno appena: coordinare i servizi; nelle concessioni, quindi, c'è questa ricerca spesso difficile ed ingrata perchè urta frequentemente interessi e si sviluppa fra interferenze varie.

Ma poichè l'iniziativa privata — ed è la sola che opera — si orienta nella ricerca delle concessioni verso zone più ricche e quindi più redditizie, avviene che le zone più deppresse restano trascurate per cui nella sua politica dei trasporti, la Regione sente di dovere intervenire non sostituendosi al privato ma sollecitandone l'ancoraggio con adattamenti e attraverso aziende più solide, concessionarie di altri servizi produttivi.

Come dicevo, il notevole sviluppo delle autolinee delle zone più ricche determina da noi, come altrove, la sovrapposizione di esse con le conseguenze economiche facilmente individuabili.

Ma lo sviluppo sempre più pressante dei traffici non può essere facilmente arrestato dall'orientamento dell'attuale legislazione impegnata prevalentemente sulla esclusività dell'esercizio.

Conosciamo tutti i gravi inconvenienti di detta esclusività: lo sanno i concessionari in continua lizza fra loro, lo sanno i passeggeri spesso lasciati a terra da mezzi anche semi-vuoti che debbono transitare a porte chiuse, lo sanno gli ispettorati della motorizzazione ed i miei uffici per l'infittire costante di reclami e di ricorsi.

Sin dal 17 marzo 1952 il Ministro dei trasporti ha nominato una Commissione di studio per la rielaborazione della ormai superata legge 23 settembre 1939 che auspichiamo di vedere presto sostituita da altra che tenga conto dei tempi nuovi e delle nuove esigenze.

I servizi di linea, come quelli urbani, offrono grosso modo in Sicilia elementi sufficienti di soddisfazione che ci industriamo di moltiplicare non solo attraverso la rigida sorveglianza, lo stimolo al perfezionamento dei mezzi, di orari, di frequenze, ma che vediamo destinati ad ulteriori incrementi man mano che la vigile ed operosa attività del Governo della Regione va sviluppando i suoi imponenti piani per lo sviluppo, il riattamento, la classi-

II LEGISLATURA

CIII SEDUTA

30 OTTOBRE 1952

ficazione delle strade siciliane; ciò che fra alcuni anni porterà la nostra fra le regioni meglio e più razionalmente dotate di questi essenziali elementi della vita e dello sviluppo di un popolo.

L'avviata costruzione delle autostazioni per i servizi di linea con la loro prevista funzione disciplinatrice, attraverso la concentrazione degli scali, la pubblicazione e divulgazione degli orari, le coincidenze, i controlli, i conguagli tra percorsi di varie ditte concessionarie etc. è certamente altro motivo di nostra soddisfazione e di nostra fiducia. (*Approvazione del centro*)

Io debbo, in questa sede, rendere pubblica lode alla diligenza, alla capacità, allo spirito di collaborazione che anima l'Ispettorato della motorizzazione civile sia del Compartimento di Palermo che della Sezione di Catania; Ispettorato che è valido e sensibile collaboratore dell'opera appassionata della Regione per il graduale e costante potenziamento dei trasporti su strada.

Ho molta fiducia che il prossimo trapasso dallo Stato alla Regione della potestà in materia di trasporti regionali darà al vasto campo di attività nuovo stimolo a più e meglio operare per l'avvenire dell'Isola.

Le norme di attuazione dello Statuto siciliano per i trasporti possiamo considerarle ormai in fase di definitiva approvazione avendo superato i vari stadi preliminari.

A. S. T.. Prima di lasciare il settore degli autotrasporti una parola va detta sull'Azienda siciliana trasporti che particolari premure ha sempre avuto da questa Assemblea.

Ed, anzitutto, è bene sottolineare, anche per aderire alle istanze degli onorevoli Nicastro e Colajanni, che il grosso neo che deturpa il volto dell'Azienda, proveniente dalla liquidazione dell'I.N.T., trae origine da un provvedimento legislativo dell'Assemblea stessa la quale in più riprese ha successivamente manifestato il suo pensiero: sarà presentato al più presto un disegno di legge al vostro esame per l'eliminazione di questo incomodo passato ed ancora per la definitiva sistemazione dell'Azienda.

Dovevamo, difatti, prima di affrontare in pieno un problema di tanto rilievo, fare della esperienza; seguire la evoluzione economica dell'Azienda; indagare comparativamente sui costi e sui ricavi; accettare i motivi di una

certa pesantezza di gestione; vedere i vari aspetti della funzione sociale e politica di questo Ente regionale che può e deve assolvere alti compiti; e ciò ancora più in avvenire, perché la Sicilia con le sue varie e vaste oasi di depressione ha bisogno di un organismo che, senza fini lucrativi, porti dovunque l'automobile quale veicolo di civiltà, ravvicinando popolazioni vicine ed incrementando i traffici.

Tutto questo l'A.S.T. può farlo ed è nello spirito della legge istitutiva dell'Azienda.

Posso assicurare che nell'ordine del giorno della Giunta regionale è già scritto il problema del riassetto dell'A.S.T.: e ciò serva anche a tranquillizzare le diverse centinaia di lavoratori che vivono periodicamente di apprensioni e di ansie. (*Approvazioni dal centro*)

*Ferrovie.* Nell'esercizio testè decorso le Ferrovie dello Stato hanno eseguito ed ultimato lavori in Sicilia per lire 2miliardi 241milioni 578mila 540, di cui 1miliardo e 700milioni per l'elettrificazione della tratta Messina-Barcellona; sono in corso altri lavori per complessive lire 2miliardi 448milioni 404mila 260 di cui 1miliardo 650milioni per l'elettrificazione della tratta Barcellona-S. Agata di Militello, mentre sono stati finanziati ed appena avviati lavori per lire 370milioni 740mila 906: in totale quindi, lire 5miliardi 100milioni 723mila 706. A questa cifra sono da aggiungere programmi di lavoro, approvati nell'esercizio, per lire 1miliardo 807milioni 893mila 453 (ivi compresi 222milioni 600mila per la Noto-Pachino) nonché altri programmi in via di approvazione per lire 1miliardo 031milioni 880 mila 200.

Gli uffici tecnici delle Ferrovie sono tuttavia in pieno fervore di opere e di progettazione: gli annunziati massicci stanziamenti per il graduale rinnovamento dell'armamento e per gli adattamenti radicali delle varie linee, vitali all'economia del Paese, avranno anche in Sicilia adeguato impiego perché sia dato alla rete dell'Isola un maggiore decoro ed una maggiore efficienza; e su questo andiamo da tempo insistendo con particolare calore.

Nell'esercizio 1951-52 le Ferrovie dello Stato hanno percorso 12milioni 541mila 485 chilometri di strada a scartamento normale e 2 milioni 188mila 404 chilometri a scartamento ridotto con un aumento complessivo di chilometri 643mila 932. Della totale percorrenza su

II LEGISLATURA

CIII SEDUTA

30 OTTOBRE 1952

rotaia 9milioni 475mila 463 chilometri sono stati fatti con treni a vapore, 4milioni 922mila 250 con automotrici e 332mila 176 chilometri con treni elettrici.

Come già accennato le Ferrovie, nel corso esercizio, hanno trasportato 12milioni 448mila 241 passeggeri con un introito totale di lire 4miliardi 972milioni 699mila 021; 21 milioni 617mila tonnellate di bagagli con un introito di lire 194milioni 895mila 743; 5milioni 326mila 741 tonnellate di merci a carro completo ed a collettame per complessive lire 7miliardi 927milioni 281mila 467.

Al movimento delle ferrovie è da aggiungere quello imponente effettuato con le navi traghettio che hanno trasportato 362mila 353 carri e carrozze e 23mila 270 automezzi. Dei carri traghettati in uscita ben 67mila 672 trasportarono agrumi e primizie.

In atto, come è noto, le navi traghettio in esercizio sono 4: la « Scilla », l'« Aspromonte », la « Mongibello » e la « Messina », mentre altre due, la « Cariddi » e la « Villa » sono nei cantieri per radicali riparazioni ed entreranno in esercizio la prima prossimamente e l'altra entro l'anno finanziario in corso.

Le navi traghettio compiono in tre turni di equipaggio al giorno 36 coppie di corse ciascuna, di cui 31 per Villa e 5 per Reggio. Il record mai raggiunto finora è stato segnato il 19 giugno scorso con il traghettio di ben 1.536 carri tra merci e viaggiatori nei due sensi.

Con opportuno ciclo le navi sono già state immesse al lavoro di riordino in modo che all'inizio della campagna agrumaria si potrà disporre di tutte e quattro in piena efficienza sì da effettuare 36-37 coppie di corse per garantire il trasporto nei due sensi di 1.230-1.270 carri merci oltre a quello cospicuo dei viaggiatori.

Ripeto quanto dissi lo scorso anno: la Sicilia attende ancora molto dalle Ferrovie, ha diritto di pretendere molto di più di quanto finora è stato fatto ed in questo senso è pieno l'impegno del Governo della Regione. Ciò, però, non ci esime dal riconoscere il sensibile, costante, progressivo miglioramento di tutti i servizi che fanno capo all'Amministrazione ferroviaria. (Applausi dal centro)

Circa le ferrovie secondarie bisogna distinguere quelle gestite dallo Stato dalle altre concesse all'industria privata. Nessuno pretende di disarmare la rete delle ferrovie secondarie dello Stato. In sede di discussione

occasionalmente fatta con il Direttore generale delle ferrovie dopo un convegno al quale parteciparono anche parlamentari nazionali e regionali presso il Compartimento di Palermo, mi veniva da questi rilevato il grave onere per lo Stato di detto esercizio e si lanciava non un proposito, ma un suggerimento: affermava, difatti, il predetto Direttore generale, che le ferrovie secondarie, a parte il deficit di esercizio, corrono su tracciati ormai in buona parte superati dalle correnti di traffico, si snodano in zone che consentono solo bassissime velocità, hanno quasi sempre gli scali distanti diversi chilometri dai centri abitati che dovrebbero servire. Ed allora, ragionava il Direttore generale: perché non diamo ai cittadini un servizio più confortevole e più celere, che li prenda e li lasci nei centri abitati, senza elevare di una sola lira il costo del biglietto per il trasporto delle persone e delle cose? Il tutto sostituendo al treno l'autobus da concedere a società private che dovrebbero essere compensate dall'Amministrazione ferroviaria in misura fissa contrattuale a chilometro, indipendentemente dal numero dei passeggeri trasportati, mentre il prezzo dei biglietti verrebbe incassato dalle Ferrovie stesse.

Era, come vedete, una discussione: quindi nessuna decisione e nessun progetto in attuazione da parte dell'Amministrazione delle ferrovie; però, assicuro che il Governo della Regione saprà in ogni tempo vigilare e sostenere i giusti interessi dell'Isola.

Le altre ferrovie secondarie: la « Circumetnea » e la « Siracusa-Ragusa-Vizzini » rientrano ora fra quelle che, in base alla legge 2 agosto 1952, numero 1221, dovranno subire la discriminazione circa l'opportunità tecnica ed economica dell'ammodernamento o della trasformazione e comunque del risanamento.

Una commissione interministeriale all'uopo nominata, e della quale per legge fa parte un rappresentante dell'Assessorato per i trasporti designato dalla Giunta regionale, esaminerà obiettivamente i due casi ed io ho tanta fiducia che essi verranno risolti con soddisfazione di tutti e potranno avvantaggiarsi delle sovvenzioni dello Stato previste sino a lire 1milione 400mila a chilometro dal 1° luglio 1952 per tutta la durata della concessione.

Sul delicato problema non ho mancato di dire agli organi centrali delle ferrovie, ed in varie occasioni, il pensiero netto e deciso del-

II LEGISLATURA

CIII SEDUTA

30 OTTOBRE 1952

la Regione, che sosterrà gli interessi di quei centri e di quelle popolazioni. (Approvazioni dal centro)

*Poste e telegrafi.* Anche il settore delle poste e delle telecomunicazioni, per quanto senza programmi vasti ed appariscenti, va subendo un continuo miglioramento per la soddisfazione delle crescenti esigenze del pubblico.

A Caltanissetta è stata ricostruita la sala apparati telegrafici già distrutta per eventi bellici; adeguata l'attrezzatura e surclassati gli uffici in provincia di Ragusa, impiantata una telestampante per il diretto collegamento con Roma e con Siracusa ed avviata la costruzione dell'edificio postale ferrovia di Catania; istituiti nuovi servizi a Noto e più attrezzati uffici nella provincia di Siracusa; istituiti altri servizi fototelegrafici e radiotelegrafici a Palermo; impiantate stazioni radio nelle Isole Egadi; sopraelevato il palazzo delle poste a Messina ed avviata la costruzione di quello di Enna che sarà pronto entro il prossimo anno. In tutte le provincie, poi, sono state create nuove ricevitorie, nuovi sportelli, più celri e perfezionati servizi.

*Telefoni.* Dire qualche cosa sui servizi telefonici in Sicilia è impresa non facile perché l'argomento è alquanto impopolare! Difatti, i servizi telefonici sono oggetto dei più accesi e continui attacchi che in parte qualche volta ho pure io condiviso!

Comunque, anche questo servizio ha dovuto assestarsi dopo le conseguenze veramente disastrose della guerra e non può onestamente dirsi che la S.E.T. sia rimasta inerte ed insensibile.

Vediamo un po', intanto, quello che nello ultimo esercizio è stato fatto nel campo telefonico, in misura di maggiore rilievo.

A Palermo, contro una centrale di 10mila numeri, oggi si hanno 3 centrali con 18mila numeri disponibili di cui 16mila 500 utilizzati. La rete relativa si sviluppa per circa 20mila chilometri coppia per cui può affermarsi che, in definitiva, tale rete è stata completamente ricostruita ed ampliata, sono state collegate tutte le zone della città e quella di Valdesi Mondello con sistema automatico mentre sono in corso altri notevoli lavori per l'ulteriore miglioramento ed il potenziamento delle comunicazioni con le borgate viciniori.

A Catania la centrale da 7mila numeri è stata portata a 10mila numeri. A Messina da 4mila numeri si è pervenuti a 4mila 500.

*DI CARA.* Ci sono 8mila richieste a Messina: perciò questo aumento non può essere affatto soddisfacente.

*DI BLASI,* Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni, alla pesca ed alle attività marinare. Altri 500 numeri sono stati impiantati in ciascuna delle seguenti località: Acireale; Caltagirone; Enna; Ragusa e Siracusa con attivazione di nuove centrali automatiche.

Le centrali, pure automatiche, di Canicattì e Modica sono state aumentate di 300 numeri mentre ampliamenti urbani sono in corso o di prossima realizzazione ad Agrigento, Caltanissetta e Trapani.

Altri lavori di ampliamento sono stati completati per le reti urbane di Gela, di Randazzo e di altri centri minori, mentre ampliate sono state le centrali a sistema manuale di Alcamo, Cefalù, Noto, Comiso e Petralia Sottana.

Sono in corso di collegamento 108 comuni finora sprovvisti di telefono e precisamente 10 in provincia di Agrigento, 3 di Caltanissetta, 1 di Enna, 53 di Messina, 28 di Palermo, 2 di Ragusa, 4 di Siracusa e 6 di Trapani. Pertanto, entro il corrente anno solare, tutti i comuni della Sicilia saranno collegati alla rete telefonica nazionale.

Indubbiamente, è uno sforzo tecnico e finanziario che la S.E.T. ha fatto e continua a fare. La Sicilia — e questa Assemblea ne è la più qualificata espressione — attende, comunque, altre prove di questa volontà di adeguamento di un servizio vitale allo sviluppo sociale ed economico di un popolo. E la S.E.T. sa come ogni opera anticipata nel tempo e non frutto di malcontento, di pressioni o, addirittura, di minacce, riesce sempre più gradita, soddisfa il pubblico ed assolve un dovere civico. (Approvazioni dal centro)

*Traffico marittimo.* Durante l'anno il traffico marittimo è stato complessivamente di 239mila 030 passeggeri (e precisamente 117 mila 541 con la « Tirrenia », 87mila 294 con la « Eolie » e 34mila 195 con la « Cirincione ») nonché di tonnellate 36mila 004 di merci e 2mila 481 automezzi. Sono noti i grandi progetti che va facendo l'armamento della « Tir-

II LEGISLATURA

CIII SEDUTA

30 OTTOBRE 1952

renia» e la cura con cui va migliorando quello della «Cirincione».

*Traffico aereo.* Nello stesso periodo le linee aeree hanno trasportato 49mila 211 passeggeri di cui 37mila 023 da e per il continente e 12mila 188 nell'interno dell'Isola nonché 762mila 282 chilogrammi di merci, posta e giornali.

*Pesca e attività marinare.* Passando adesso a trattare l'altro settore dell'Amministrazione regionale al quale sono preposto, la pesca e le attività marinare, dovrei presentarmi al banco del Governo con il capo cosparsa di cenere anche per non smentire l'onorevole relatore di minoranza che appare veramente scandalizzato di un presunto atto di ribellione (sono parole dell'onorevole Nicastro)...

NICASTRO, relatore di minoranza. L'ha detto lei.

DI BLASI. *Assessore ai trasporti ed alle comunicazioni, alla pesca ed alle attività marinare.* ...nientemeno che alle contraddizioni della politica del Governo! (ilarità al centro)

Gli è che da certi banchi non si concepisce che a sostegno della propria tesi, ad avvalorare il proprio punto di vista si possa — anche con vivacità — esercitare una determinata pressione presso colleghi della medesima compagnia governativa, in piena aderenza al metodo democratico, per cui — diversamente — superflua sarebbe anche la discussione dei vari problemi in Giunta del bilancio. In quei banchi ed in quel settore un atteggiamento simile appare «deviazionismo» ed io dovrei presentarmi come un giudicabile dai miei colleghi di Governo mentre mai come ora li ho sentiti solidali e persuasi delle esigenze da me prospettate, come testimonia la approvazione anticipata e quasi unanime del disegno di legge 109 che rappresenta indubbiamente un vero atto di coraggio e di buona volontà del Governo regionale a favore della pesca, per il cui potenziamento sono stati, com'è noto, stanziati 250 milioni all'anno, laddove per lo stesso motivo e per tutto il territorio della Repubblica, sono stati assegnati 150 milioni solamente con la legge 8 gennaio 1942, numero 20. (Vivissimi applausi dal centro)

Debbo, anzi, in questa sede, per la verità, dare atto al collega, Assessore alle finanze,

della sua piena, pronta e larga adesione alle mie richieste rivolte a creare condizioni concrete per il migliore avvenire della benemerita categoria dei pescatori.

Io sono, per temperamento, contro ogni forma demagogica, e mi piace affrontare i problemi nella loro essenza e nei loro limiti con senso di misura e con criteri di concretezza nel tempo. Ecco perchè in questo anno della mia gestione ho ritenuto indispensabile visitare le varie zone pescherecce dell'Isola, incontrandomi, uomo tra uomini, con i pescatori di Marettimo come di Porto Palo, di Falcone come di Porticello, di Trappeto come di Santa Maria La Scala, portando dovunque una parola umana di incoraggiamento e di consiglio a tanti umili ed ottimi lavoratori, che ho spesso trovato dapprincipio diffidenti, poi sorpresi e quindi veramente compiaciuti per vedersi ricordati ed avvicinati laddove finora non avevano incontrato che le asprezze del proprio lavoro, le amarezze della loro miseria, la desolazione del loro abbandono. (Approvazioni dal centro)

Nella vita pubblica non è solo la legge — necessaria ed insurrogabile — capace di sollevare un popolo, specie il minuto popolo dall'angustia e dallo sconforto, mentre una parola buona di solidarietà, di consiglio, di incitamento; un gesto di concreta assistenza, di disinteressato intervento risana più efficacemente e più celermemente la dignità offesa, la umanità trascurata, il senso cristiano della vita. E dovunque nei tre mari che bagnano le coste siciliane ho portato all'umile gente la parola intima e affettuosa del fratello più che dell'uomo di governo.

Ad un anno circa dalla precedente discussione io presento il mio lavoro al vaglio di questa Assemblea con la soddisfazione di avere assolto l'impegno assunto il 23 novembre 1951 di servire, cioè, con passione, con fede, con costante impegno il Paese nel settore di attività affidato alle mie cure. (Vivi applausi dal centro e dalla destra)

*Provvidenze per la pesca.* Il nuovo anno si presenta sotto auspici migliori e più favorevoli per un più concreto nostro lavoro a favore dell'attività peschereccia siciliana. La legge 109, approvata da questa Assemblea il 15 corrente e promulgata il 24 ottobre con il numero 50, ci mette senz'altro in grado di intervenire in modo organico, razionale ed ab-

bastanza largo, nelle iniziative singole ed associate non solo tendenti a creare nuovi mezzi di pesca, ma, soprattutto, ad ammodernarne gli impianti e le attrezzature nonché a dotare la migliore flotta dell'Isola di moderni strumenti di ricerca e di comunicazione.

Nella stesura della legge non potevamo — per la organicità di essa — trascurare le esigenze corollarie della pesca soprattutto per quanto concerne la conservazione del pescato, il suo smistamento ed una migliore e più razionale attrezzatura per il suo trasporto nei mercati di consumo.

Chi si occupa dei problemi della pesca e chi esamina la nostra legge con serena obiettività, non può non essere soddisfatto di quanto raggiunto nella Regione, la quale è stata portata — con nostro compiacimento — ad esempio anche nelle recenti discussioni alla Camera dei deputati, in occasione della approvazione del bilancio della marina mercantile.

E' ovvio, comunque, che la legge va applicata con molta cautela e secondo un criterio organico, mentre se essa mostra qualche imperfezione, potrà — specie dopo l'immediato primo esperimento cui andremo a sottoporla — subire quelle modifiche ritenute opportune onde renderla meglio aderente alla realtà ed alle esigenze cui è destinata.

Debbo, peraltro, ripetere, anche in questa sede, che da ogni parte dell'Isola, da singoli pescatori, da cooperative e da enti sono pervenuti larghi consensi alla legge che tecnici ed esperti hanno vivamente elogiato ed apprezzato.

Cessa in tal modo il già vecchio e sfruttato sistema dell'intervento della Regione sotto forma di sussidio o di contributo; ma debbo — comunque — affermare, contrariamente a quanto incautamente asserito dal collega, onorevole Pizzo, che le diecine di milioni erogati anche in quest'ultimo esercizio, non sono stati « perduti o dispersi » perché sono stati dati con scrupolosa obiettività e con opportuni criteri di indagine per cui, pur mancando di organicità, l'intervento è stato sempre utile e spesso capace di salvare una situazione precaria il cui crollo avrebbe determinato irreparabilmente altro danno ed altra miseria.

Complessivamente, durante l'esercizio 1951-1952, sono state accolte ben 455 domande di sussidio o di contributo per lire 79milioni 117 mila e precisamente: 28 di cooperative per

lire 18milioni 550mila; 424 di singoli pescatori per lire 56milioni 917mila e 3 di piccoli cantieri per lire 3milioni 650mila. (Commenti dalla sinistra)

Divisi per compartimento marittimo, gli interventi risultano distribuiti come segue:

Catania	22 domande per lire	8.395.000
Messina	64 domande per lire	6.365.000
Palermo	261 domande per lire	38.420.000
Porto Emped.	36 domande per lire	5.960.000
Siracusa	5 domande per lire	1.992.000
Trapani	64 domande per lire	17.985.000

In tutto sono state respinte 166 domande, mentre ad oggi giacciono presso l'Assessorato, per il nuovo esercizio, ben 496 domande di contributo per cifre nel complesso veramente imponenti. Esse sono tutte in istruzione e verranno gradualmente sottoposte al vaglio del costituendo Comitato tecnico per la più rapida evasione.

La marineria peschereccia siciliana è ben degna di ogni attenzione, ed il suo potenziamento graduale ma sistematico e continuo, rappresenta saggia politica di investimento produttivistico se si tiene conto dell'enorme incidenza di questo settore, nel quadro generale dell'economia dell'Isola.

*Armamento peschereccio e prodotti.* La flotta peschereccia siciliana iscritta presso i sei compartimenti marittimi dell'Isola, è composta di ben 13mila 96 unità di cui 11 mila 856 remo-veliche, 893 motopescherecci e 347 motobarche.

I pescatori iscritti assommano a 44mila 213 unità.

Durante l'esercizio di cui ci occupiamo sono stati pescati 812mila 891 quintali di pesce, di cui circa 200mila nella provincia di Trapani dove risultano, inoltre, pescati 8mila tonni del peso complessivo di 8mila 500 quintali e per un valore approssimativo di lire 360milioni.

Il valore dell'intero pescato siciliano supera la ragguardevole cifra di 10miliardi di lire.

**NICASTRO, relatore di minoranza.** Si metta d'accordo con l'onorevole Pella e con lo Istituto centrale di statistica!

**DI BLASI.** Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni, alla pesca ed alle attività marinare. I dati sono forniti dai compartimenti marittimi; non vorrà che io vada in giro per raccogliere i dati presso i mercati!

Non vedo i motivi per cui l'ufficio debba dare una cifra per un'altra! (Applausi dal centro) Voi partite dal presupposto che tutto sia falso.

NICASTRO, relatore di minoranza. Dicinove miliardi è calcolato il prodotto nazionale; e lei parla di 10 miliardi per la Sicilia! Non può essere!

DI BLASI. Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni, alla pesca ed alle attività marinare. Non ho un cervello matematico come lei si è autodefinito: quindi non posso gareggiare con la sua competenza!

La grande maggioranza del pescato è costituita dal pesce turchino andato in massima parte, assieme ai tonni, ad alimentare le ricche industrie conserviere che onorano l'iniziativa della Sicilia, altra ricchezza per la Isola, che reclama maggiore protezione perché si salvi dalla grave crisi che da qualche anno la travaglia.

La crisi della pesca. E poichè siamo in argomento, diciamo subito che uno dei più deleteri motivi della crisi che rende tanto precaria la industria peschereccia e quella corollaria conserviere, è determinato dalla indiscriminata importazione che viene consentita sia per il pesce refrigerato che per quello conservato: il primo svilisce il prezzo del nostro pesce fresco specie quando viene immesso sul mercato per la sua industrializzazione contemporaneamente al nostro pescato; il secondo compromette i prodotti delle nostre industrie conserviere che, senza alcuna protezione doganale, per i noti alti costi di produzione non sempre riescono a fronteggiare la concorrenza del prodotto estero.

Come ho più volte fatto presente agli organi interessati, debbo ripetere che è urgente la radicale revisione della politica degli scambi nel settore ittico. Difatti, la temporanea abolizione della licenza di importazione dei prodotti ittici stranieri, in conseguenza della liberalizzazione degli scambi e della messa a dogana dei prodotti stessi, ha determinato un notevole afflusso nei nostri mercati di pesce fresco refrigerato che viene valutato in oltre 200 mila quintali che avrebbe potuto abbondantemente fornire il nostro armamento peschereccio.

Ma oltre al pesce fresco occorre che altra remora venga posta all'importazione del pesce sotto sale e sotto olio che crea un'assai pericolosa concorrenza specie alle nostre industrie siciliane, il che ovviamente si ripercuote sulla pesca e, quindi, sull'umile gente che vive — o purtroppo tenta di vivere — del mare.

Si impone, pertanto, il ritorno almeno alla licenza di importazione nei limiti degli accordi commerciali vigenti, perché si eviti decisamente il più grave danno alla nostra pesca ed alle nostre industrie ad essa intimamente collegate.

Ma questo non basta, e lo abbiamo egualmente ripetuto in sede opportuna; occorre proteggere la nostra produzione, adeguando proporzionalmente i dazi doganali.

Troppi inoltre sono gli oneri che gravano sulla pesca e ad essi non possiamo porre rimedio se non rinnovando l'appello, perché vengano rivisti, dosati, disciplinati meglio ed adeguati alle già scarsissime possibilità di margine di utile delle imprese peschereccie, piccole, medie e grandi.

Ultimo in ordine di tempo, ma assai grave, è l'onere del 4 per cento per l'incremento della mano d'opera che mal si adatta alla pesca che è esercitata, come è noto, nella quasi totalità da aziende a carattere artigiano e familiare con contratto così detto «alla parte».

Or poichè tale nuovo onere non si applica alle attività agricole, artigiane, professionali o artistiche, non si vede perché proprio sulla attività peschereccia debba gravare.

Ove, in sintesi, si riuscisse — mediante lo ammodernamento dei mezzi — ad ottenere una maggiore resa unitaria del pescato; ove si conseguisse una più vigile difesa del prodotto nazionale da parte degli organi centrali; si ripristinasse anche parzialmente la libera pesca nelle acque dell'Africa settentrionale francese; si riducessero gli oneri che gravano sui prodotti ittici, potremmo guardare con serenità all'avvenire della pesca siciliana, cioè all'avvenire di una sensibile aliquota della economia dell'Isola.

Si dirà che la risoluzione della grave crisi resta sempre subordinata a troppe condizioni, e quindi appare un sogno: ed a me piace sognare così, perché credo nella buona volontà degli uomini, nel buon senso degli or-

gani responsabili, nel nostro buon diritto ad un più felice avvenire.

La mia opera, finchè resterò al mio posto, è consacrata alla realizzazione di questo sogno. (Applausi dal centro)

*Iniziative varie.* Durante l'anno di cui ci stiamo occupando notevole eco hanno avuto il convegno dell'armamento, presieduto dal Ministro Cappa presso la locale Camera di commercio; il convegno della pesca, presente il Presidente della Regione, alla Fiera del Mediterraneo; il congresso regionale della cooperazione presieduto dal Presidente nazionale della Confederazione, onorevole Foresi. Iniziative tutte tendenti a sottolineare la posizione di preminenza della pesca nell'economia siciliana ed a stimolare la migliore organizzazione dei lavoratori della pesca e delle loro cooperative, secondo i voti espressi lo scorso anno da questa stessa Assemblea.

*Scuole E.N.E.M..* In ordine alle scuole marinare la « legge Montemagno » emendata per questo settore non è stata ancora attuata ed in Sicilia abbiamo tuttavia le 5 scuole gestite dall'Ente nazionale per l'educazione marina (E.N.E.M.), che bene rispondono allo scopo.

A favore di dette scuole, anche e soprattutto in questo esercizio, l'Assessorato ha avuto particolari cure, integrando ulteriormente le rispettive officine meccaniche, migliorandone l'attrezzatura didattica, risolvendo per qualcuna il grave problema dei locali, dotandole tutte di un apparecchio di proiezione diurna a fini didattici, con un intervento complessivo di ben 24milioni 322mila 500 lire.

Trattative sono corse fra il mio Assessorato e l'Ente gestore di dette scuole per l'ordinamento regionale di esse ed il coordinamento con quelle altre che si ha in animo di creare in base alla citata « legge Montemagno ».

Ho motivo di ritenere che prossimamente potremo con l'E.N.E.M. stipulare una convenzione destinata ad avere assai favorevoli ripercussioni nel settore dell'insegnamento e della educazione marinara in Sicilia. In varie zone marinare, a cura e con finanziamenti del mio Assessorato, sono stati tenuti regolari corsi assai utili di qualificazione per padroni marittimi, per motoristi e per elettricisti.

*Attività marinare.* Per i traffici marittimi, la depressione rilevata dal relatore di minoranza, mi pare che esuli in buona parte dalla specifica competenza del mio Ufficio. Per i porti, difatti, secondo la loro categoria e per le loro strutture ed attrezzature sono competenti il Ministero dei lavori pubblici e l'Assessorato per i lavori pubblici, mentre per i natanti nessun precedente legislativo e nessun fondo stanziato in bilancio mi autorizza ad un qualsiasi intervento. (Commenti dalla sinistra)

Sempre per quanto si riferisce ai porti posso assicurare che la Giunta regionale ha favorevolmente accolto una mia istanza tendente a programmare progressivamente un organico piano di messa in efficienza dei porti pescherecci, dei porti-rifugio e degli scali di alloggio, in atto quasi dovunque inutilizzabili o addirittura inesistenti con gravissimo danno dei natanti che rappresentano una vera ricchezza nostra.

*Pesca nelle acque tunisine.* Volgendo alla fine questa mia relazione, non è possibile non intrattenervi sull'ormai annoso problema della pesca nelle acque tunisine, per cui mi torna aconcia questa sede per ripetere, precisare ed aggiornare lo stato della pratica.

E' vero ed è documentabile che da circa quindici mesi, cioè da quando venni delegato ai servizi della pesca, mi occupo senza sosta e senza stanchezza del grave problema che interessa soprattutto la nostra Isola ed, in modo particolare, le marinerie delle provincie di Trapani, Agrigento e Palermo.

Debbo aggiungere che in questa tenace opera non ho trovato affatto la collaborazione delle categorie interessate, le quali — quando non si sono, addirittura, trovate in disaccordo — si sono limitate, sempre su mia sollecitazione, a tenere riunioni varie ed alla redazione di ordini del giorno. Non che una azione concorde, di massa, anche rumorosa, avrebbe determinato condizioni più propizie per una auspicata soluzione, ma avremmo — almeno — sentito vicina alla nostra fatica la solidale volontà dei nostri pescatori, il pressante appello del bisogno.

Anche quest'anno ho avuto altri contatti personali con gli esponenti responsabili dell'Amministrazione centrale interessata, ho presieduto tre assemblee di armatori e di pe-

scatori in sedi diverse, ho ricevuto la visita cortese del Console generale a Tunisi; ma, purtroppo, se dovessi dire di avere notato dei sensibili passi in avanti della pratica, mentirei.

Neanche nello scorso giugno la pratica poté essere trattata dalla conferenza interparlamentare italo-francese svoltasi a Roma, mentre se ne deliberò il rinvio alla nuova sessione della stessa conferenza, che avrebbe dovuto avere luogo a Parigi nello scorso settembre, ma fu rinviata a tempo da destinare.

L'Assessorato ha tentato tutte le vie, ma lo stato di fatto non si modifica, certo, attraverso la nostra opera unilaterale; anche la fluida situazione interna della Tunisia, ritengo non abbia certo favorito l'avvio e la soluzione della pendenza.

Tante volte ho invitato le organizzazioni di categoria a delegare propri rappresentanti da mandare a Tunisi al fine di sondare gli umori degli ambienti interessati, con maggiore possibilità di successo che una commissione ufficiale, utile per fare subito seguire la opera concreta orientata verso sicuri settori. Diverse volte mi sono state fornite assicurazioni e segnalati nominativi, ho impegnato l'Ufficio per il rimborso delle spese di viaggio, ho curato personalmente il sollecito rilascio di passaporti; ma sta di fatto che di tempo in tempo, nonostante ogni più pressante sollecitazione, sono venuti meno gli impegni e nessuno ancora si è deciso a varcare il Canale di Sicilia!

Debbo, comunque, sottolineare che serpeggiava fra gli interessati una certa perplessità in ordine al problema di cui ci occupiamo, appunto perchè è prevedibile che da una ripresa della libera pesca nelle ricche acque tunisine potrebbe conseguirne altro motivo di ulteriore caduta dei prezzi con grave danno, quindi, di tutti. Peraltra, il problema è sempre vivo e oggetto di cure particolari che debbono necessariamente circondarsi di cautela e di riserbo per ovvi motivi. Noi insistiamo per il buon diritto di un regolamento unilateralmente denunciato e per la vecchia gloriosa tradizione delle nostre marinerie operose e particolarmente capaci, perchè venga riconosciuta all'Italia la libera pesca in quelle acque, mentre in via subordinata non possiamo non chiedere che l'accesso dei nostri pescherecci nelle acque dell'Africa settentrionale francese

venga regolato secondo le consuetudini internazionali e non secondo una speciosa e sempre unilaterale limitazione che attraverso esose distanze isobatiche portano il divieto addirittura anche fin verso acque territoriali nostre!.

Gli organi ministeriali interessati ed i parlamentari che dovranno discutere a Parigi la vertenza conoscono bene queste nostre istanze che auspico, vivamente, di vedere al più presto accolte anche per l'armonica convenienza sul mare di paesi legati da profondi vincoli di laboriosità, da interessi comuni che più che dividere dovrebbero finalmente riavvicinare.

E finalmente una parola sul trapasso dei poteri dalla Amministrazione centrale a quella regionale.

I passi da me personalmente compiuti a Roma hanno incontrato piena adesione e debbo manifestare il mio apprezzamento per la simpatica comprensione dimostratami sia dal Ministro che dal Sottosegretario alla marina mercantile. Il mio Ufficio sta predisponendo lo strumento adatto da sottoporre all'esame della competente Commissione paritetica ed ho fiducia che nei prossimi mesi anche questo settore della nostra potestà regionale troverà completo, ufficiale regolamento.

Signor Presidente, signori deputati, io ho finito: vi avrò forse annoiato, ma mi sorride la speranza che dall'arida e disadorna mia relazione voi vediate con quanta passione io segua i problemi affidati alle mie cure; come io sia impegnato per la ricerca delle migliori soluzioni, e, soprattutto, come io senta profonda la responsabilità del mio lavoro certamente non facile e non lieve.

Il Signore mi leggi ancora di più al dovere di tutto operare, nell'ambito delle mie attribuzioni, per il migliore avvenire della nostra Isola. (Vivi, prolungati applausi dal centro e dalla destra - Molte congratulazioni)

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

— dagli onorevoli Franchina, Nicastro, Guzzardi, Colosi, Cipolla, Di Cara, Cuffaro, Ovazza e Renda:

« L'Assemblea regionale siciliana,

considerato l'impegno del Governo, assunto in base all'ordine del giorno votato all'una-

nimità nella seduta del 29 novembre 1951, di potenziare l'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;

considerato che, malgrado tale impegno, nessun provvedimento concreto è stato attuato per venire incontro alle esigenze della A.S.T.;

considerato che, negli ultimi mesi, il servizio ha subito delle restrizioni nel settore merci con grave danno del commercio siciliano; ancora una volta

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:

a) alla nomina del Consiglio di amministrazione;

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

c) alla concessione all'A.S.T. della gestione delle autostazioni da costruire ai sensi del D.L.P. 19 aprile 1951, n. 21 ». (57)  
— dagli onorevoli Amato, D'Agata, Di Martino e Lo Magro:

« L'Assemblea regionale siciliana,

considerata l'importanza della ferrovia secondaria Siracusa-Ragusa-Vizzini dal punto di vista turistico commerciale e per il collegamento del porto di Siracusa al suo naturale retroterra, anche in considerazione del prevedibile aumento di produzione agricola in quella zona per effetto dell'attuazione della riforma agraria,

impegna il Governo regionale

a svolgere azione per la statizzazione della suddetta ferrovia secondaria o, quanto meno,

perchè in forza alla legge 2 agosto 1952, n. 122, sia attuato il programma di trasformazione e di potenziamento di cui alla relazione presentata nell'agosto 1948 dalla Direzione di gestione della ferrovia suddetta per mandato dell'Assessorato per i trasporti e di una Commissione allora espressamente per ciò convocata dall'Assessore ». (58)

Ha facoltà di parlare l'onorevole Beneventano, relatore di maggioranza.

BENEVENTANO, *relatore di maggioranza.* Dopo la relazione dell'onorevole Assessore, mi rimetto alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nicastro, relatore di minoranza.

NICASTRO, *relatore di minoranza.* Data l'ora tarda ritengo che sia opportuno rinviare la seduta al pomeriggio anche perchè debbo ampiamente illustrare la mia relazione scritta.

RESTIVO, *Presidente della Regione.* Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RESTIVO, *Presidente della Regione.* Io vorrei prospettare alla Presidenza l'opportunità di stabilire un calendario per la discussione del bilancio con la preghiera che tutti coloro che intendono intervenire nei vari settori si iscrivano in modo da rendere possibile una previsione circa la durata dei lavori. Io non voglio qui sottolineare l'aspetto relativo alla scadenza dei termini ed alla urgenza di una conclusione del dibattito; ma è giusto, — e risponde anche ad una esigenza fondamentale della vita regionale — che noi conosciamo la data approssimativa nella quale questa discussione potrà concludersi. Vorrei, quindi, che il Presidente dell'Assemblea, in rapporto a quei contatti che crederà di prendere con i capi gruppo, stabilisca, sin da adesso, quali devono essere gli interventi nei vari settori e stabilisca, grosso modo, quale sarà la durata delle varie discussioni. Tutto ciò naturalmente con quella diserzionalità che, peraltro, è nella nostra tradizione e nella convenienza di tutti.

II LEGISLATURA

CIII SEDUTA

30 OTTOBRE 1952

PRESIDENTE. Assicuro che riunirò i capi-  
gruppo nel mio Gabinetto, alla fine della se-  
duta pomeridiana, per decidere al riguardo.

Il seguito della discussione è rinviato alla  
seduta successiva.

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che l'Assessore  
alla pubblica istruzione, onorevole Castiglia,  
ha fatto conoscere di non potere intervenire  
alle sedute dell'Assemblea nelle giornate di

oggi e di domani perchè assente da Palermo  
per motivi del suo ufficio.

La seduta è rinviata al pomeriggio alle  
ore 17, con lo stesso ordine del giorno.

La seduta è tolta alle ore 13,5.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

*Il Direttore*

**Dott. Giovanni Morello**

Arti Grafiche A. RENNA - Palermo