

## CCCXXII. SEDUTA

(Antimeridiana)

VENERDI 29 OTTOBRE 1954

Presidenza del Presidente BONFIGLIO GIULIO

## I N D I C E

Disegno di legge: « Stati di previsione dell'entrata e della spesa della Regione siciliana per l'anno finanziario dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955 (415) (Seguito della discussione: rubriche della spesa « Trasporti e comunicazioni », « Pesca ed attività marinare », « Turismo e spettacolo » ):

PRESIDENTE . . . . .	9791, 9801, 9805, 9822, 9826
SANTAGATI ORAZIO . . . . .	9791
GRAMMATICO . . . . .	9891
DI BLASI, Assessore delegato alla pesca ed alle attività marinare, ai trasporti ed alle comunicazioni . . . . .	9805
ZIZZO . . . . .	9822

La seduta è aperta alle ore 9,20.

FOTI, segretario ff., dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che, non sorgendo osservazioni, si intende approvato.

Seguito della discussione del disegno di legge: « Stati di previsione dell'entrata e della spesa della Regione siciliana per l'anno finanziario dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955 » (415).

PRESIDENTE. Si procede al seguito della discussione generale del disegno di legge « Stati di previsione dell'entrata e della spesa del-

la Regione siciliana per l'anno finanziario dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955 ».

Si inizia la discussione sulla rubrica dello stato di previsione della spesa « Trasporti e comunicazioni ». E' iscritto a parlare l'onorevole Santagati Orazio. Ne ha facoltà.

SANTAGATI ORAZIO. Onorevole Presidente, onorevole Assessore, onorevoli colleghi, quando, il 21 novembre del 1951, presi la parola in sede di discussione del bilancio sulla rubrica « Trasporti e comunicazioni » per sottolineare all'attenzione del Governo regionale alcuni problemi — che nel mio fervore di deputato nuovo ai dibattiti parlamentari mi sembravano dovessero raccogliere il consenso dell'Assessore e del Governo tutto — non potevo mai pensare che tre anni di tempo trascorressero quasi del tutto inoperosi.

Eppure, onorevole Assessore, voi, quale preposto al ramo dei trasporti e delle comunicazioni, avreste potuto imprimere un ritmo consono alla natura delle vostre funzioni. Io non ho certo mai preteso che, per quanto Assessore ai trasporti, nell'esercizio delle vostre mansioni vi doveste servire di un aereo a reazione; non avrei potuto pretendere tanta velocità e tanto dinamismo, ma certo mi auguravo che almeno aveste usato una veloce littorina per consentirvi di accudire alla vostra attività con molta velocità, con molto senso di dinamismo. Ma forse voi, appunto perchè democristiano, avete avuto in odio un mezzo di trasporto che ha un certo qual sapore nostalgico, ed allora avete preferito un mezzo

## II LEGISLATURA

## CCCXXII SEDUTA

29 OTTOBRE 1954

molto più lento. Io amo raffigurarvi nelle vostre mansioni di Assessore con due strumenti molto lenti, molto ottocenteschi, direi: vi vedo intento alla pesca con la lenza, ed ai trasporti rincantucciato in un lento *omnibus*.

Della pesca e della lenza si occuperà il collega Grammatico di qui a qualche ora; dello *omnibus* mi occuperò io, onorevole Assessore.

Io non capisco perchè un assessorato, che, ai sensi dell'articolo 17 dello Statuto regionale, avrebbe dovuto essere messo in condizioni di funzionare sin dai primissimi anni dell'autonomia regionale, sia rimasto quasi paralizzato in attesa delle norme di attuazione. Eppure, l'articolo 17, nell'elencare le varie attribuzioni concesse dallo Stato alla Regione siciliana, porta al primo posto proprio le comunicazioni e i trasporti. Ma certo voi, signori del Governo, non siete preoccupati di fare rispettare questa priorità nell'elencazione delle attribuzioni regionali, cosicchè le norme di attuazione sono state soltanto varate nel dicembre, esattamente il 17 dicembre del 1953, e pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana soltanto il 17 marzo del 1954, con molta ed esasperante lentezza.

Oggi, finalmente, siamo riusciti a sapere quali sono le attribuzioni specifiche del vostro Assessorato nel ramo dei trasporti e delle comunicazioni.

Non sto qui a rileggere il documento legislativo che è possibile a chiunque avere a disposizione consultando la *Gazzetta Ufficiale*. Soltanto vorrei adesso augurarmi che, definite ormai le sfere di competenza tra Stato e Regione nel campo dei trasporti, non ci si venga più a dire che non si era potuto fare niente perchè ancora mancavano queste norme di attuazione. Le norme ormai sono definite sia per quanto riguarda i trasporti in genere di interesse regionale, sia per i trasporti dati in concessione, sia per la vigilanza e la tutela spettante sugli enti ed istituti di interesse regionale, sia per i pubblici servizi di comunicazione e di trasporti, ad eccezione delle Ferrovie dello Stato che sono rimaste nella sfera di competenza del Ministero dei trasporti. E' previsto, altresì, un comitato regionale di coordinamento, del quale sono stati chiamati a far parte due assessori delegati dal Presidente della Giunta regionale. Non è stato definito ancora il concetto delle sfere di azione dei servizi postali e delle telecomunicazioni

perchè l'articolo 7 dice: « Le norme contenute nel presente decreto non si riferiscono ai servizi postali ed alle telecomunicazioni », onde è da presumere che con questo articolo la Regione abbia abdicato alla seconda parte della lettera a) dell'articolo 17 dello Statuto regionale o c'è da aspettare ancora che venga fuori un'altra norma di attuazione per questa seconda parte.

Come voi stesso potete accorgervi e — ve ne siete accorto col vostro acume — abbiamo ottenuto, dopo sette anni di attesa, soltanto una parte delle attribuzioni contemplate dall'articolo 17 dello Statuto. Io mi sarei aspettato che voi aveste subito attuato il decreto del Presidente della Repubblica del 17 dicembre 1953; il che invece non è avvenuto, perchè, quando si è discusso il bilancio dei trasporti e delle comunicazioni in sede di Giunta del bilancio, abbiamo soltanto formulato dei progetti per l'avvenire, quasichè sette anni fossero decorsi con assoluta soddisfazione per i trasporti e le comunicazioni regionali. Con questa impostazione, è evidente, onorevole Assessore, che noi potremmo definire il vostro Assessorato per i trasporti con una frase molto sintetica ed espressiva, potremmo dire: trasporti anno zero.

Ancora siamo perfettamente al punto di partenza, perchè, se è vero che voi nel vostro discorso di replica, come negli anni precedenti, ci darete talune notizie di ordine statistico, permettetemi che io vi prevenga e vi dica che queste notizie non riguardano la vostra diretta attività, ma l'attività dei cittadini siciliani tutti. Quando ci comunicherete il numero dei viaggiatori sulle ferrovie e sulle autolinee, quando ci comunicherete il numero delle navi che hanno fatto determinati servizi o il numero degli aerei che hanno trasportato altre persone, voi in fondo avrete fatto ciò che qualsiasi burocrate avrebbe potuto fare. Nè credo che voi possiate ritenervi soddisfatto di questi risultati: non potete considerarvi un funzionario dell'Assessorato per i trasporti; quindi, non potete limitarvi a comunicarci determinati risultati statistici. Noi vogliamo sapere quale è la linea politica dei trasporti nel campo regionale; noi vogliamo sapere se la Regione siciliana intenda affrontare o meno taluni problemi. Nè mi potete dire, onorevole Assessore, che in effetti qualche cosa nel vostro Assessorato si è fatta, per-



## II LEGISLATURA

## CCCXXII SEDUTA

29 OTTOBRE 1954

chè il vostro bilancio è la testimonianza, chiarissima della assoluta inefficienza del vostro Assessorato. Voi avete un bilancio di 42 milioni 800 mila lire, dei quali 2 milioni 800 mila lire riguardano le spese per la vita interna dello Assessorato e 40 milioni lo stanziamento relativo allo ampliamento delle autostazioni; dopo di che non c'è altra voce nel vostro bilancio.

Io non so come vi possiate ritenere, non dico soddisfatto, perchè penso che non lo siate, ma legittimato a ricoprire, sia pure delegato dal Presidente della Regione, la carica di Assessore ed a portare il peso e le responsabilità che la stessa carica comportano, quando in effetti questo Assessorato non esiste, perchè i 40 milioni sono legati al programma dei lavori per l'ampliamento delle autostazioni, lavori che in un primo tempo furono affidati alla vostra competenza e poi attribuiti a quella dell'Assessorato per i lavori pubblici. Questa somma poteva essere inclusa nel bilancio dei lavori pubblici e a voi non sarebbe rimasto niente, perchè i 2 milioni 800 mila lire servono per pagare i funzionari e gli impiegati, per arredare e tener su i locali dell'Assessorato. Cosicchè, se voi materialmente non vi foste fatto vedere mai al vostro Assessorato, sarebbe stata la stessa cosa.

Ecco perchè, intervenendo su questa rubrica dopo tre anni, debbo amaramente constatare che siamo allo stesso punto in cui eravamo sette anni fa, cioè così come eravamo allo origine dell'autonomia.

Nel settore dei trasporti e delle comunicazioni non abbiamo assolutamente fatto nulla. E non mi dite, onorevole Assessore, che non ci sia nulla da fare in questo settore, perchè, se noi oggi rivendichiamo la lettera a) dello articolo 17 dello Statuto, ciò facciamo a ragion veduta, appunto perchè riteniamo che nel settore dei trasporti e delle comunicazioni, in una regione depressa qual è la Sicilia, in una regione che ha tante cose ancora da fare per mettersi, non dico all'avanguardia delle altre regioni, ma almeno al livello medio della vita nazionale, l'impulso che sarebbe potuto partire dal vostro Assessorato sarebbe stato veramente notevole. Avremmo avuto bisogno di un Assessore molto dinamico. Voi vi siete rincantucciato in quell'*omnibus* di cui parlavo poc'anzi vi siete cullato nel tran tran di questo trenino che procede con molta lentezza,

qualche volta vi sarete addirittura appisolato e addormentato in questo trenino, dimenticando che in Sicilia esiste un problema veramente ponderoso dei trasporti. E cercherò di dimostrarvelo fra poco, anche se non dirò cose eccezionalmente nuove, anche se ripeterò concetti che avevo in parte sviluppati nel mio intervento del lontano 1951.

Cominciamo, onorevole Assessore, a parlare dei trasporti su strada. In primo luogo affiora un nome: Azienda siciliana trasporti. L'Assemblea regionale siciliana promulgò una legge che doveva servire a risolvere un problema quanto mai dibattuto ed annoso, quello della copertura delle perdite di questa Azienda e di un minimo di garanzia perchè l'Azienda stessa continuasse a vivere. Voi ricorderete benissimo che all'uopo furono stanziati ben 200 milioni di lire come fondo di dotazione e ben 900 milioni come contributo straordinario a copertura delle perdite subite negli esercizi finanziari precedenti.

Onorevole Assessore, non ricorderò qui tutte le polemiche che si fecero allora sull'A.S.T., sugli errori di una impostazione dell'A.S.T., perchè ripeterei argomenti triti e ritriti, noti e arcinoti. Da parte nostra si disse che, se i soldi fossero stati spesi meglio, l'A.S.T. non avrebbe avuto un passivo così pauroso.

Il dibattito allora trovò consenziente il nostro Gruppo politico, in virtù di talune esigenze anche e soprattutto di ordine sociale, quale quella di evitare di mettere sul lastrico centinaia di impiegati, di operai e di lavoratori e, soprattutto, dinanzi alla prospettiva dell'azione calmieratrice che quest'Azienda avrebbe dovuto esercitare nei confronti di molte altre linee automobilistiche regionali. Io, a suo tempo, parlai addirittura di un'eventuale possibile impostazione di socializzazione dell'A.S.T. e dissi: giacchè quest'Azienda è nata dalle cure e dalle premure della Regione e potrà vivere soltanto in quanto la Regione sarà disposta ad addossarsi determinate responsabilità economiche ed amministrative, tanto vale allora che essa venga sottratta all'incertezza delle gestioni precarie e possa finalmente avviarsi verso un avvenire di sicurezza e di tranquillità.

Tutto questo si fece, onorevole Assessore, proprio per questa visione di interessi collettivi, da anteporre a qualsiasi interpretazione strettamente economica delle attività azien-

dali, perchè, se avessimo dovuto seguire un criterio per così dire liberistico, avremmo dovuto abbandonare l'A.S.T. alla sua precoce morte, in quanto giustamente da taluno era stato osservato che, quando una azienda va in passivo, va a rotoli, è inutile, allora, intervenire con sovvenzioni che potranno costituire soltanto il presupposto per lo sperpero di centinaia di milioni della collettività, senza nessun esito positivo. Quindi, incombe su voi adesso una responsabilità enorme, in quanto la sanatoria concessa dall'Assemblea, nonostante l'impugnativa fatta dal Commissario dello Stato, vuole essere semplicemente un atto di interpretazione di problemi sociali al dilà di qualsiasi considerazione tecnico-economica. Ma intanto, onorevole Assessore, nonostante queste belle prospettive, nonostante le assicurazioni che sono venute da parte di tutti i settori perchè l'A.S.T. vivesse con questa specifica mansione, nonostante l'impegno preso dal Governo perchè l'A.S.T. non licenziasse nessun operaio, proprio in data 27 ottobre 1954 da Messina è giunta una lettera di accorata preoccupazione al mio collega Nino Santagati, con la quale la C.I.S.N.A.L. di quella città segnala che alcuni organizzati, dipendenti dall'A.S.T., in servizio presso l'Agenzia di Messina, corrono il pericolo di essere licenziati, mentre altri già sono stati licenziati ed alcuni trasferiti; che un autocarro è stato alienato e che si è già provveduto alla chiusura dei sottimpianti. Io non so quanto di allarmistico e di fondato vi sia in questa notizia e sarò lieto se l'onorevole Assessore ci potrà tranquillizzare.

SANTAGATI ANTONINO. Prenda nota l'onorevole Assessore e intervenga.

SANTAGATI ORAZIO. Io preferirei che egli, prima ancora di prendere qualsiasi altra decisione, sollecitasse immediatamente l'Agenzia dell'A.S.T. di Messina a riassumere gli operai che sono stati licenziati e ad eliminare al più presto tutte quelle carenze tecniche ed organizzative che sono state rilevate. Non è certo in questo modo che noi possiamo continuare a far vivere l'A.S.T., se essa si dovesse soltanto muovere in funzione di uno sperpero di milioni — perchè, tanto, sa che ci sono poi le braccia generose e materne della Regione che interverranno sempre — e, se si doves-

se prendere lo spunto da quelle preoccupazioni che pervadono soprattutto il nostro settore, cioè preoccupazioni di ordine umano e sociale, per tornare qui fra qualche anno e dire: i 900 milioni della gestione precedente non sono bastati, ci vogliono altri 900 milioni, che si aggiungono come voi sapete ad altri ben 900 milioni che sono stati dati ancora prima (quindi 900 prima, un miliardo e 100 milioni dopo, sono già due miliardi). Io penso, onorevole Assessore, che con 2 miliardi in mano ad una sana gestione, si sarebbero potuti fare miracoli; mentre voi sapete che l'A.S.T. non ha fatto neanche ordinaria amministrazione.

OCCHIPINTI. Bisognerebbe non concedere altre autorizzazioni di linee automobilistiche.

SANTAGATI ORAZIO. Accanto al problema dei trasporti su strada, dovremmo prendere in considerazione il problema delle linee automobilistiche; e qui richiamo le dichiarazioni fatte in materia dall'onorevole Occhipinti.

BUTTAFUOCO. Moltissime ditte hanno il monopolio dei trasporti: fanno in modo che le altre non riescano ad ottenere le concessioni.

DI BLASI, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Le sue affermazioni sono perfettamente gratuite, onorevole Buttafuoco. Me lo dimostri con i nomi alla mano ed io le darò notizie nella sede opportuna.

OCCHIPINTI. Fino a quando l'A.S.T. assumerà linee passive, avrà sempre un bilancio passivo.

DI BLASI, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Riceve anche le attive abbondantemente. Bisogna riesaminare tutta questa materia.

OCCHIPINTI. Allora è disamministrazione.

LO GIUDICE, *Presidente della Giunta del bilancio*. Con un coro a tre voci non comprendiamo niente.

PRESIDENTE. Prego di non interrompere.

SANTAGATI ORAZIO. Queste interruzioni sono utili, onorevole Presidente, perchè



## II LEGISLATURA

## CCCXXII SEDUTA

29 OTTOBRE 1954

servono a dimostrare quanto sia scottante il problema e come le soluzioni fin qui prospettate si stiano rilevando del tutto insufficienti; perchè, ad esempio, ho colto un'espressione impegnativa dell'Assessore, il quale ha detto: bisogna riesaminare tutta questa materia.

Come vedete, onorevole Presidente e onorevoli colleghi, ancora nel 1954 si dice che bisogna riesaminare questa materia; nel 1957 si dirà la stessa cosa e staremo tutta la vita a parlare di problemi da esaminare e mai di qualcuno condotto a termine.

DI BLASI, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. La legge del 1939, per la concessione di linee automobilistiche, in atto vigente stabilisce determinati criteri; noi stiamo esaminando l'opportunità di modificarla in campo regionale.

SANTAGATI ORAZIO. Sarebbe utile farlo nel più breve tempo possibile.

Dicevo che per le concessioni delle linee automobilistiche bisogna innanzi tutto evitare dei monopoli poco simpatici e poi tenere presenti le esigenze dell'A.S.T.. Se l'A.S.T. la abbiamo creata soltanto perchè ogni due o tre anni le si diano 900 milioni, allora diciamo che abbiamo fatto una Azienda soltanto perchè fosse beneficata dalla Regione. In tal caso non occorre più iscriverla nel bilancio dei trasporti, la iscriveremo in quello della Presidenza della Regione, dove si parla di beneficenza a persone private o ad enti più o meno privati.

FRANCHINA. Non è così, onorevole Santagati.

SANTAGATI ORAZIO. Onorevole Franchina, lei non ha sentito la mia precedente impostazione. Quindi, non cerchi di enucleare soltanto le frasi negative; io ho detto quale dovrebbe essere la funzione dell'A.S.T..

PRESIDENTE. Onorevole Santagati, io non la sollecito, ma neanche lei deve intrattenersi in conversazioni. L'onorevole Franchina avrà la parola dopo di lei.

SANTAGATI ORAZIO. Bisogna, quindi, sviluppare l'A.S.T.. Ho sentito dire dall'Assessore che l'A.S.T. ha già delle linee attive, e ciò mi fa piacere; ma ritengo che queste linee

non siano in numero tale da consentire ancora all'A.S.T. di avere una gestione non dico al pareggio, ma quasi sana, quasi normale. Ecco, quindi, perchè il problema non è per nulla risolto. E su questo argomento non agiungo altro.

Passiamo ora ai trasporti cosiddetti autofilolotranviari, che lasciano molto a desiderare. A Palermo, per esempio, la frequenza delle corse non è per nulla soddisfacente; il cittadino che deve avvalersi soltanto di questi mezzi di trasporto, è costretto ad attendere l'autobus o il filobus per minuti, per quarti di ora e talvolta per buone mezz'ore. Il che significa che c'è un disservizio notevole. Il vostro controllo dovrebbe essere molto più intenso e più oculato in questo settore, anche perchè, quando i servizi autofilolotranviari sono in mano di una sola società, naturalmente quella fa il bello ed il cattivo tempo, perchè sa che bisogna necessariamente ricorrere a quei servizi non essendocene altri. Quindi, suggerirei, nei limiti del possibile, naturalmente in contemplazione degli accordi giuridici esistenti e degli impegni contrattuali, di evitare sempre il regime monopolistico dei servizi, poichè è noto che dove esistono due società in concorrenza c'è sempre da sperare che i servizi possano migliorare. Questo problema riguarda, però, le piccole città, perchè Catania, Palermo, Messina e un po' anche Siracusa godono di una, se non soddisfacente, almeno possibile rete autofilolotranviaria. Le altre città della Sicilia, come voi sapete, onorevole Assessore, sono ancora in condizioni pietosissime, direi addirittura in condizioni preistoriche ed hanno bisogno di una sana rete di servizi urbani e, soprattutto, extraurbani.

Ho letto nella vostra relazione dell'anno scorso che questi servizi sono migliorati soprattutto per quanto riguarda la rete extraurbana. Non dico che dovremmo essere giunti all'*optimum*, perchè l'ottimo può essere nemico del buono e del meglio; ma, non siamo neppure alla media normale raggiunta dalle regioni centro-meridionali (lasciamo stare le regioni settentrionali, non è il caso ancora di prenderle come termine di paragone). Bisogna fare molto in questo settore e non lasciarsi scoraggiare, perchè la lotta è abbastanza impegnativa e con il vostro *omnibus* non si potrà mai — scusate il termine, onorevole Assessore — pensare di risolvere questo pro-

## II LEGISLATURA

## CCCXXII SEDUTA

29 OTTOBRE 1954

blema. Bisogna che vi mettiate in un bel rapido, in una bella automotrice; non per niente siete preposto ad un Assessorato che per la sua stessa impostazione funzionale richiede molto movimento e molta buona volontà.

Parliamo dei trasporti su rotaie. Come abbiamo visto, attraverso le norme di attuazione, le Ferrovie dello Stato sfuggono alla vostra competenza; però, se sfuggono dal punto di vista strutturale, non devono sfuggire, non possono sfuggire dal punto di vista organizzativo, dal punto di vista dello stimolo che la Regione può dare in questo settore. Sapete che esistono le conferenze orarie ed il Compartimento regionale e, quindi, tutta una sfera di competenze regionali nelle quali la vostra opera di propulsione è addirittura indispensabile. Non possiamo dire che in questo settore si sia fatto molto perchè, nonostante l'accresciuto movimento ed il numero dei passeggeri notevolissimo, il disagio permane. E' inutile ripetere le lamentele sulla lentezza dei convogli ferroviari siciliani; esistono problemi più importanti, predominanti, perchè poi si possa svolgere un servizio regolare ferroviario. E' inutile dire che in Sicilia i treni vanno lenti; il motivo c'è: occorre, anzitutto, provvedere all'elettrificazione delle linee, elettrificazione che procede con molta lentezza.

Per quanto riguarda l'elettrificazione della Messina-Palermo, siamo ancora fermi a qualche chilometro da Sant'Agata di Militello, mentre, secondo i piani programmati alcuni anni fa, nel '54 doveva essere già avvenuta l'elettrificazione dell'intero tratto. Non sappiamo neppure se nel '55 sarà ultimata. Per quanto riguarda l'elettrificazione della Messina-Catania-Siracusa, siamo ancora nel campo delle buone intenzioni, ai primi passi; è un tratto lunghissimo, questo, che rappresenta un'altra spina dorsale dell'intera rete. Completando la Palermo-Messina e la Messina-Siracusa, almeno si saranno sistemate le due grandi litoranee che costituiscono i polmoni dell'organizzazione ferroviaria siciliana. Bisognerebbe pure elettrificare il tratto Palermo-Catania per la via interna, che tocca Caltanissetta, Enna e un po' tutto il cuore della Sicilia. Ma di tutto questo programma non si vedono che i grafici esposti alla Fiera di Messina o in qualche altra mostra delle ferrovie.

C'è, poi, il problema del doppio binario. E' inutile elettrificare quando i convogli, raggiun-

ta una certa velocità, si debbono fermare per aspettare gli incroci. Bisogna perlomeno provvedere al raddoppio in quei tratti dove il traffico è più intenso; per esempio, il tratto Palermo-Fiumetorto. Lo stesso si potrebbe dire per altri tratti come quello Catania-Messina, che rappresenta un'altra spina dorsale perchè si ricollega a tutte le altre comunicazioni del Continente. Di quest'altro programma non si sa niente, anzi non se ne parla.

E c'è anche il problema dell'ammodernamento, dell'adeguamento dell'armamento alle esigenze moderne della tecnica ferroviaria. Non si può pretendere che convogli che vanno a 150 chilometri l'ora possano muoversi sull'attuale nostra rete. Sarebbe un suicidio, sarebbe una follia. Bisognerebbe rettificare le curve perchè non si possono abbordare a 120-130 di velocità.

E' tutto un problema, questo, che bisogna impostare e, soprattutto, attuare gradualmente. Già siamo al settimo anno ed ancora non abbiamo fatto niente.

Ho letto nella relazione di minoranza un programma di impostazione che era stato fatto nel '48 dall'allora assessore D'Antoni, il quale prevedeva una spesa decennale di 218 miliardi, cioè poco più di 20 miliardi l'anno. Non abbiamo speso neanche un miliardo di questa somma, che può sembrare addirittura favolosa.

DI BLASI, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Abbiamo speso 42 miliardi e mezzo in dieci anni, dal 1944 al 1954.

SANTAGATI ORAZIO. E non bastano. Siamo appena ad un sesto delle previsioni medie, perchè, se guardiamo il programma dell'onorevole D'Antoni, questo non prevede nulla di eccezionale; prevede l'adeguamento della potenzialità delle linee Messina-Palermo, Catania-Siracusa, Fiumetorto-Catania, doppio binario Palermo-Termini e Messina-Mistretta per una spesa di 35 miliardi. Sempre in quel piano dell'onorevole D'Antoni era prevista la sistemazione degli scali ferroviari per una spesa di 20 miliardi 900 milioni; impianti di trazione, di riparazione materiale rotabile, di cui ho parlato poco fa, per una spesa di 9 miliardi 940 milioni; miglioramenti secondari degli impianti delle stazioni, non compresi



nel piano di elettrificazione, per una spesa di 9miliardi 700milioni; impianti accessori di esercizio, 2miliardi 540milioni; comunicazioni telefoniche e radiotelegrafiche, 221milioni; materiale rotabile, 17miliardi. Era anche previsto il piano di trasformazione a scartamento normale della linea Castelvetro-Porto Empedocle, per una spesa di 26miliardi; materiale rotabile, 1miliardo 800milioni. Infine, le nuove linee ferroviarie che avrebbero dovuto essere messe in funzione: la linea Regalbuto - Nicosia - Mercatobianco - Alcamo, per una spesa di 49miliardi 200milioni, e la linea Polizzi-Fiumetorto, per una spesa di 11miliardi 600milioni; la Gela-Caltagirone, per una spesa di 8miliardi 800milioni; la Canicattì-Riesi, per una spesa di 14miliardi 920milioni; la Randazzo-Mascalì, per una spesa di 11miliardi, per un totale di 218miliardi.

Non è neppure un programma eccezionale, perchè riguarda la sistemazione delle linee esistenti. Comunque, ripeto, di tutto questo non si è fatto niente, perchè i 42miliardi di cui parlava lei, onorevole Assessore, si riferiscono all'ammodernamento del materiale rotabile, cioè ai lavori di elettrificazione. Sarebbe orgoglio e soddisfazione della Regione siciliana poter dire: questa legislatura almeno ha varato una seconda linea, la prossima legislatura ne potrà varare un'altra. Questo problema, impostato con un sistema di gradualità, potrebbe un bel giorno essere anche risolto. Non dimentichiamo che i nostri nonni iniziarono la costruzione delle ferrovie gradatamente e adesso hanno tramandato ai posteri quel patrimonio che tutti sanno. Se noi invece ci scoraggiamo dinanzi all'imponenza delle cifre, corriamo il rischio di essere sopraffatti dalla imponenza delle opere da compiere.

Di un altro problema io mi sono occupato in sede di Giunta del bilancio; quello relativo alla gara tra la rotaia e la strada. Oggi la impostazione di una determinata rete ferroviaria costa quel che costa (lo abbiamo visto poc'anzi) e non si sa in questo momento quale possa essere la convenienza, se continuare ad incrementare le ferrovie o se servirsi della strada.

Questo l'abbiamo notato in paesi di notevole progresso civile, dove l'incremento ferroviario ha raggiunto quasi la sua saturazione, mentre quello stradale si può dire che è limitato perchè sempre più va migliorando, so-

prattutto quando si arriva nei paesi del Nord Europa o dell'Europa centrale, dove con le grandissime autostrade si riesce a soppiantare in tutto la rete ferroviaria. Ora, qui, in Sicilia, il problema bisogna discuterlo, impostarlo; non è problema da risolvere in un sol bilancio; questi sono piani di una certa lunghezza, quinquennali ed anche decennali. Bisogna impostare il problema e dire: noi, dal punto di vista di quello che è lo sviluppo della strada, possiamo avere queste prospettive e questa utilità, mentre dal punto di vista della rete ferroviaria dobbiamo proporci questi obiettivi. Se noi non coordineremo e non imposteremo mai questo problema saremo un bel giorno veramente ridotti al lumicino e potremo anche amaramente dolerci di non avere voluto assolutamente affrontare questo problema, che è di competenza regionale.

Rimane il problema delle linee secondarie. Voi, onorevole Assessore, nella vostra relazione dell'anno scorso, avete espresso ottimismo e fiducia sulla legge 2 agosto 1952 relativa all'ammodernamento almeno delle linee che più interessano la nostra rete siciliana: la Circumetnea e la Siracusa-Ragusa-Vizzini. Amerei che voi mi deste notizie di ciò che è avvenuto dallo scorso anno ad oggi, perchè dal punto di vista della macroscopicità delle opere si è fatto ben poco per cui non si è visto niente; può darsi che vi sia una determinata impostazione di ordine burocratico e tecnico, che, essendo a vostra conoscenza, desidererei che fosse resa di pubblica ragione nell'interesse del cittadino siciliano. Per la Circumetnea so qual'è la situazione, ma per la Siracusa-Ragusa-Vizzini gradirei dei chiarimenti. Questo problema delle linee secondarie — ripeto — bisogna concretizzarlo, soprattutto quello della Circumetnea, che sta per essere completamente soppiantata dalle linee automobilistiche.

Almeno la parte della linea che attraversa la città deve essere assolutamente soppressa, perchè non è spettacolo decente assistere al passaggio di quella specie di « caffettiera » attraverso il viale XX Settembre e altre strade principali di Catania; dovrebbe, quanto meno, fermarsi al Borgo.

Se consideriamo l'attuale rendimento delle linee automobilistiche, che può dirsi soddisfacente, dovremmo coraggiosamente affrontare il problema della soppressione delle linee se-

condarie. A ciò ostano motivi di diversa natura: la preoccupazione sociale degli impiegati da sistemare, gli interessi pertinenti alla società, la sorveglianza da parte dello Stato. Il problema, ripeto, non è semplice, ma bisognerebbe pervenire ad una sua rapida e definitiva soluzione.

Resta ora da parlare dei trasporti via mare. Anche in questo settore siamo ancora in condizioni non troppo lusinghiere. Innanzi tutto, c'è un problema di struttura che a voi può interessare solo sotto certi riflessi. Il problema riflette la nostra Isola, la quale, come dicevo nella mia relazione fatta in sede di Giunta del bilancio, ha ben sei città su nove affacciate sul mare, quindi potrebbe bene aspirare ad un suo destino sul mare, ad un suo destino marinaro. Ed invece questo non avviene, onorevole Assessore, o avviene addirittura in misura veramente ridicola, irrisoria.

La tragica situazione del porto di Catania è stata da me denunciata innumerevoli volte da questa tribuna in sede di discussione del bilancio, in sede di discussione di singoli leggi, di interrogazioni o di altre iniziative. Questa situazione del porto di Catania non si risolverà se non la affronterete con animo deciso, se non adotterete provvedimenti interassessoriali. L'Assessore ai lavori pubblici dice che la questione del porto di Catania non è di sua competenza e la stessa cosa dicono l'Assessore all'industria e quello alla pesca ed alle attività marinare. In questo modo, onorevoli assessori, voi giocate a rimpiattino, e non potrete mai risolvere il problema perchè fate la politica dello struzzo e non credo che ciò possa essere motivo di soddisfazione per voi. Mettetevi a tavolino e cercate di impostare il problema del porto di Catania, che, come voi sapete, potrebbe giovare a determinate linee di navigazione. Qualcuna passa per Catania, ma, ripeto, ormai il porto di Catania è solo una cenerentola. Si parlava della pubblica istruzione come della cenerentola del bilancio; ma la vera cenerentola della situazione siciliana è il porto di Catania, il quale si è ridotto in condizioni così meschine e dolorose da stringere il cuore di ogni buon catanese che sia affezionato alla sua terra e alle possibilità della sua città. Ecco perchè desidero che voi poniate mente e cuore a questa grandiosa opera, che non è da poco conto, onorevole Assessore, Sol-

lecitate i vostri colleghi del Governo competenti ad impostare una buona volta il problema.

Passiamo al problema del cantiere navale, che Catania una volta possedeva e che oramai è andato in malora. Esiste qualche impresa modesta, ma prima c'era di più. Lo stesso dicasi per Palermo, che in fatto di cantieri navali ha una tradizione che potrebbe continuare, perchè da lì si passa poi alle linee di navigazione, che oggi, come voi sapete, non sono per nulla soddisfacenti. Esiste il servizio marittimo Palermo - Napoli - Palermo che sotto certi aspetti lascia a desiderare; ad esempio, l'orario di arrivo a Napoli è infelicissimo: si arriva alle 5,20 del mattino e, naturalmente, poi bisogna attendere la coincidenza per Roma. Correggere un orario non è un problema di Stato, ma è solo questione di buona volontà. Lo stesso si dovrebbe dire per quanto riguarda la frequenza delle linee, che oggi non sono sufficienti alle esigenze del traffico e che sarebbe bene incrementare.

Vediamo ora cosa fa la Società di navigazione Tirrenia, che riceve contributi da parte della Regione e dello Stato.

DI BLASI, *Assessore delegato alla pesca ed alle attività marinare. Dalla Regione no.*

SANTAGATI ORAZIO. Non ne riceve? Tanto meglio, sono denari risparmiati. La Regione dovrebbe anche stimolare questa società per una maggiore funzionalità e per l'incremento delle linee. Non so, ad esempio, perchè non debba esistere una linea Messina-Napoli o Catania-Napoli. Ad eccezione della Palermo-Napoli-Palermo, non si può dire che in Sicilia esista un vero e proprio servizio di navigazione. E questo è paradossale per un'isola che ha sei capoluoghi di provincia che si affacciano proprio sul mare.

C'è una notevole ripresa per il porto di Augusta, e questo è un segno confortevole che lascia sperare per la soluzione di altri problemi relativi ad attività marinare in Sicilia. Augusta importa molto grezzo per la trasformazione presso la R.A.S.I.O.M. di determinati sottoprodotti del petrolio.

Vi è anche il problema delle isole minori di cui ho fatto cenno, che bisogna a qualunque costo cercare di avvicinare sempre più alla grande Isola.

Passiamo ora ai trasporti aerei della Regio-



## II LEGISLATURA

## CCCXXII SEDUTA

29 OTTOBRE 1954

ne. onorevole Assessore. Ho detto molto in merito nel mio intervento del 1951; ho fatto allora delle proposte, che, naturalmente, sono rimaste giacenti in fondo al mare, perchè nessuno di voi le ha raccolte. La situazione dei traffici aerei in Sicilia è quella che è: molto limitata. Esistono le linee Palermo-Roma, Palermo-Napoli-Roma, Catania-Reggio-Napoli-Roma. In fondo, sono queste le due grandi linee in cui si articola il servizio aereo siciliano, che non è soddisfacente nè come frequenza di corse nè come brevità di tempo, perchè ad esempio, oggi il servizio aereo Catania-Roma comporta circa tre ore e mezzo di viaggio; il che non è un primato di velocità, se si pensa che in linea d'aria sono poco più di seicentocinquanta-settecento chilometri. Cosicché per percorrere settecento chilometri si impiegano quasi quattro ore, con una media di circa cento chilometri orari, quasi simile a quella di una veloce automobile da turismo-sport. Ciò non depone certo molto a favore della velocità dei traffici aerei, anche perchè c'è la preoccupazione delle fermate obbligatorie, in quanto non c'è frequenza di corse. Sarebbe quanto meno auspicabile, direi addirittura indispensabile, una linea diretta Catania-Roma, così come esiste la diretta Palermo-Roma, che effettivamente è utilissima, perchè compie il percorso in poco più di un'ora e mezza. Prima vi era la Palermo-Catania-Palermo che consentiva praticamente due corse al giorno; ora è rimasta la sola Palermo-Catania, con grave danno per il cittadino catanese che non può più recarsi a Palermo e nella stessa giornata ritornare a Catania, e viceversa per il cittadino palermitano.

Amerei avere delucidazioni dall'onorevole Assessore sulla linea Catania-Comiso, che ebbe breve vita e che doveva essere ripristinata. Allora si disse anche che il traffico aereo siciliano doveva essere adibito al trasporto di merce, soprattutto di prodotti primaticci; purtroppo, con l'attuale frequenza questa impostazione economica non può assolutamente essere affidata al servizio aereo.

L'onorevole Assessore dovrebbe esaminare con molta attenzione e con molta buona volontà questo importantissimo problema, non dico per definirlo subito, ma almeno per dargli un avvio, una impostazione, che possa domani lasciarci sperare in una soluzione definitiva.

Onorevole Assessore, ho finito la disamina dei trasporti attraverso la tricotomia della terra, del mare e del cielo, ma non vorrei trascurare un argomento che per un po' ha appassionato i siciliani in questi ultimi mesi: il ponte aereo sullo stretto di Messina. La Regione siciliana ha predisposto, tramite l'Assessorato per l'industria ed il commercio...

PRESIDENTE. E' all'ordine del giorno.

SANTAGATI ORAZIO. ...un disegno di legge, mi pare per l'importo di cento milioni, per effettuare ricerche idrogeologiche che consentano di stabilire la possibilità di un collegamento fra la Sicilia e la Calabria mediante un ponte sospeso. All'uopo è stato anche creato un Comitato scientifico che si avvale dell'opera di istituti scientifici e di enti in base all'apposita convenzione tra l'Assessorato per i lavori pubblici e quello per l'industria e commercio e tra ditte private e tecnici particolarmente esperti in materia. E' prevista una spesa di cento milioni. E' chiaro, però, che questa somma servirà soltanto per stabilire, attraverso le ricerche idrogeofisiche e idrogeologiche, se l'iniziativa potrà attuarsi o meno. Credo che le cose vadano con molta lentezza.

Io parlai sul problema del ponte nel 1951; allora consigliai di impostare il problema non soltanto sulle ricerche, ma sulla possibilità della costruzione di un ponte. Oggi, onorevole Assessore, c'è una società italo-americana, che non dico è disposta ad addossarsi l'onere della spesa, ma che ha dichiarato di avere la capacità tecnica e le possibilità finanziarie per attuare questa iniziativa. Questo non è un fatto che depone molto bene a favore della Regione siciliana, perchè questo problema si sarebbe potuto impostare ben tre anni fa. In secondo luogo si sarebbe potuto ottenere il contributo finanziario dello Stato, della Cassa del Mezzogiorno e di eventuali enti e società siciliane. A me, infatti, risulta che c'era una società italiana ben disposta ad assumere la paternità dell'impresa, che era venuta anche a Palermo ed aveva avuto determinati approcci con taluni membri del Governo; quando si accorse, però, che non se ne faceva niente, se ne tornò con le pive nel sacco, scoraggiata e delusa.

Io mi domando perchè ci debba essere nel Governo regionale questa refrattarietà ad affrontare problemi che possono dirsi di im-

stazione grandiosa e che avrebbero dato anche prestigio alla nostra legislatura. Voi capite, onorevole Assessore, cosa sarebbe significato se questa legislatura avesse potuto avviare su basi concrete e tecniche la costruzione del ponte sospeso sullo Stretto di Messina. Sarebbe stata una impresa tale da passare addirittura alla storia.

DI BLASI, *Assessore delegato alla pesca ed alle attività marinare*. Ed i miliardi chi ce li dà?

MAZZULLO. Ci vogliono cento miliardi!

SANTAGATI ORAZIO. Non hanno importanza, onorevole Mazzullo. Quando dobbiamo tirare fuori un miliardo per l'A.S.T. lo troviamo. Il problema sarebbe stato risolvibile; allora io dissi che lo Stato poteva intervenire con una sua quota, che la Cassa del Mezzogiorno poteva intervenire con un'altra sua quota e che anche la Regione siciliana poteva intervenire con delle quote dilazionate nel tempo, ad esempio due o tre miliardi all'anno. Nessuno di noi, onorevoli colleghi, pensi che la società americana costruisca il ponte per regalarlo alla Sicilia; essa pretende il pedaggio, perchè si rifarà delle spese sostenute. Non capisco perchè queste iniziative, che con un po' di buona volontà e di coraggio potrebbero essere paternità della Regione e dell'Assemblea, debbano costituire appannaggio di una società americana. La verità è che a noi, onorevole Assessore, manca spesso il coraggio di certe iniziative, forse perchè ci sentiamo troppo piccoli per cose troppo grandi.

DI BLASI, *Assessore delegato alla pesca ed alle attività marinare*. Abbiamo un bilancio di 30miliardi per tutta la Sicilia.

SANTAGATI ORAZIO. Per quanto riguarda le poste e le telecomunicazioni, per l'articolo 7 della legge sulle norme di attuazione, voi, in un certo qual senso, siete ancora privo di una legittimazione giuridica...

DI BLASI, *Assessore delegato alla pesca ed alle attività marinare*. Sono di interesse nazionale.

SANTAGATI ORAZIO. C'è, però, un interesse locale; quanto meno, ci potrebbe essere una certa opera di propulsione, di stimolo e di segnalazione verso lo Stato. Voi

avete già, nella relazione dell'anno passato, comunicato alcuni dati sugli impianti di stazioni radiotelefoniche, sugli uffici trasformati in ricevitorie ed altri servizi del genere. Su tutta questa materia io posso dirvi una cosa sola: dovrete voi fare in modo, soprattutto per quanto riguarda le poste e i telegrafi, di accentuare lo sforzo di impianti e di miglioramenti, perchè molte zone lasciano ancora veramente a desiderare.

D'altra parte, al Ministero delle poste e telecomunicazioni vi è da due anni un sottosegretario siciliano, della provincia di Catania, l'onorevole Vigo. Anche per questo, quindi, credo che potreste cercare in tutti i modi di avvantaggiare la Sicilia di talune iniziative e prospettive.

Rimane il problema dei telefoni. La S.E.T., che si trova in regime di monopolio, in Sicilia fa anch'essa il bello e il cattivo tempo. Io non so quale sia la situazione delle altre città, ma per Palermo e Catania, dove vivo, non c'è da esserne per niente soddisfatti. Non è giusto che una città come Palermo, che conta mezzo milione di abitanti, debba avere una rete telefonica insufficiente. Nonostante l'istituzione di 3mila numeri nuovi, Palermo non ha ancora cavi tali da potere resistere ad una pioggia di alcune ore. Voi sapete cosa avviene a Palermo non appena piove o si verifica qualche perturbazione atmosferica: tutti i telefoni vanno a farsi benedire. Il che non depone per nulla a favore della manutenzione della S.E.T., che è diligente nel pretendere i canoni di abbonamento, ma non è molto solerte nel curare l'impianto della sua rete e, soprattutto, la manutenzione della stessa.

Per Catania la situazione è ancora peggiore. Nel 1952 si è avuta una immissione di circa 2mila numeri telefonici e da allora non si è fatto più nulla. Si è parlato di un ampliamento della rete perchè troppo carica e non in grado di sostenere ulteriori coppie di telefoni, ma sino ad oggi non si sa nè come nè quando questo ampliamento sarà ultimato, nè quanti altri numeri potranno essere immessi. Per una città come Catania, di oltre 300mila abitanti, l'attuale rete telefonica è addirittura meschina.

Come vedete, onorevole Assessore, noi discutiamo come se fossimo sempre all'inizio della nostra attività legislativa. Io vi chiedo: ritenete voi, coscienziosamente, che il bilancio che oggi sottoponetè all'approvazione dell'Assemblea, possa costituire un atto positi-



vo e convincente non dico per noi, che abbiamo la possibilità di seguire da vicino la vostra opera, ma per l'opinione pubblica siciliana, per tutti quei cittadini che si aspettano dalla Regione delle opere costruttive e serie? La verità è che voi, come i vostri colleghi di Governo, siete partito con la foga di un pulcino per rinnovellare e risolvere molti problemi siciliani, ma poi questa foga, questo entusiasmo, questo fervore si è andato esaurendo nell'esercizio di quelle cabale politiche che spesso vi distraggono e vi sottraggono ai vostri doveri di Governo. Non si può governare con una Assemblea che deve rincorrere il « voterello » di maggioranza per evitare la caduta del Governo; non si può governare in una atmosfera di assoluta instabilità, anche se questa instabilità, per le capacità indubbie di temporeggiatore e di aggiustatore del preposto all'Amministrazione regionale, possa sembrare che sia duratura fino all'infinito. Ma è tutta illusione: il Governo, perchè possa seriamente lavorare, ha bisogno di energie e queste energie le ha consumate negli ambulatori dell'Assemblea anzichè sui banchi di Governo e nelle attività preminenti delle funzioni di Governo.

Ieri sera mi capitava di leggere un brano de « Il mercante di Venezia » di Shakespeare; voglio leggerlo anche a voi, onorevoli colleghi, perchè rappresenta un po' la situazione del Governo regionale. Fa dire Shakespeare a Graziano, uno dei protagonisti: « Tutte le cose di questo mondo si ricercano con maggiore ardore di quello con cui se ne gode... come salpa dal suo nativo porto, simile ad un giovane inesperto o ad un figliol prodigo, la nave tutta pavesata e stretta per gli abbracci del vento allettatore e come essa si torna simile al figliol prodigo con i fianchi squassati dalla tempesta e le vele squarciate, rotta e ridotta alla miseria da quel vento allettatore! »

Onorevole Assessore, sottraetevi a quel vento allettatore, fate sì che il Governo possa essere nuovo, fresco e pieno di energia e su questa scia di progresso e di benessere vi seguirà tutto il popolo siciliano. In tal modo possiamo veramente aprire una era nuova di benessere e di necessario rinnovamento in tanti settori dell'Amministrazione regionale. Domani, forse, potrà avere inizio una marcia nuova e su questa marcia di benessere e di

progresso il Movimento sociale italiano sarà sempre all'avanguardia. (*Applausi dal settore del Movimento sociale italiano*)

PRESIDENTE. Comunico che l'onorevole Franchina ha rinunciato a parlare sulla rubrica della spesa « Trasporti e comunicazioni ».

Si passi alla rubrica dello stato di previsione della spesa « Pesca ed attività marinare » la cui discussione ha avuto inizio nella seduta precedente. E' iscritto a parlare l'onorevole Grammatico; ne ha facoltà.

GRAMMATICO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Assessore, il mio intervento quest'anno sulla rubrica in discussione sarà brevissimo e limitato ai soli problemi della pesca propriamente detta. Del resto, altre volte io ho trattato il problema relativo alla critica situazione in cui versa la nostra industria ittica ed il collega Orazio Santagati, nel corso del suo intervento sulla rubrica dell'industria e commercio, ha puntualizzato questo problema mettendo in risalto come esso nasca e si sviluppi da quella politica di liberalizzazione che è stata intrapresa dal Governo nazionale e che ha arrecato finora grandi danni all'economia nazionale e, soprattutto, a quella meridionale.

Forse sarò costretto a ripetere tesi e concetti che ho espresso in altre occasioni, perchè la crisi della pesca continua a permanere grave, anzi si è ancor più aggravata in questi ultimi tempi.

Debbo premettere che sono rimasto meravigliato nel constatare che la relazione economico-finanziaria dell'onorevole Assessore alle finanze non fa alcun cenno ai dati della pesca. Se dovessi ricavarne un giudizio di natura politica, dovrei dire che al Governo, quanto meno, sfugge la grande importanza di questo settore e forse, formulando questo giudizio, io non sarei lontano dal vero, perchè il Governo, sebbene sollecitato per molti anni dall'Assemblea a trasformare la sistemazione e la struttura dell'Assessorato per la pesca, ancora non ha provveduto e l'Assessorato continua a muoversi sul piano formale, prettamente e squisitamente amministrativo e non già politico.

Per rendersi conto dell'aggravarsi della crisi della pesca basta dare uno sguardo ai dati statistici che lo stesso Governo regionale ci ha forniti col bollettino edito dall'Assessorato-

## II LEGISLATURA

## CCCXXII SEDUTA

29 OTTOBRE 1954

per l'industria e per il commercio. Noi osserviamo che nel 1953 la produzione è stata di quintali 487,252 contro quintali 594,392 del '52 e che, secondo quanto precisa il bollettino, la diminuzione della produzione si riferisce proprio al pesce azzurro, passato da 374 mila 292 quintali nel '52 a 248 mila 424 quintali nel '53, segnando, quindi, una diminuzione veramente considerevole del 33,7 per cento. Ed ancora, nel primo trimestre del 1954 (non si conoscono ancora i dati dell'intero anno perchè la campagna della pesca non è ancora chiusa) si è avuto un pescato di quintali 9 mila 322 contro quintali 13 mila 856 nel primo trimestre del '53. Questi sono i dati forniti dal bollettino statistico della Regione siciliana.

Soffermiamoci anche sui dati forniti da una altra pubblicazione edita dalla Camera di commercio di Trapani, relativa a quel compartimento marittimo, per il periodo maggio-luglio abbiamo quintali 12 mila contro i 30 mila quintali del 1953 e i 42 mila quintali del 1952.

Da questi dati, onorevole Assessore, appare in tutta evidenza che la produzione della pesca siciliana è in calo non solo preoccupante, ma, direi, addirittura tragico, sia che si consideri sotto l'aspetto armatoriale, sia sotto quello industriale e sociale, poichè sono decine e decine di migliaia i pescatori occupati in questo settore e, quindi, decine e decine di migliaia le famiglie interessate al problema.

Se così stanno le cose, non ci sono dubbi che questa discussione sulla rubrica concernente la pesca e le attività marinare, secondo me, deve essere impostata sulla trattazione della crisi relativa alla diminuzione del pescato che di anno in anno si registra in Sicilia. In essa vi sono delle cause che nascono da elementi contingenti e da situazioni particolari; vi sono anche responsabilità da parte del Governo, responsabilità di natura politica. Io debbo ricordare che la crisi del pescato non è nuova. E' un problema che la nostra Assemblea ha affrontato sin dal 1951 e a conclusione di quella discussione venne approvato, se mal non ricordo, un ordine del giorno in cui, fra le cause della crisi della pesca, si annoveravano quelle dell'impoverimento dei banchi di pesca. Quell'ordine del giorno terminava con queste parole: « S'impegna il Governo regionale a cercare di emanare gli opportuni provvedimenti per risolvere il problema stesso ».

Dobbiamo ricordare altresì che l'Assemblea regionale siciliana ebbe ad occuparsi, ancora una volta, di questo problema in occasione di un ampio dibattito che si è svolto, credo, nel 1953; si giunse, allora, all'approvazione di un altro ordine del giorno, la prima parte del quale si occupava proprio del settore della pesca. Il Governo regionale, attraverso quell'ordine del giorno, veniva impegnato:

a) a consentire ai nostri pescatori la attività nelle acque tunisine;

b) a sviluppare ed intensificare la ricerca di nuovi campi di pesca nelle acque nazionali;

c) a introdurre i sistemi moderni per la localizzazione e la cattura del pesce;

d) a studiare la possibilità di influenzare lo sviluppo del plancton e di limitarne la distruzione;

e) ad applicare con estremo rigore le norme sulla protezione del novellame e sulla disciplina della pesca, emanando, se del caso, nuove disposizioni per un più razionale sfruttamento del mare;

f) a studiare il problema del ripopolamento artificiale dei campi di pesca;

g) a limitare l'importazione di pesce fresco dall'estero, per uso di conservazione, al periodo ottobre-marzo ».

Ebbene, che cosa è stato fatto da parte del Governo per poter risolvere questo problema? Quali provvedimenti il Governo ha preso? Mi si dirà che ha fatto qualcosa. C'è, per esempio, la legge del 24 ottobre 1952; c'è l'accordo per la pesca nelle acque tunisine; c'è una lotta alla pesca di frodo. Sono, tutti questi, interventi che tendono a risolvere il problema, a migliorare le nostre possibilità di pesca ad aumentare, quindi, il quantitativo del pescato.

Quando, dopo alcune settimane dall'approvazione della legge, in sede di bilancio, si discusse la rubrica della pesca, ebbi a dire che quella legge difficilmente avrebbe potuto venire incontro alle esigenze della pesca italiana, poichè vi erano delle incongruenze palesi in merito alla questione del vincolo per la concessione di un contributo per ogni natante e anche per quanto riguarda i natanti di nuova costruzione. Lo stesso Assessore riconobbe la validità di tali incongruenze ed affermò che bisognava subito eliminarle. Dichiarò addirittura che gli uffici dell'Assessorato per la pesca stavano preparando un disegno di legge di modifica della legge precedente.



Purtroppo, a distanza di quasi due anni noi non vediamo ancora giungere in Assemblea questo disegno di legge, che avrebbe dovuto mettere quella legge in condizione di agire con migliore efficacia. La responsabilità di questo stato di fatto obiettivo è del Governo. La legge del 24 ottobre 1952, secondo me, non riesce a mettere l'armamento peschereccio siciliano nelle condizioni dovute per potere guardare con tranquillità al suo avvenire. In altri termini, con quella legge noi diamo la possibilità al nostro armamento di allungare la sua vita o, meglio ancora, di allungare la sua agonia e indirettamente veniamo anche ad aumentare il numero delle unità che costituiscono l'armamento peschereccio siciliano. Lei, onorevole Di Blasi, lo scorso anno, quasi compiaciuto, ci comunicò che l'armamento siciliano era aumentato proprio in virtù di quella legge e ne specificò le cifre. Io debbo dirle, invece, che questo aumento mi preoccupa. Noi dobbiamo, indubbiamente, sostenere e incrementare quelle industrie che sono sane; dobbiamo in altri termini, preoccuparci di sanare la grave situazione in cui versa il naviglio esistente e non già di aumentare le unità di armamento. Impostato in questi termini il problema, la legge non riesce per niente a raggiungere lo scopo. Ed allora che cosa bisogna fare? Questa legge dà la possibilità all'armatore di ottenere un contributo di cinquanta, di cento ed anche di centocinquanta mila lire, ma non permette di agire in profondità. Bisogna, secondo me, riesaminare a fondo tutto il problema per mettere in condizione il nostro naviglio da pesca di aggiornarsi dal lato tecnico, di aumentare la sua autonomia.

Onorevole Assessore, se noi non riusciremo a risolvere (perchè ancora non lo abbiamo risolto) il problema della pesca nelle acque tunisine, se noi non riusciremo a fermare l'impoverimento dei banchi di pesca, noi dovremo cercare altri banchi di pesca, altri mari, e dovremo, quindi, mettere la nostra flotta di pesca in condizioni di potere raggiungere questi altri mari e di potere operare con le necessarie attrezzature questo nuovo tipo di pesca, che chiamerei di alto mare. I nostri pescatori sono tra i migliori d'Europa, e quindi, potrebbero riuscire in questo tipo di pesca. Dobbiamo, dunque, fare di tutto perchè venga trasformata in questo senso la struttura del nostro armamento peschereccio. Soltanto così

noi potremo uscire dalle strettoie in cui attualmente ci troviamo.

Accordo per la pesca nelle acque tunisine. La stampa isolana, direi intelligentemente orchestrata, ha portato alle stelle questo accordo. Un giornale addirittura l'ha definito il fatto politico più importante del dopoguerra. Noi dobbiamo uscire dal campo delle esagerazioni e rientrare in quello delle giuste proporzioni.

Che cosa è questo accordo? Innanzitutto è un accordo privato; questo è il punto che bisogna chiarire. Un accordo privato tra i nostri pescatori ed armatori e gli industriali ittici tunisini.

Di conseguenza un accordo che manca di crisma politico vero e proprio, anche se l'Assessorato si è interessato perchè esso giungesse a conclusione. Quale è la sostanza di questo accordo? Oggi come oggi l'accordo prevede la concessione immediata di 15 licenze ai nostri pescatori, salvo a rivedere la quota di queste licenze in un secondo tempo, dopo i risultati del primo esperimento. L'accordo non risolve il problema della nostra marineria da pesca. Quindici licenze consentono a quindici motopescherecci di andare a pescare. Ma noi abbiamo centinaia di motopescherecci! Il problema, deve essere risolto in senso generale, ponendo tutti gli armatori siciliani in condizione di avvantaggiarsi dell'accordo. C'è poi il fatto che i nostri armatori che vengono in possesso della licenza sono costretti a portare il pescato a Susa, indipendentemente dai banchi dove è stata effettuata la pesca.

Qual'è l'altra condizione? Che il pescato può essere venduto nel momento in cui vengono esaurite le scorte di prodotto locale. E che cosa avviene in pratica? Quello che diceva ieri sera l'onorevole Di Cara; cioè che, ora per un motivo ora per un altro, gli industriali del posto fanno attendere per delle giornate i nostri armatori, ed il pesce logicamente finisce col guastarsi. Soltanto in un secondo tempo passano a comprarlo, ed allora operano uno strozzinaggio nel prezzo. Quindi, abbiamo un vincolo sulla libertà di esercizio dell'attività del pescatore, il quale è soggetto a queste misure adottate dagli industriali ittici del luogo. A ciò si vorrebbe porre riparo dando la possibilità ai nostri armatori di portare il loro prodotto anche in Sicilia, indipendentemente dal posto in cui è stato pescato, dietro pagamento di un canone. Non sono di

accordo. I nostri pescatori riescono a pescare quintali di prodotti nei nostri mari. E solo perchè l'armatore è in possesso di una licenza, noi dobbiamo pagare un canone alle autorità tunisine o, comunque, agli industriali tunisini? Non mi sembra giusto.

Dopo tre anni di trattative del Governo regionale per concretizzare un accordo di natura politica si è dovuto, infine, per forza, giungere ad un accordo di natura privata. E' fallita, dunque, l'azione del Governo regionale sul piano politico. A ciò si aggiunge che i termini dell'accordo privato non sono per niente favorevoli ai nostri armatori. Io ho insistito sempre per la tesi che il problema debba essere risolto sulla base del diritto internazionale. In altri termini, il diritto internazionale riconosce come mare territoriale quello compreso entro le tre miglia dalla costa. I nostri pescatori, quindi, potrebbero pescare tranquillamente soprattutto con maggior prestigio e dignità nelle acque tunisine senza dovere pagare canoni a chicchessia.

Mi si dirà che per potere giungere a questo bisogna percorrere la via diplomatica, la scabrosa via diplomatica, perchè d'altra parte questo problema è nato come conseguenza dei risultati dell'ultima guerra. Ed allora che si percorra pure la via diplomatica; che la Nazione faccia riconoscere il nostro buon diritto, così non staremo più a perdere del tempo inutilmente e toglieremo da una posizione di disagio i nostri armatori.

Problema della pesca di frodo. Debbo dare atto al Governo che in queste ultime settimane ha cercato di colpire inesorabilmente tutti coloro i quali esercitano la pesca di frodo.

Come ha potuto fare questo? Avvalendosi di quelle norme che sono in vigore e dei mezzi che sono a sua disposizione. Debbo dire, però, che le norme attualmente vigenti non sono consone al tempo in cui viviamo e, pertanto, devono essere riviste. Gli organi competenti e responsabili non hanno oggi i mezzi per potere combattere *in loco* la pesca di frodo. Giustamente, in un ordine del giorno approvato da questa Assemblea, si raccomandava di: «applicare con estremo rigore le norme sulla protezione del novellame, sulla disciplina della pesca, emanando, se del caso, nuove disposizioni per un più razionale sfruttamento del mare».

Ecco quello che occorre fare: rivedere queste norme, affrontare in maniera vasta il pro-

blema e, soprattutto, dotare gli organi competenti dei mezzi necessari per impedire lo esercizio della pesca di frodo, che tanto fortemente contribuisce all'impoverimento dei nostri banchi da pesca. Poi, darsi alla ricerca di nuovi banchi.

Sono stati fatti esperimenti che hanno dato risultati positivi. Perchè, io mi domando, non si incrementano questi esperimenti e, soprattutto, non si passa dal piano sperimentale a quello pratico? Se riusciremo a trovare nuovi campi di pesca — e pare che ce ne siano nell'ambito della nostra giurisdizione marittima — potremo veramente sperare nella possibilità che questo calo di produzione del pescato abbia finalmente termine e inizi un'altra fase, quella dell'aumento del pescato.

Il problema fondamentale del nostro armamento peschereccio, come dicevo poc'anzi, è quello del suo ammodernamento integrale. Dobbiamo dire la verità: il nostro armamento di pesca è il più vecchio ed arretrato d'Europa. Tutte le altre nazioni hanno fatto passi da gigante e noi siamo rimasti fermi all'800. I nostri sistemi di pesca non sono per niente aggiornati. Dobbiamo muoverci su questo terreno, onorevole Assessore, se vogliamo valorizzare questo settore, se vogliamo svolgere in Sicilia una vera politica per la rinascita della pesca.

Un altro punto molto importante vorrei sottolineare: quello dei costi di produzione. Le altre nazioni concedono agevolazioni sotto tutte le forme ai loro pescatori, noi non le concediamo e i nostri pescatori sono costretti a muoversi attraverso crediti non già attinti presso le banche al tasso minimo, ma spese volte presso strozzini, i quali finiscono col costringere al fallimento quel povero armatore. Lei conosce meglio di me quanti armatori in questi ultimi anni sono falliti, hanno dovuto vendere i loro motopescherecci e darsi ad altre attività, danneggiando lo sviluppo di questo settore.

Crediti pescherecci al tasso minimo, senza tasso d'interesse, direi, come si pratica presso altre nazioni. Occorre anche venire incontro alle spese del costo dei nostri motopescherecci, venire incontro ai nostri armatori per quanto riguarda i centri di raccolta del pescato. Una volta ebbi a parlare ampiamente di questo argomento: i mercati difettano in Sicilia; soprattutto difettano le centrali del freddo, che sono indispensabili quando si ha, come



noi l'abbiamo, una grande marina peschereccia. Veniamo incontro anche a questi nostri armatori attraverso la creazione di porti pescherecci e di porti rifugio dotati degli strumenti necessari. Tutte le nostre isole, alcune delle quali vicinissime ai banchi in cui si esercita la pesca, sono sprovviste di porti pescherecci. I nostri motopescherecci non hanno la possibilità di rifornimento *in loco*. La nostra Sicilia, che è terra prettamente marinara, non ha un solo porto peschereccio degno di questo nome. I nostri sono porti attrezzati alla men peggio.

Il problema dei porti pescherecci è importante e deve richiamare l'attenzione dell'onorevole Assessore alla pesca anche se la competenza specifica è dell'Assessore ai lavori pubblici. L'Assessorato per i lavori pubblici dovrà preoccuparsi della costruzione di questi porti pescherecci, ma lei, onorevole Assessore, si deve preoccupare di preparare quel piano organico che una volta ebbe ad annunciare in questa Assemblea, relativo ai porti pescherecci da costruire in Sicilia. Una volta per tutte lei deve rappresentare alla Giunta del Governo la necessità di un finanziamento organico per la creazione dei porti pescherecci in Sicilia. Sarà poi l'onorevole Assessore ai lavori pubblici a provvedere alla costruzione dei medesimi.

Noi siamo indietro per quanto riguarda la attrezzatura dei moto pescherecci, ma siamo anche arretrati per quanto riguarda i mercati ittici, i mezzi refrigeranti di trasporto, i porti pescherecci.

Il problema è essenzialmente politico. Deve entrare nella mente del Governo regionale che il settore della pesca è uno dei più importanti della economia della nostra Isola, che a questo settore debbono essere dedicate veramente particolari cure; che manca una vera politica della pesca. (anche in Italia, ma soprattutto in Sicilia, che è, tra le Regioni, la più interessata).

L'onorevole Di Cara, nel corso del suo intervento, ha dato lettura di alcuni articoli di *Sicilia-Regione*; in essi si diceva che altre nazioni hanno fatto dei progressi in questo campo, dei progressi formidabili; che altre nazioni hanno attuato una politica della pesca. Noi, invece, ancora non siamo riusciti ad attuarla e dobbiamo riuscirci a tutti i costi. Solo attraverso una vera politica della pesca, con

interventi massicci, consistenti ed organici, noi possiamo risolvere questo problema.

Chiudo il mio intervento, onorevole Assessore, rivolgendole una preghiera anche a nome del mio settore: si faccia interprete presso la Giunta di Governo dell'esigenza in Sicilia di una politica della pesca, che apra orizzonti nuovi alla nostra marineria peschereccia. (*Applausi del settore del Movimento sociale italiano*)

PRESIDENTE. A conclusione della discussione svoltasi sulle rubriche « Trasporti e comunicazioni » e « Pesca ed attività marinare » ha facoltà di parlare l'Assessore delegato, onorevole Di Blasi.

DI BLASI, *Assessore delegato alla pesca ed alle attività marinare, ai trasporti ed alle comunicazioni*. Onorevole Presidente, signori deputati, quando il 30 ottobre 1952 intervenivo nella discussione per l'approvazione del bilancio di quell'esercizio, nella grave responsabilità che la crisi della pesca portava necessariamente il mio Assessorato all'apprestamento di idonei strumenti e di provvedimenti correttivi, manifestavo il convincimento che la saggezza di questa Assemblea, approvando qualche giorno prima la legge per il potenziamento delle imprese pescherecce, aveva già creato il primo pilastro validissimo almeno per la difesa di chi, da questo settore di attività isolana, trae motivo di vita e partecipa in così larga misura all'economia della Regione.

Pur con le pecche, pur con le difficoltà nella sua applicazione, che avremmo voluto più facile e più spedita, la legge 24 ottobre 1952, numero 50, ha indubbiamente salvato tante aziende, reso possibile l'armamento di buona parte del naviglio che diversamente sarebbe rimasto in disarmo, ha — in una sola parola — reso possibile in questi ultimi anni la resistenza degli armatori siciliani alle gravi conseguenze di fattori vari negativi che andiamo ormai da tempo denunciando come « crisi della pesca ».

Noi possiamo concordare, con molti dei nostri critici di opposizione, che la politica dei contributi non è la più idonea o almeno non è la sola atta a sanare una situazione; diciamo invece che laddove uno stato di grave disagio è determinato da fattori di ordine vario, alcuni dei quali non pertinenti la nostra competenza o l'umano intervento, la solidarietà

della pubblica amministrazione determina sempre un fattore psicologico di incoraggiamento e concreti motivi di resistenza soprattutto quando tutto può apparire compromesso. E la Regione ha seguito questo indirizzo con prontezza e con larghezza, spesso superando gli scogli interpretativi della legge.

Chi in buona fede segue le vicende dei nostri pescatori, chi ne ascolta le ansie ed i giudizi non può farsi eco della vera diffusa gratitudine che queste umili e tanto sfortunate categorie di lavoratori hanno per la Regione, senza con ciò volere assumere che la tranquillità è tornata nelle spiagge e il benessere nelle famiglie. Sta però di fatto che molte imprese, senza l'ausilio regionale, sarebbero da tempo in disarmo con il conseguente aggravamento della disoccupazione marinara.

Nei due anni in cui la legge 24 ottobre 1952 opera, sono pervenute al mio Ufficio ben 2470 domande di contributo da parte di singoli pescatori e altre 83 di cooperative. Di esse, ben 2368 sono state esaminate: 439 domande o perchè il richiedente aveva già fruito di contributo analogo da parte del Ministero o della Regione, o perchè non documentate, sono state respinte e 194 abbandonate dagli interessati o per non avere potuto esibire il fatturato o per non avere voluto consentire l'ipoteca prescritta dalla legge. Complessivamente sono state erogate o sono in via di erogazione lire 500 milioni, delle quali ben 77 milioni 500 mila per la costruzione di 30 nuovi motopescherecci.

La preoccupazione manifestata dal collega, onorevole Grammatico, mi pare che non abbia fondamento in quanto che, se abbiamo incoraggiato la costruzione di nuovi pescherecci, (e vi sto dicendo che trenta sono stati costruiti in questi ultimi due esercizi) ciò porta con sé che altrettanti, e forse più, scafi sono stati messi in disuso perchè inidonei alla navigazione o alla pesca.

Dando un sommario esame alla natura dei nostri interventi, può affermarsi, con compiacimento, che essi non riguardano solo l'approvvigionamento di materiale di consumo, di armamento o per riparare le conseguenze di frequenti sinistri, ma tendono decisamente al miglioramento delle attrezzature di bordo, alla motorizzazione più adeguata, alla fornitura di moderni strumenti di osservazione e di segnalazione.

La verità ormai acquisita è che il successo

della pesca riposa nell'adeguamento dei mezzi: scafo, motore, reti, lampade, strumenti di bordo.

La legge regionale ha assolto egregiamente e continua ad assolvere questa esigenza.

Ma esaminiamo quant'altro l'Assessorato ha fatto per neutralizzare gli effetti deleteri della crisi e per migliorare le condizioni obiettive del settore.

Quello della disciplina della pesca è uno di quei problemi che vanno affrontati con decisione, anche ad urtare contro ogni forma di umano pietismo. Quante volte, difatti, pescatori, rappresentanti di categoria, associazioni interessate, deputati di questa Assemblea e nazionali, hanno fatto appello al cuore delle autorità in nome della fame di intere famiglie, perchè si chiudesse il classico « occhio », se non addirittura si chiudessero entrambi, per consentire indiscriminatamente la pesca della neonata o quella dei tonnetti, non si infierisse contro chi si dava alla pesca di frodo con i mezzi più impensati e più micidiali, contro chi non osservava le norme in vigore in materia di sistema di pesca o di tipo di rete.

Conseguenza: il pauroso crescente depauperamento della fauna marina, altro essenziale fattore della crisi della pesca.

Preparata da lunghe riunioni, fissato un piano vasto e concreto di azione, ottenuta la piena, cordiale adesione delle capitanerie di porto, dell'Arma dei carabinieri, del Corpo delle guardie di finanza e degli agenti di P. S., lo Assessorato da qualche mese ha guidato una azione repressiva veramente massiccia che ha già dato i suoi primi risultati positivi. Debbo a questo punto rivolgere un vivo ringraziamento a tutta la stampa che ci ha appoggiato simpaticamente anche quando ha sollevato delle riserve, e che ha determinato un largo consenso nella opinione pubblica che, con vera sensibilità civica, ha fatto giungere ai miei uffici tante attestazioni di plauso e di incitamento a proseguire.

Da una relazione testè pervenutami dal Comando della Legione delle guardie di finanza mi vengono segnalate nominativamente, fino al 30 settembre scorso, ben 98 denunce effettuate di cui 65 alla autorità giudiziaria. Sono da aggiungere quelle elevate dall'Arma dei carabinieri di cui manco di dati precisi; il sequestro di 4 barche, la confisca di pescato, il reperimento e la cattura di notevoli quantità di materiale esplosivo che ha già le sue



## II LEGISLATURA

## CCCXXII SEDUTA

29 OTTOBRE 1954

vittime in incauti sciagurati manipolatori. Noi proseguiremo rigorosamente e vigorosamente nell'opera che serve essenzialmente a proteggere il patrimonio ittico ed a rieducare il cittadino alla osservanza della legge.

Ma, come dicevo giorni fa ad egregi studiosi ed esperti insediando presso il mio Assessorato una Commissione per la disciplina della pesca, la azione della pubblica amministrazione non può nè deve limitarsi a quella repressiva che non risolveva il problema di fondo, ma essa va estesa soprattutto allo studio di idonei mezzi per la ricostruzione e lo sviluppo della fauna, cui è connesso quello della cura dell'ambiente, del plancton come dicono i tecnici. Ed a ciò deve sollecitamente, anche se gradualmente, pervenirsi mediante la rigorosa applicazione di norme inibitive della pesca o di determinati sistemi di essa in periodi di ovulazione, di riproduzione e di sviluppo del pesce. La predetta Commissione, alcuni membri della quale partecipano in atto ad un corso di indagini e di studi idonei, suggerirà, al più presto, all'Assessorato i termini di un provvedimento legislativo ove non bastassero i provvedimenti amministrativi e coattivi nell'orbita della vigente legislazione.

Il mio Assessorato, di concerto con quello per l'industria ed il commercio, ha continuato a svolgere viva, insistente opera per un migliore regolamento centrale della importazione di prodotti ittici sia freschi che conservati. A tale opera si sono autorevolmente associati con particolare energia, su iniziativa del dinamico Sindaco di Mazara del Vallo, i comuni delle zone pescherecce più interessate: Palermo, Trapani e Sciacca. E' dell'altra domenica l'annuncio che il Ministero del commercio con l'estero ha sospeso ogni permesso di importazione di acciughe salate dalla Spagna, fermando nei punti franchi di Genova rilevanti quantitativi di prodotti esteri, che ammontano a ben 3950 tonnellate.

Gli effetti positivi di questa drastica ed aspicata decisione cominciano ad affiorare in un mercato più animato e sostenuto, con la ricerca attiva e larga di prodotti nazionali che rappresentano veramente la speranza di migliaia di famiglie di nostri lavoratori. E' in corso mentre vi parlo una riunione presso il Ministero dell'industria e commercio e presso la Camera di commercio di Palermo relativa all'oggetto ed a tali riunioni i due assessorati regionali sono presenti con precise diret-

tive. In questo clima di concreta collaborazione noi continueremo ad insistere perchè le importazioni, se debbono essere effettuate in dipendenza di accordi commerciali, siano discriminate nel campo e nei limiti eccedenti l'offerta interna determinata dagli ottimi prodotti nazionali.

I conservieri siciliani di prodotti ittici sono riusciti finalmente a far sentire la loro voce, grazie al drastico provvedimento del Ministero del commercio con l'estero, il quale sin dal settembre scorso ha ribadito la propria decisione contraria alla concessione di un extra contingente, addizionale all'importazione di acciughe dalla Spagna.

Il provvedimento ha trovato impreparati gli operatori genovesi, cui accennava ieri il collega onorevole Di Cara, i quali si sono visti bloccare nei magazzini doganali di Genova, allo stato estero, acciughe salate per ben 2.400 tonnellate, mentre ne avrebbero viaggianti o già pronte all'imbarco nei porti spagnoli, altre 1.500 tonnellate circa.

Considerando tali cifre, si può affermare di trovarsi di fronte ad un'azione massiccia degli importatori, i quali, oltre al contingente prestabilito di 4.000 tonnellate di acciughe salate, tentano di introdurre sul mercato nazionale altre 4.000 tonnellate della stessa merce con evidente disagio dei produttori nazionali e siciliani in specie.

E' ovvio che i quantitativi su esposti, già pagati con aperture di credito irrevocabile, prima o poi saranno introdotti in Italia. Su ciò, evidentemente, non occorre farsi alcuna illusione dato che gli operatori genovesi non rinunzieranno facilmente a ingenti somme, (si parla di oltre un miliardo di lire) che potrebbero rimanere improduttive per parecchi mesi causando serie ripercussioni sull'efficienza economica delle aziende importatrici.

E' possibile comunque che, dall'irrigidirsi della posizione assunta dal Ministero del commercio con l'estero, tali quantitativi rimangano bloccati per molto tempo ancora onde essere compresi, eventualmente, nel contingente del 1955.

In ogni caso è opportuno che i produttori siciliani, assieme a quelli pugliesi, essendo essi prevalentemente interessati, sappiano guardare in faccia la realtà e pervenire a delle conclusioni concrete nel più breve tempo possibile.

Quali sono le condizioni che potrebbero av-

vicinare i contrapposti interessi delle due categorie?

Non vi è dubbio che, se si vuole guardare con comprensione alla presente circostanza, gli importatori debbono sottostare a delle limitazioni che possano dare tranquillità al lavoro futuro degli innumerevoli piccoli e modesti produttori, sparsi un po' ovunque nelle marinerie siciliane.

Sarà perciò indispensabile che, di comune accordo tra le parti, si stabilisca il contingente massimo di ogni anno, che non dovrà essere superato in nessun caso dagli importatori.

Sarà altresì necessario che, se si vuole applicare una sanatoria, i quantitativi in discussione vengano introdotti dilazionati nel tempo in maniera da incidere minimamente sullo andamento attuale del mercato delle acciughe di produzione nazionale.

Per il futuro, inoltre, sarà necessario che le aperture di credito non siano autorizzate prima del mese di settembre di ciascun anno per consentire, quasi preventivamente, il collocamento della produzione nazionale.

Infine sarà utile che la materia venga disciplinata da licenze di importazione sicchè la dogana possa attestare, per ogni partita introdotta, che il quantitativo trova capienza nel contingente prestabilito.

DI CARA. Questa questione delle licenze di importazione, è stata data come cosa fatta.

DI BLASI, *Assessore delegato alla pesca, ed alle attività marinare, ai trasporti ed alle comunicazioni.* Se non si volesse fare ricorso al ripristino delle licenze e se si volesse lasciare l'importazione a dogana, allora si renderebbe necessario che gli organi ministeriali dessero alle categorie interessate la facoltà di esercitare un'auto-disciplina controllata possibilmente attraverso una documentazione doganale.

I produttori siciliani sono comprensivi e comprensione richiedono agli operatori genovesi; ma sarà utile considerare le discussioni e le trattative in corso con una visione chiara del futuro.

Esistono effettivamente possibilità di accordi fra le parti per la disciplina del lavoro futuro?

E' evidente che i genovesi, per ottenere im-

mediatamente l'importazione delle partite giacenti in dogana, siano disposti a disciplinare i quantitativi per il 1955, ma difficilmente intendranno dare agli eventuali accordi un carattere di continuità perchè la loro lunga esperienza suggerirà, ancora per il futuro, di tentare ciò che nel 1953 fu un colpo ben riuscito e che quest'anno non poté essere portato a compimento per l'immediatezza dell'azione dei siciliani e per la precisa posizione del Ministero del commercio con l'estero.

Sta di fatto che gli importatori, onde neutralizzare la reazione dei produttori italiani, hanno dichiarato di essere pronti a comperare mille tonnellate di prodotto nazionale ed a conferma della loro buona volontà hanno versato la somma di lire 25 milioni da utilizzare a tempo opportuno. Ma anche per questo abbiamo intanto detto no.

Comunque è auspicabile che, nell'interesse delle due categorie, si pervenga finalmente ad un punto di convergenza e che, contemperate le esigenze dei produttori e degli importatori, si assicurino condizioni di sopravvivenza, meno difficili, al lavoro delle categorie produttrici, le quali tuttora si dibattono in difficoltà non trascurabili.

Va infine sottolineato che la campagna intrapresa in Sicilia, nei vari convegni, con appassionati interventi, è andata via via inserendosi nella valutazione della pubblica amministrazione dello Stato con rigorose nuove norme di controllo e di difesa, quali le etichettature, le analisi igienico-sanitarie, la più rigorosa osservanza delle prescrizioni di uso di determinati materie prime, etc..

Tutti provvedimenti restrittivi e di controllo che hanno determinato un nuovo clima, un nuovo ambiente nel settore.

Problemi di rilievo restano ancora quelli relativi al credito peschereccio al quale ormai il pescatore non attinge che difficilmente e perchè già quasi sempre indebitato e perchè, in ogni caso, non offre adeguate garanzie allo istituto finanziatore. Il fatto che, in due anni di applicazione della più volte ricordata legge regionale numero 50, solo cinque richieste di partecipazione della Regione nel pagamento degli interessi sono pervenute al competente Assessorato per le finanze, conferma il mio assunto. Altro motivo, per questo, per concludere che ben precaria sarebbe stata la situazione di molte imprese se, mancando il credito



bancario, non si fosse presentata la possibilità di attingere alle provvidenze regionali.

Il problema potrà studiarsi nel senso di trovare idonei mezzi sussidiari di garanzia a favore delle banche che esercitano il credito peschereccio, sia pure facendo intervenire fidejussoriamente la Regione a condizioni e con cautele da mettere in essere nel comune interesse.

Altro aspetto, e non solo funzionale, dello organico intervento della Regione per il potenziamento della pesca in Sicilia, è quello relativo ai mercati ittici. La Sicilia difetta di questi organismi vitali alla disciplina, al razionale smistamento ed alle possibilità di conservazione del pescato. Visitando il mese scorso alcune fra le più progredite zone pescherecce dei paesi scandinavi, ho potuto constatare quanta importanza viene data alle attrezzature dei mercati all'ingrosso che presentano i più moderni e razionali impianti di ricezione, di smistamento, di caricamento, di trasformazione, di confezionamento e di conservazione in freddo. Sto facendo preparare un accurato studio in proposito onde predisporre le basi per un ordinamento legislativo regionale della materia e per lo eventuale inserimento di un programma graduale di opere che affronti il problema nella sua complessa enunciazione.

Non ho mancato di fare studiare ad esperti della pesca l'altro grave problema che va sotto il nome di attrezzatura frigorifera.

Indubbiamente il sistema di distribuzione del pesce fresco, sia quello destinato all'immediato consumo che l'altro avviato all'industria, va rivisto ed aggiornato. E' interessante su questo argomento il rapporto di una missione di tecnici europei inviati dall'O.E.C.E. negli Stati Uniti, mentre le notizie raccolte affermano che ormai tutte le nazioni pescherecce appoggiano i prodotti sulla organizzazione che possiamo chiamare catena del freddo. In Sicilia, dove le difficoltà sono più rilevanti e per ragioni climatiche e per il carattere ciclico della pesca di massa, in quanto l'attività della pesca con fonti luminose è legata alle fasi lunari, la situazione è caratterizzata da ampie oscillazioni del prezzo del mercato, il che ovviamente danneggia il pescatore e l'industriale mentre favorisce quasi sempre la speculazione degli intermediari. L'attrezzatura frigorifera rappresenta sicuramente il mezzo moderno che consente di regolare l'afflusso dei pro-

dotti deperibili sul mercato senza, peraltro, far subire ad essi trasformazione od alterazione. Il vantaggio di una razionale attrezzatura frigorifera è del pescatore, che non si vede costretto a svendere quando il mercato è saturo; è dell'industriale, che può lavorare senza correre eccessivi rischi di oscillazioni dannose; è del consumatore, che, dai continui sbalzi di prezzi, trae motivo anche psicologico di allontanarsi dal mercato del pesce; è finalmente anche del commerciante al dettaglio, che ha l'assillo di collocare in giornata i propri acquisti per non essere sorpreso da eventuali altre partite di pescato che determinano il ribasso.

Per creare in Sicilia una catena del freddo occorrerebbe installare due grandi attrezzature a Palermo ed a Trapani con capacità ricettiva di mille tonnellate di pesce da servire per i prodotti locali e di importazione, per il consumo in fresco e per la conservazione; due medie attrezzature dovrebbero crearsi a Mazara del Vallo ed a Sciacca e finalmente due piccole in punti da scegliere prevalentemente sulla costa settentrionale dell'Isola. Nell'interno della Regione, per facilitare il consumo in fresco, andrebbero dislocate altre attrezzature, specie nei maggiori centri. La gestione di dette attrezzature dovrebbe seguire la sorte dei mercati ittici che la legge affida ai comuni.

DI CARA. Su questo programma saremmo tutti d'accordo, ma bisogna realizzarlo.

DI BLASI, *Assessore delegato alla pesca ed alle attività marinare, ai trasporti ed alle comunicazioni*. E' allo studio.

Per un concreto programma, soprattutto in rapporto alle spese d'impianto e di gestione, avrò prossimamente incontri con il Centro sperimentale per la industria della pesca e delle conserve alimentari molto opportunamente creato dall'Assessorato per l'industria ed il commercio.

LA LOGGIA, *Vice Presidente della Regione ed Assessore alle finanze*. Potrebbe diventare un programma autonomo.

DI BLASI, *Assessore delegato alla pesca ed alle attività marinare, ai trasporti ed alle comunicazioni*. Indubbiamente ciò è nella nostra facoltà.

Dopo tante polemiche, tante inesattezze e

tanta malevolenza, sia adesso consentito a me dire una parola precisa circa gli accordi per il ritorno dei pescatori siciliani nelle acque tunisine.

Non senza amarezza ho seguito tacendo le più spassose interpretazioni dell'avvenimento e purtroppo è sempre vero in politica che qualunque fatto o atto appare agli oppositori, siano essi effettivi o di complemento, in mala o in buona fede, malfatto perchè non doveva essere concretato così, doveva o poteva invece essere articolato in quell'altro modo, e questo altro modo — cosa strana — è sempre diverso a seconda di chi lo suggerisce, senza tenere conto, come nella fattispecie, di un particolare trascurato da chi sta a guardare ed a criticare, ma non trascurabile da chi deve operare ed assumere responsabilità: cioè l'altra parte con cui si tratta. E l'altra parte, di questo accordo, era una autorità straniera, purtroppo ancora la meno ben disposta nei nostri riguardi dopo la guerra.

Mi sia consentito ricordare che l'ultimo mio viaggio in Tunisia, sulla fine dello scorso giugno, non appariva il più comodo ed il più raccomandabile proprio nel momento in cui più accesa andava sviluppandosi la guerriglia e si sparava anche in città senza eccessiva discriminazione. Ma la campagna di pesca a fonti luminose era già inoltrata ed occorreva affrettare i tempi. Noi abbiamo sempre chiesto ed avremmo voluto che ogni restrizione all'esercizio della pesca nelle acque tunisine, imposta da un decreto beycale, venisse abrogata per dare modo ai nostri pescatori di tornare su quei banchi. Ma la resistenza è stata sempre decisa e varie soluzioni prospettateci non apparivano per noi nè utili nè cautele.

Ed allora si è dovuto fare opera di smussamento paziente e di persuasione oculata, prudente, non senza incappare spesso nel crollo di tutto quanto già fatto per tornare sulle posizioni di partenza, il che un bel momento avrebbe potuto scoraggiare anche un abile negoziatore. La buona causa che ci animava, il desiderio di raggiungere almeno qualche posizione, il dovere di mostrare all'altra parte la nostra decisione di rivedere tutto un rapporto che, così mortificato, mortificava una attività che andava vista in questa sede esclusivamente sotto il suo aspetto economico e sociale, un ambiente indubbiamente più cor-

diale, meno diffidente, assai ammorbido, hanno determinato l'apertura di una maglia che — escluse, per il momento, tutte le altre soluzioni di fondo — ci metteva in condizione di un possibile concreto dialogo.

E poichè da ambo le parti si è convenuto che non era possibile parlare di un accordo bilaterale ufficiale, la Residenza, giustificando il suo atto con sollecitazioni pervenute da parte di industriali conservieri tunisini, ha consentito il rilascio di un certo numero di licenze di pesca a determinate condizioni. Alla Residenza, organo concedente, si venivano quindi ad aggiungere i conservieri tunisini, beneficiari da un lato, mentre alla Regione occorreva affiancare gli armatori, beneficiari dall'altro lato. Convocate, alla presenza di pubblico notaio con l'assistenza del Capo dell'Ufficio legislativo della Presidenza della Regione, i rappresentanti degli armatori siciliani (e più precisamente di Palermo, Trapani, Mazara e Sciacca), particolarmente interessati, e comunicate ad essi le condizioni poste od imposte per le licenze, l'adesione è stata pronta ed assai favorevole. Precisamente l'accordo, che ha carattere temporaneo e può essere revocato in ogni momento da ambo le parti, come può essere rinnovato di campagna in campagna dopo questo primo esperimento, prevede:

a) 15 permessi di pesca;

b) i pescherecci siciliani dovranno sbarcare a Susa la quantità di pesce necessaria ai conservieri fino alla concorrenza di 2000 tonnellate per l'intera campagna, salvo pescato, al prezzo di franchi 35 al chilogrammo per le sarde e franchi 23 per le alacce e gli sgombri. Tali prezzi si intendono liberi di ogni gravame.

c) tutto il pesce non venduto ai conservieri tunisini potrà essere trasportato in Italia.

E' da osservare:

1) la esenzione del dazio doganale, ottenuta dopo vivaci trattative, fa economizzare al produttore circa il 40 per cento del prezzo del pescato e pone i nostri armatori esattamente alla stessa stregua di quelli tunisini;

2) lo stesso dicasi per quanto si attiene ai rifornimenti di carburante, lubrificante, ghiaccio, viveri, etc., che potranno effettuarsi agli stessi prezzi ed alle medesime condizioni dei nativi;



## II LEGISLATURA

## CCCXXII SEDUTA

29 OTTOBRE 1954

3) il numero delle licenze potrà essere elevato congruamente in occasione del prossimo nuovo accordo per la futura campagna;

4) soprattutto si è ottenuto un provvedimento che va sottolineato sotto i suoi vari aspetti, anche politici, cioè il permesso ai nostri scafi muniti di licenza di frequentare liberamente i banchi di pesca tunisini senza la limitazione anacronistica della distanza isobatica, che rendeva praticamente inaccessibili quelle acque, come lo dimostravano purtroppo negli anni passati i sequestri, le penalità, le confische e le conseguenti condizioni disastrose in cui sono incappati molti dei nostri armatori.

NICASTRO. Soltanto 15 pescherecci? Allora l'Assessore aveva assicurato un numero illimitato di licenze.

DI BLASI, *Assessore delegato alla pesca ed alle attività marinare, ai trasporti ed alle comunicazioni*. Allora i termini delle trattative erano quelli. Ho detto, difatti, che, da una settimana all'altra, si andava avanti ed indietro, cosa che era tutt'altro che spassosa.

FASINO. Quando l'onorevole Nicastro diventerà Assessore, farà meglio!

DI CARA. Si dice che l'accordo non è favorevole.

DI BLASI, *Assessore delegato alla pesca ed alle attività marinare, ai trasporti ed alle comunicazioni*. Si dirà che l'accordo non è favorevole, non è completo, non giova.

NICASTRO. Lei aveva il dovere di informare la popolazione siciliana su questa questione.

DI BLASI, *Assessore delegato alla pesca ed alle attività marinare, ai trasporti ed alle comunicazioni*. Dovevamo anche fare un referendum? Mi permetto dissentire da questo modo di giudicare un atto amministrativo che ritengo ancora di un certo rilievo non solo per le considerazioni testè fatte, ma anche per i concreti risultati già ottenuti. Né io verrò qua ad elencare tutte le attestazioni di vivo compiacimento pervenute al mio Ufficio per l'accordo di che trattasi, a cominciare

dal Console generale d'Italia a Tunisi, che lo ritiene « un primo passo per una maggiore collaborazione, non solo ittica e marittima, ma commerciale in genere tra la Tunisia e la Sicilia ».

DI CARA. Perché gli industriali tunisini pretendevano il 19 per cento della produzione lorda dai nostri armatori? C'è una clausola del genere in questo accordo?

DI BLASI, *Assessore delegato alla pesca ed alle attività marinare, ai trasporti ed alle comunicazioni*. Sulla sua segnalazione di ieri sera, ho appurato che questo rappresenta un accordo privato, che non fa parte di quello ufficiale. Comunque mi è stato sottolineato che tale percentuale è calcolata sul pescato lordo, che viene decurtato di 600mila lire a barca e a scuro per quelle che sono in media le prevedibili spese di armamento. Sulla differenza viene gravato questo balzello che, naturalmente, non mi trova né entusiasta, né consenziente.

DI CARA. Ciò non doveva essere consentito.

FASINO. Bel modo di ragionare! Allora facevamo sequestrare tutte le nostre barche?

DI BLASI, *Assessore delegato alla pesca ed alle attività marinare, ai trasporti ed alle comunicazioni*. Osservo solo che l'accordo è stato in definitiva sottoscritto liberamente dalle parti interessate dopo attento vaglio delle condizioni, le quali, se non sono quelle che tutti dalla nostra parte avremmo voluto, sono risultate tali da determinare soddisfazioni.

Per effetto dell'accordo di che trattasi, dal 22 agosto al 10 ottobre, pure in periodo di organizzazione e di assestamento, per cui alcuni non hanno potuto fruire della licenza perché non pronti alla crociera, i pescherecci hanno pescato e lasciato in Tunisia 2.575,19 quintali di sarde per un valore incassato di franchi 8.066.425 pari a lire 13.670.591.

Ciò oltre al pescato portato in Italia e venduto alle industrie nazionali in quantità non ancora esattamente accertata, ma sicuramente di oltre mille quintali per oltre 7 milioni di lire.

Per quanto riguarda la comunicazione fatta ieri sera dall'onorevole Di Cara circa l'asse-

rita vendita, per il ritardo delle formalità, di alcune partite di pescato da destinare alla fabbricazione di farina di pesce, vendita che sarebbe stata effettuata al vile prezzo di 5 franchi al chilo, mi viene assicurato, da dichiarazioni degli interessati — che sono precisamente: la I.S.Ma., armatore del motopeschereccio « Paolo-Anna » e Strazzeria, armatore del motopesca « Portogallo » — che anche quelle partite di pesci sono state pagate a 35 franchi il chilo. O hanno mentito con me, o hanno mentito con lei, onorevole Di Cara; nell'uno e nell'altro caso essi hanno commesso un atto scorretto.

DI CARA. Ho delle lettere anch'io.

DI BLASI, *Assessore delegato alla pesca ed alle attività marinare, ai trasporti ed alle comunicazioni*. Ho delle dichiarazioni, onorevole collega; mettiamoci d'accordo con gli interessati e sentiamoli.

Ripeto: o hanno mentito con me o lo hanno fatto con lei.

DI CARA. L'onorevole Grammatico confermava la stessa cosa.

DI BLASI, *Assessore delegato alla pesca ed alle attività marinare, ai trasporti ed alle comunicazioni*. Ho voluto fare questo accertamento, ne avevo il dovere ed il risultato è quello che ho dichiarato pubblicamente.

Sono stati inoltre venduti in Sicilia 380 quintali di sgombrò pescato in Tunisia, ricavando nette lire 1 milione 485 mila. Un solo motopesca, lo « Spinola », più fortunato degli altri, ma di tutti il meglio attrezzato soprattutto di fonti luminose, ha pescato chilogrammi 77 mila 152 di sarde, introitando lire italiane 3 milioni 748 mila 693 in poco più di due scuri.

Per quanto non completi e quindi non definitivi, ho voluto citare alcuni dati anche per sfatare la leggenda che l'accordo non giova a nessuno e che le condizioni di esso rappresentano un vero cappio al collo del povero pescatore.

Io formulo un augurio: che gli amici dell'altra sponda, accertatisi della buona volontà nostra, ma soprattutto della abilità dei nostri equipaggi, confermino l'attuale accordo sperimentale per la prossima campagna, raddoppiando almeno le licenze di pesca, che vo-

gliono essere — anche nella loro modesta espressione — uno dei validi nodi per la piena ripresa dei rapporti economici fra l'Italia e la Tunisia.

Da un rilevamento statistico fatto dalle capitanerie di porto dell'Isola al 1 luglio scorso, risultava iscritto il seguente naviglio da pesca:

549 motopescherecci per 15.893 tonnellate di stazza;

776 motobarche per 3.370 tonnellate di stazza;

10542 barche removeliche per 17.195 tonnellate di stazza.

Durante il 1953 risultano iscritti 16 nuovi motopescherecci per 490 tonnellate complessive e 96 motobarche per 405 tonnellate.

Risultano altresì installati 19 nuovi apparecchi ittioscopici.

Nello stesso anno le tonnare in esercizio sono risultate 24 con 1.327 unità di lavoratori occupati.

Sempre per lo stesso anno 1953, il pescato risulta di 505 mila 615 quintali per un valore calcolato dalle camere di commercio di lire 8 miliardi e 700 milioni circa, oltre al tonno pescato — la cifra si riferisce alla campagna 1954 — in quintali 10 mila 237, quantità sensibilmente inferiore a quella pescata nella precedente campagna ed alla quale le camere di commercio attribuiscono un valore di 587 milioni di lire.

Non è possibile fare il raffronto con i dati dei precedenti esercizi in quanto fino allo scorso anno i rilevamenti coincidevano con l'esercizio finanziario 1 luglio-30 giugno, mentre quest'anno ho ritenuto più razionale riferire i dati stessi all'anno solare.

Anche quest'anno la Regione è largamente intervenuta per perfezionare la preparazione professionale dei marittimi, erogando lire 5 milioni 100 mila per lo svolgimento di 8 corsi per marinaio autorizzato, meccanico navale di seconda classe, elettricista e saldatore; lire 2 milioni 998 mila per cinque viaggi-crociera o campagne di pesca degli alunni di scuole marittime e di istituti nautici; lire 2 milioni per l'istituzione di una sezione R.T. a Mazara del Vallo, unica in tutto il meridione; lire dieci milioni per la costruzione di una nave-scuola a servizio delle scuole marinare dell'Isola e finalmente lire 16 milioni per integrare, am-



## II LEGISLATURA

## CCCXXII SEDUTA

29 OTTOBRE 1954

modernare e potenziare l'attrezzatura didattica e meccanica delle scuole stesse.

Per quanto riguarda le scuole professionali marittime, debbo dichiarare che, allorchando il collega Assessore alla pubblica istruzione avrà deciso la loro creazione in Sicilia oltre a quelle esistenti, io sarò il più lieto di tutti.

Circa il mio assunto in ordine alla validità dei titoli, mi permetto insistere che, allo stato, per conseguire il titolo professionale di categoria, occorre provenire da determinate scuole ed istituti previsti dal codice della navigazione e fissati d'accordo tra i ministeri della marina mercantile e della pubblica istruzione.

Quando saranno create le scuole regionali chiederemo, efficacemente, la inclusione di esse fra quelle previste per il conseguimento di determinati titoli professionali.

Comunque mi piace leggere sul *Giornale della Pesca*, testè pervenuto, una notizia che giova alla discussione.

DI CARA. Il Ministero della pubblica istruzione non ha ancora riconosciuto l'E.N.E.M..

DI BLASI, *Assessore delegato alla pesca ed alle attività marinare, ai trasporti ed alle comunicazioni*. Mi dispiace dissentire. Non le posso citare in questo momento il decreto, ma proprio l'E.N.E.M. è autorizzato a presentare gli alunni per questi esami. A me non importa proprio niente nè dell'E.N.E.M. nè di altre sigle di questo genere. A me importa dare alla marineria siciliana i presupposti di un migliore avvenire.

Il precitato giornale pubblica: « Quindi lo Assessore Serra » (si parla di una riunione del Governo regionale sardo) « ha riferito ampiamente alla Giunta circa le trattative in corso relativamente alla formazione, in adempimento specifico di un punto programmatico « a suo tempo annunciato, di una flottiglia - « scuola per la pesca in collegamento con le « due scuole dell'E.N.E.M. che, anche con il « contributo della Regione e sotto la sorveglianza dell'Assessorato per la pubblica istruzione, si spera di potere fare funzionare « quanto prima a Porto Torres ed a Cagliari ».

Questo conferma il mio assunto e che il nostro indirizzo non trae origine da nessun accordo fra me e il comandante Bonamico, ma semmai tra la Regione e la vigente legislazione nazionale.

DI CARA. Bisogna istituire le scuole regionali in base alla legge Montemagno.

DI BLASI, *Assessore delegato alla pesca ed alle attività marinare, ai trasporti ed alle comunicazioni*. Allo Stato non parrebbe vero di alleggerirsi dell'onere del mantenimento di 5 scuole marinare in Sicilia.

FASINO. Per qual motivo si vuole mettere a carico della Regione tutto quello che finora viene curato dallo Stato?

DI CARA. I contributi che dà la Regione credo che siano più che sufficienti per fare funzionare le scuole.

FASINO. La Regione non si deve sostituire a quelle iniziative sane che hanno già dato buona prova.

Voci da sinistra: Non è sana!

DI BLASI, *Assessore delegato alla pesca ed alle attività marinare, ai trasporti ed alle comunicazioni*. Chi lo dice che non è sana? Dimostratelo.

FASINO. Da sette anni ripetono sempre la stessa cosa.

PURPURA. Ritorniamo sull'argomento.

FASINO. (*Rivolto alla sinistra*) Del resto, non avete niente da dire: le vostre cose ormai le sappiamo a memoria.

PRESIDENTE. Esaurito l'argomento, onorevole Fasino, lasciamo continuare l'oratore.

DI BLASI, *Assessore delegato alla pesca ed alle attività marinare, ai trasporti ed alle comunicazioni*.

Nello esaminare, ad un anno di distanza, questo settore dell'Amministrazione regionale, mi sia consentito presumere che qualche cosa si è realizzato e che abbiamo adesso i presupposti per un nuovo e più spedito cammino semprechè sarà provveduto da questa Assemblea, a cui saranno sottoposti i relativi progetti, a dare un più organico assetto al personale ed un certo respiro al bilancio in atto

## II LEGISLATURA

## CCCXXII SEDUTA

29 OTTOBRE 1954

esclusivamente articolato per l'ordinaria amministrazione.

Nel campo dei trasporti su strada debbo sottolineare che il programma di capillarizzazione di essi è andato via via sviluppandosi in rapporto alla più pressante e fiduciosa iniziativa privata, che abbiamo in ogni tempo incoraggiata anche attraverso la sollecita ed assai utile costituzione di una attiva sezione regionale dell'Associazione nazionale autotrasporti in concessione.

Al 31 dicembre 1951 avevamo in Sicilia 351 servizi di linea extraurbani e 71 urbani; lo anno successivo si era passati a 381 e 106; nel 1953 a 394 e 126, mentre in atto le concessioni ammontano a 458 per i servizi di linea ed a 112 per quelli urbani con un incremento in tre anni di 107 nuove linee extraurbane e 41 urbane al servizio di 188milioni 663mila 416 viaggiatori trasportati nel 1953 di cui 138milioni 936mila 283 sulle linee urbane e 49milioni 727mila 133 su quelle extraurbane.

Anche per i passeggeri l'incremento è stato costante e notevole passando in cifra tonda da 138milioni nel 1951 ai 188milioni dell'ultimo anno.

I chilometri percorsi, ovviamente, hanno segnato ulteriore aumento risultando al 31 dicembre '53 registrate percorrenze per 26milioni 887mila chilometri e per 13milioni 459 mila chilometri rispettivamente per i servizi urbani e quelli extraurbani.

Il parco regionale al 31 dicembre 1953 risultava costituito di 1.131 autobus e 134 filobus con un incremento numerico di 53 unità, ma soprattutto con un costante ed oculato miglioramento qualitativo dei mezzi che, ad onore delle ditte concessionarie, ma soprattutto per il buon nome della nostra Isola, rappresenta veramente un primato in campo nazionale e — perchè no? — anche nei confronti di molti paesi esteri più ricchi del nostro.

Indubbiamente non mancano le lamentele e le proteste: basta seguire le note di stampa per avere l'idea di tante deficienze e disservizi. Ben vero spesso i rilievi del pubblico risultano infondati o sproporzionati, ma essi sono sempre utili perchè servono all'Amministrazione ed ai suoi organi tecnici e di controllo ad evitare ogni forma di assuefazione a tutto quanto non va bene o non va come dovrebbe andare specie in un servizio pubblico di sì largo uso. A tal fine sono frequenti

i sopralluoghi anche in corsa e gli accertamenti nelle rimesse, per cui non sono mancate diffide e contravvenzioni qualche volta con conseguente procedimento penale. Ne è mancato mai da parte dei miei uffici e mia personale l'opportuna e pronta opera di persuasione verso tutti i concessionari, tendente a creare lo slogan che il viaggiatore è un cliente di riguardo che va trattato bene.

Al fine, comunque, di sempre meglio servire il pubblico dei viaggiatori e di agevolare e selezionare il turismo di movimento, particolari cure sono state rivolte alle linee di gran turismo attraverso l'attiva preparazione e partecipazione alle conferenze nazionali, per le linee di gran turismo, susseguitesì in questi ultimi tre anni a Gardone, a Napoli ed a Rapallo.

Per numero di linee concesse, la Sicilia è al secondo posto nella graduatoria dei compartimenti nazionali.

Giorni fa, per lodevole iniziativa dell'Assessorato per il turismo, presente il Ministro dei trasporti ed il Presidente della Regione, si è tenuto a Palermo un importante convegno di tecnici e di interessati al turismo siciliano per la revisione del programma dei « nastri ».

Il già noto e largamente affermato « Nastro d'oro », che congiunge le più belle località siciliane in un giro turistico di cinque giorni, verrà con il prossimo anno reso quotidiano, mentre una nuova iniziativa, il « Nastro del sole », sempre nel prossimo anno, si inserirà in senso inverso e con dirottamenti in zone archeologiche, climatiche e turistiche di particolare interesse non compresi nell'itinerario del « Nastro d'oro ».

I due « nastri », come per il passato, verranno effettuati con quanto di meglio, per materiale, guide, assistenza e servizi logistici connessi, è possibile.

Ma l'Assessorato non viene a trovarsi di fronte solo alle esigenze — spesso irrazionali — del pubblico, ma frequentemente anche all'insorgere di una diffusa litigiosità dei concessionari, la cui posizione, regolata dalla famosa — o, se meglio vi aggrada, famigerata — legge del 1939, è sempre motivo di contestazioni soprattutto perchè non è sempre agevole in materia concessionale individuare in modo chiaro il diritto di un concessionario contro quello di altro concessionario, onde anche la ricca giurisprudenza degli organi giurisdizio-



nali appare non dico contraddittoria, ma spesso incerta e opponibile e comunque in costante evoluzione.

Al fine, comunque, di ridurre al minimo la materia del contendere ho introdotto da circa un anno nell'ambito della Regione le riunioni compartimentali alle quali partecipano, con i tecnici preposti al servizio, le varie ditte richiedenti o interessate della zona, nonché gli amministratori di quei comuni eventualmente compresi nel «nastro» o nel perimetro del servizio in discussione ed i rappresentanti delle camere di commercio.

Tali riunioni, appalesatesi assai interessanti ed utili, rappresentano un vero organo di ragionata consulenza, mettendo l'Amministrazione in grado di provvedere, sia pure con minore sollecitudine, ma con ricca acquisizione di elementi di giudizio, ai suoi atti con maggiore tranquillità.

Adesso il Consiglio di giustizia amministrativa, per il suo alto giudizio, volge il proprio esame pregiudiziale sull'avvenuto esame dell'oggetto in sede di riunione compartimentale oltre che sulla istruttoria comparativa prescritta dalla legge vigente.

Per effetto delle disposizioni di cui al decreto presidenziale numero 1113 del 17 dicembre 1953 è stato testè costituito il Comitato regionale di coordinamento dei trasporti, presieduto per legge dall'Assessore ai trasporti e del quale, oltre ad un altro assessore regionale, già scelto dalla Giunta regionale nella persona dell'Assessore al turismo, fanno parte i rappresentanti dei ministeri: dei trasporti, della marina mercantile, della difesa-aeriazione, dell'industria e commercio, nonché dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e dell'Ente autotrasporti merci.

Tale Comitato, che entrerà in funzione non appena gli organi di controllo avranno provveduto alla registrazione del relativo decreto presidenziale, per opportuna decisione del mio Assessorato, assorbirà la funzione delle riunioni compartimentali onde rendere più celere il procedimento istruttorio e si occuperà del coordinamento dei trasporti nella Regione, darà il proprio parere per la concessione delle nuove autolinee o le modifiche delle modalità che regolano le concessioni in essere e darà infine il parere per le autolinee concorrenti alle Ferrovie dello Stato assorbendo in questa funzione la competenza della Commissione

per le autolinee esistente presso il Ministero dei trasporti.

Non c'è chi non veda la importanza di questa innovazione attraverso un qualificato organo collegiale che, pur mantenendo il suo carattere consultivo, rappresenterà certamente autorevole centro di stimolo, di revisione e di coordinamento del vasto e complesso settore dei trasporti, che va riguardato adesso con maggiore autorevolezza nei limiti della competenza regionale, ma comunque nella costante ricerca del meglio in piena collaborazione con gli organi centrali dell'Amministrazione dello Stato.

Peraltro, il decreto del Presidente della Repubblica relativo alle norme di attuazione dello Statuto siciliano in materia di trasporti, se da una parte eliminava quello stato di incertezze cui facevo cenno nel mio discorso del 23 ottobre 1953 a questa onorevole Assemblea, per la sua necessaria dizione sintetica si prestava all'atto pratico a interpretazioni restrittive o controverse che mi sono subito premurato di chiarire e definire.

Così, a seguito di vari incontri con i massimi organi dell'Amministrazione centrale dei trasporti, si è pervenuti alla intesa di emanare da parte dell'Assessorato una circolare interpretativa ed esplicativa cui ha fatto riscontro una dichiarazione di «presa nota» da parte del Ministero.

Tutta la materia, in tal modo, può ritenersi regolata da norme chiare e complete che agevoleranno il compito degli uffici, del Comitato di coordinamento e di chi dopo di me sarà chiamato a reggere questo settore della pubblica amministrazione nella Regione.

Elemento di disciplina e di più organico controllo rappresenterà nel prossimo avvenire la costruenda rete di autostazioni di cui al decreto legislativo presidenziale 19 aprile 1951, numero 21, autostazioni che vanno sorgendo nelle varie provincie secondo un programma coordinato con l'Assessorato per i lavori pubblici e che rappresentano una vera manifestazione di avanguardia nel campo dei trasporti.

Le prime autostazioni già completate sono in fase di arredamento e quanto prima entreranno in esercizio con gestione concessa a titolo sperimentale.

Si è ritenuto di dare carattere temporaneo e sperimentale alla concessione onde acquisire, in un periodo di tempo alquanto breve, elementi ed esperienze per una regolamentazio-

ne più aderente alla realtà e quindi alle possibilità di rendimento sia economico che funzionale.

Nulla è da aggiungere oggi a quanto nello scorso luglio si è qui ampiamente detto nei confronti dell'A.S.T..

La legge approvata dalla consapevolezza di questo onorevole consesso dopo l'attento esame che ha messo in risalto il senso di responsabilità dei legislatori siciliani, attende adesso il crisma dell'Alta Corte al cui illuminato giudizio è pendente la impugnativa del Commissario dello Stato.

Posso, comunque, affermare che l'Amministrazione dell'Azienda intanto ha lavorato con nuovo fervore ed ha predisposto buona parte dei provvedimenti atti allo auspicato sviluppo dell'Azienda stessa dopo le cure più assidue rivolte al suo risanamento.

L'Assessorato per le finanze e quello per i trasporti seguono diligentemente l'attività degli amministratori dell'Azienda così come con autorevole insistenza ha chiesto questa Assemblea.

All'onorevole Santagati Orazio, che manifestava le sue apprensioni per quanto avverrebbe all'agenzia dell'A. S. T. di Messina, posso dare assicurazioni che interverrò prontamente perchè le eventuali carenze in quella zona vengano eliminate per la tranquillità di quei lavoratori.

Dato, così, uno sguardo necessariamente sintetico al settore degli autotrasporti la cui materia rientra nella potestà primaria della Regione, è doveroso — come peraltro ho fatto negli anni precedenti — comunicare alcuni elementi che si riferiscono ai trasporti ferroviari, marittimi ed aerei nonchè alle comunicazioni in genere.

Relativamente alle ferrovie secondarie siciliane, possono assicurare che la « Circumetea » è in corso di ammodernamento sia del materiale mobile, comprendente la immissione in servizio di quattro nuove automotrici e due rimorchiate, che degli impianti fissi per cui si sta provvedendo al risanamento del binario, sostituendo — ove occorre — traverse e rotaie mentre sono in via di esecuzione opere di drenaggio e di sistemazione idraulica per il rifacimento di una galleria pericolante, per una spesa complessiva di circa 50 milioni di lire. E' inoltre in corso, sempre per la stessa ferrovia, ed in parte è già ultimata la graduale sistemazione delle stazioni.

Per quanto riguarda, invece, la ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini, proprio in questi giorni il relativo progetto di ammodernamento è stato presentato dalla Società concessionaria; progetto che, dopo istruttoria da parte degli uffici competenti, sarà esaminato dalla Commissione interministeriale di cui all'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, numero 1221, la quale, in questa come in altre occasioni, terrà presenti con la massima possibile benevolenza le varie soluzioni previste dall'articolo 1 della legge medesima.

TOCCO VERDUCI PAOLA. Senza invitare il rappresentante del Governo regionale.

DI BLASI, *Assessore delegato alla pesca ed alle attività marinare, ai trasporti ed alle comunicazioni.*

Le ferrovie nel 1953 non hanno potuto incrementare il parco regionale di nuovo materiale rotabile e di trazione, mentre, se le consegne da parte delle imprese costruttrici avverranno secondo gli obblighi contrattuali, sono impegnate per la nostra rete un gruppo non trascurabile di nuove automotrici termiche con le quali saranno indubbiamente eliminati molti inconvenienti finora lamentati specie sulle linee orientali e quelle centrali.

I lavori di elettrificazione proseguono con il consueto ritmo costante e la palificazione sulle linee S. Agata-Palermo e Messina-Catania si sviluppa con vero impegno.

Successivamente al mio intervento sul bilancio dell'esercizio precedente, e precisamente nel novembre 1953, è entrata in servizio la nave-traghetto « Cariddi » ricostruita ed ampliata, con quattro binari, capace di trasportare 36 carri e 16 autovetture a viaggio. La spesa sostenuta dall'Amministrazione ferroviaria è stata di un miliardo di lire.

In corso di ultimazione è inoltre la ricostruzione della nave-traghetto « Villa » trasformata in motonave con due binari capaci di 13 carri, per una spesa di 350 milioni di lire.

Nel 1953 sono state traghettate 33mila 215 vetture e 275mila 357 carri carichi nei due sensi.

Dei carri in uscita, 47mila 507 trasportavano agrumi, 9mila 828 pomodoro, 3mila 892 patate e 9mila 137 altre derrate.

Sono state inoltre traghettate 23mila 538 autovetture, autocarri, motociclette e bici-



clette con un introito di lire 77milioni 912 mila 67.

Sempre nel 1953 sono partiti dalle stazioni del compartimento 13milioni 492mila 416 passeggeri con un introito di lire 5miliardi 920 milioni 615mila 987. Le merci trasportate sono state tonnellate 5milioni 718mila 695 oltre a 142mila 644 capi di bestiame; il tutto per un introito di lire 9miliardi 538milioni 642mila 851.

E' da sottolineare che le quantità delle merci trasportate sia in partenza che in arrivo quasi si equivalgono risultando in tonnellate 2milioni 964mila 644 quelle in arrivo ed in 2 milioni 754mila 41 quelle in partenza. Complessivamente le ferrovie nel 1953 hanno introitato, quindi, nel Compartimento della Sicilia lire 15miliardi 587milioni 170mila 905 contro 14miliardi 412milioni 818mila 529 del 1952.

La stessa Amministrazione ferroviaria nel 1953 ha eseguito lavori vari in Sicilia per lire 793milioni oltre lire 505milioni per rinnovamento di binari, lire 1miliardo 484milioni per il raddoppio del binario della tratta Altavilla-Termini per cui sono state stanziare lire 3 miliardi 136milioni.

Al 31 dicembre 1953 erano in corso altri lavori, oltre a quelli già menzionati, per una spesa impegnata complessiva di lire 2miliardi 440milioni.

A queste cifre, che rappresentano sempre lo sforzo doveroso che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato va compiendo da anni in Sicilia, vanno aggiunti i lavori in corso per l'elettrificazione della tratta S. Agata-Palermo e Messina-Catania, per la cui completa esecuzione è prevista ed impegnata la spesa di lire 3miliardi 595milioni.

Nel piano dello ammodernamento, potenziamento e sviluppo della rete ferroviaria nazionale, annunciato dal Ministro dei trasporti nei suoi discorsi ai due rami del Parlamento, la Sicilia ha già il suo posto di preminenza, perchè ancora tante passate trascuratezze vanno riparate e tanta strada deve essere percorsa per rinnovare l'armamento della nostra rete, sostituire buona parte del materiale mobile e di trazione ed ancora per sviluppare una organica revisione dei vari impianti fissi, con particolare riguardo ai fabbricati viaggiatori, che lasciano spesso assai a desiderare per la efficienza e per la manutenzione, laddove —

come dicevo recentemente a dirigenti qualificati in una riunione presso il Compartimento delle FF. SS. — le ferrovie debbono offrire al pubblico dei viaggiatori il biglietto da visita del proprio prestigio e del proprio decoro, imponendo anche un maggiore senso di dovere a chi è affidata la cura delle stazioni.

Comunque, per sfatare la ricorrente leggenda di un asserito disinteresse per i servizi ferroviari dell'Isola, mi sia consentito riepilogare i principali dati che riguardano proprio l'impianto ferroviario della Sicilia in questo dopoguerra:

1) Distruzione e danneggiamenti subiti da gli impianti ferroviari della Sicilia durante la guerra:

a) fabbricati: fabbricati viaggiatori 86; fabbricati accessori 86; magazzini merci 79; case cantoniere 287; fabbricati alloggi 235; officini, 33;

b) armamento: binari, chilometri 65; deviatoli, numero 520;

c) opere d'arte: ponti in muratura, numero 30 per una estesa di metri 970; ponti in ferro, numero 26 per metri 1400; gallerie, numero 10 per una estesa di metri 643;

d) impianti di segnalamento, sicurezza telegrafonici e luce: distrutti o danneggiati in numerose stazioni.

Tutti questi danni bellici agli impianti sono stati ripristinati con una spesa aggirantesi sui 5miliardi di lire.

2) Distruzioni e danneggiamenti subiti in Sicilia dal materiale mobile e dalle attrezzature della trazione durante la guerra:

a) materiale rotabile, per circa milioni 4.400;

b) attrezzature delle officine depositi e squadre rialzo, per circa milioni 400;

c) navi traghetto, per circa milioni 1400.

In complesso le Ferrovie dello Stato hanno subito danni in questo settore per circa 6miliardi 200milioni, completamente reintegrati da nuovi mezzi e nuove attrezzature.

3) Lavori di potenziamento ed impianti ferroviari della Sicilia approvati nel dopoguerra in aggiunta alle sopraccitate riparazioni dei danni bellici:

Dal 1° luglio 1944 al 30 giugno 1954 risultano stanziati sui diversi conti patrimoniali (ri-

## II LEGISLATURA

## CCCXXII SEDUTA

29 OTTOBRE 1954

guardanti opere di miglioramento e di potenziamento degli impianti ferroviari) in favore della rete ferroviaria siciliana circa 22miliardi 600milioni di lire.

Nella evidente impossibilità di elencare in dettaglio i numerosissimi provvedimenti già attuati od in corso di realizzazione con detti fondi, dettaglio peraltro fatto con le relazioni ai bilanci degli anni precedenti, mi piace ricordare, fra le opere principali:

a) l'ampliamento, la costruzione *ex novo* e la sistemazione degli impianti viaggiatori e merci, di pensiline, sottopassaggi, binari di deposito e raccordo, alloggi per il personale, etc. in numerosissime stazioni della Sicilia;

b) l'elettrificazione già in corso avanzato della Messina-Palermo;

c) l'elettrificazione già iniziata della Messina-Catania;

d) il raddoppio del binario della Fiumetorto-Palermo, già in corso inoltrato tra Altabilla e Termini Imerese;

e) il raddoppio in corso della Catania-Acquicella-Bicocca;

f) il rinnovamento del binario, con rotaie di tipo pesante, effettuato ed in corso su notevoli estese delle principali linee;

g) il rinnovamento di circa 30 ponti e 130 ponticelli in ferro, mediante sostituzione delle relative travate di tipo antiquato con altre di tipo moderno;

h) la sistemazione degli impianti ferroviari-portuali di Messina, con l'annesso nuovo parco di Contesse;

i) la costruzione della nuova centrale termoelettrica di Palermo destinata a fornire la energia occorrente per la estensione futura della trazione elettrica sulle linee ferroviarie siciliane;

l) il potenziamento degli impianti di segnalamento, sicurezza, telegrafonici e luce in stazioni varie fra cui da ricordare gli apparati centrali elettrici della Messina-Palermo e della Messina-Siracusa;

4) Potenziamento del parco rotabili della Sicilia e delle navi-traghetto;

Sempre in aggiunta agli oneri di spesa sostenuti per ripristinare i danni bellici subiti dai mezzi di trazione, le Ferrovie dello Stato hanno sinora finanziato le seguenti forniture di nuovo materiale mobile:

a) per aumento dotazione: locomotive a vapore, lire 1miliardo 800milioni;

b) per aumento automotrici termiche e rimorchi e per attrezzatura dei relativi depositi, lire 2miliardi 600milioni;

c) per locomotive elettriche della Messina-Palermo e per attrezzatura dei relativi depositi, lire 4miliardi 750milioni;

d) per aumento navi-traghetto, lire 2miliardi 300milioni.

Totale complessivo: 11miliardi 450milioni.

Da quanto sopra esposto appare evidente che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per lavori e forniture relative al Compartimento di Palermo, ha già impegnato sui conti ricostruzioni e patrimoniali un complesso di circa 45miliardi 250milioni di lire senza tenere conto, ovviamente, delle spese per la ordinaria manutenzione degli impianti e del materiale mobile e di quelle di esercizio.

Appare, quindi, evidente che nessuna trascuratezza può essere imputata all'Amministrazione delle FF. SS. nei riguardi delle necessità del servizio ferroviario in Sicilia, che viene seguito, se non di più, almeno con la identica cura riservata a tutti gli altri compartimenti.

In questa opera ampia ed impegnativa della Amministrazione ferroviaria, l'Assessorato ha sempre svolto e continuerà a svolgere, con doverosa insistenza, la sua funzione di segnalazione e di stimolo per l'alto compito che le ferrovie sono chiamate ad assolvere nella Regione, soprattutto per il suo avvio deciso allo sviluppo ed alla rinascita, nell'armonia e nel coordinamento dei due mezzi di trasporti — su rotaria e su strada — che non debbono vivere in concorrenza passiva, ma in gara di prestazioni sempre più aderenti alle esigenze del traffico.

Le istanze della Sicilia hanno trovato pronta adesione e particolare sensibilità nell'Amministrazione delle ferrovie e mi piace qui sottolineare il pieno successo della « Freccia del Sud » che congiunge la Sicilia a Milano, successo che ha indotto il Ministro a studiare la istituzione di un altro treno celere a lungo percorso che va ora in esercizio e che il ministro Mattarella ha avuto la soddisfazione di annunciare in questi giorni in una riunione regionale per la istituzione di particolari linee automobilistiche di gran turismo.

Detto treno, rapido senza obbligo di paga-



## II LEGISLATURA

## CCCXXII SEDUTA

29 OTTOBRE 1954

mento di supplemento, congiungerà Palermo e Siracusa, e relative diramazioni, a Napoli, Roma e Torino per proseguire per Parigi via Modane. Con felice intuito esso è stato battezzato «Treno del sole» essendo principalmente destinato a favorire il traffico ferroviario e turistico anche internazionale da e per la Sicilia. (*Vivi applausi dal centro*)

Per quanto non si abbiano a registrare lavori di particolare rilievo, debbo affermare che anche durante il 1953 i servizi postali hanno subito un ulteriore miglioramento sia negli impianti che nei servizi.

E' un settore, questo, che determina il minor numero di reclami e non può affermarsi di avere riscontrato veri disservizi di natura funzionale.

Nuovi uffici succursali e ricevitorie sono stati aperti, aumentato il personale, meccanizzati alcuni servizi; è da auspicare un più accelerato e coraggioso ritmo, nelle opere di manutenzione, adattamento ed arredamento di molti uffici che appaiono trascurati, poco accoglienti e mal rispondenti al sempre più largo ed importante servizio che assolvono.

Nel 1953 l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni ha collegato telefonicamente 47 frazioni di comuni, in virtù della legge numero 2529 ed altre 31 frazioni verranno collegate entro il corrente anno: cinque collegamenti fono-telegrafici sono stati eseguiti nello stesso anno 1953, mentre altri 19 saranno completati entro il 1954.

Nel campo dell'edilizia per costruzioni di centrali amplificatrici P. T. a Bagheria e Termini, Alcamo, Trapani, Messina, Patti, S. Stefano di Camastra, Siracusa, Ragusa e Pozzallo sono stati eseguiti o sono in corso lavori per lire 441milioni circa; lire 220milioni per alloggi per il personale; lire 328milioni per costruzione cabine-raccordo, restauri, adattamenti, etc.; lire 126milioni per posa cavi e sistemazione edificio R. T. del centro di Tommaso Natale e Sferracavallo.

La posa del cavo coassiale Messina-Palermo è stata inoltre completata ed in via di ultimazione è quella del cavo Palermo-Trapani.

Tra Palermo e Messina, in dipendenza della elettrificazione della ferrovia, sono stati installati chilometri 90 di linea telegrafica su pali in cemento armato, la cui ultimazione si prevede fra sei mesi.

Per lo stesso motivo è in via di ultimazione

la linea telegrafica Messina-Catania pure su pali in cemento armato.

I programmi di ripristino, potenziamento sviluppo ed ammodernamento della rete telefonica in Sicilia sono stati oggetto di proficui incontri con il Direttore generale della S.E.T. e con i suoi validi collaboratori nell'Isola, cui va il mio apprezzamento per la comprensione e la sensibilità sempre avute nei confronti delle esigenze del traffico telefonico isolano.

Debbo dire che tali programmi in parte sono stati realizzati, altri sono in corso ed altri ancora lo saranno sicuramente entro il prossimo anno.

Per molti centri le opere già realizzate superano gli obiettivi in partenza concordati e programmati, il che rappresenta garanzia per la rapida esecuzione dei lavori in corso, il cui compimento apporterà sensibile miglioramento ed incremento al servizio telefonico nella Isola.

Per quanto riguarda la prevedibile attività nel periodo susseguente al 1955, è da sottolineare che ulteriore potenziamento potrà avere la rete interurbana man mano che l'Azienda telefonica dello Stato porterà a compimento la posa del cavo coassiale e potrà mettere a disposizione dell'Azienda concessionaria i circuiti sulla corona di detto cavo, che consentirà l'utilizzo di 280 circuiti iniziali e 766 finali sulle sole direttrici del predetto cavo. Messina, Palermo, Trapani, Mazara del Vallo, S. Stefano di Camastra, Leonforte, Catania, Enna, Caltanissetta ed Agrigento.

Servizi speciali sono stati istituiti a Palermo, Catania, Siracusa e Ragusa ed altri sono allo studio anche per la estensione di essi nei principali centri della Sicilia.

Si tratta della segreteria telefonica, sveglia, chiamate urbane urgenti, ora esatta, nonché del servizio radio mobile e portuale in atto in esperimento a Napoli per essere esteso alle città di Palermo, Catania e Messina.

Per il servizio soccorso automobilistico sono in corso trattative con il Ministero delle poste e telecomunicazioni, gli automobili-club e con l'A.N.A.S.. Tale servizio è previsto per le strade nazionali sicule 113, 114, 115 e 121 con la installazione di telefoni pubblici dai quali possano essere effettuate chiamate per i centri di soccorso automobilistico.

Per doverosa notizia agli onorevoli colleghi, mi sia consentito dare alcune cifre su quanto

## II LEGISLATURA

## CCCXXII SEDUTA

29 OTTOBRE 1954

è stato fatto nel 1953 nella rete telefonica dell'Isola e su quanto si sta tuttora facendo:

numeri installati in centrali automatiche e manuali	6.306
chilometri-coppia di rete urbana posata	5.280
chilometri-circuito di rete interurbana posata	5.052
centrali urbane e miste installate	61
nuove località servite	61
posti di lavoro installati	45
linee a servizio sociale e misto messe in esercizio	120

Per effetto di tali lavori si è registrato un incremento percentuale del servizio del 23,8 per cento negli abbonati collegati, 23,6 per cento, negli apparecchi funzionanti, 22 per cento nei servizi interurbani in partenza.

Il miglioramento decisivo dei servizi interurbani è dimostrato nella percentuale di conversazioni interurbane ordinarie pari al 94,4 per cento contro il 5,6 per cento di quelle urgenti.

Ampliamenti di centrali automatiche sono stati eseguiti a Catania, Messina, Acireale, Ragusa e Canicattì con 2.269 nuovi numeri installati; nuove reti urbane sono state installate a batteria centrale (B C) a Nicosia, Barcellona, Augusta, Partinico, Pachino, Ribera, Corleone, Ganci e Niscemi con 1.730 numeri installati.

Le reti urbane di Termini e Lentini sono state trasformate da batteria locale (B L) a B C e portati i numeri installati ad 800.

Ulteriori ampliamenti hanno subito le reti urbane di Catania, Palermo, Canicattì, Siracusa, Acireale, Agrigento, Taormina, Alcamo, Gela, Sciacca e Vittoria.

Nello stesso periodo sono stati attivati 29 circuiti fisici 38 ad AF, 16 virtuali, 4 in cavo e uno in ponte radio oltre i 58 nuovi circuiti installati in dipendenza della legge 2529 dell'11 dicembre 1952 a favore delle frazioni di comune.

Lavori imponenti sono in corso e saranno ultimati entro il 1955, per ampliamento di centrali automatiche con la installazione di nuovi 9mila 900 numeri di cui 4mila a Palermo, 2mila a Messina, 2mila a Catania, 500 a Trapani ed al Caltanissetta, 300 a Caltagirone, Enna e Marsala.

Le reti di Alcamo e Gela saranno automa-

tizzate con una potenzialità iniziale di 750 numeri Alcamo e 300 Gela.

Altre reti urbane a BC con la installazione di 3mila nuovi numeri saranno attivate a Castelvetro, Partanna, Belpasso, Scilla, Naro, Grotte, Bagheria, Mazarino, Campobello di Licata, Monreale, Capo di Orlando, S. Teresa Riva, S. Stefano di Camastra, Menfi e Villabate.

Dieci altre reti saranno trasformate da BL a BC ed elevati i numeri installati di complessivi 3mila 240, il che consentirà l'evacuazione di tutte le domande giacenti.

Di altre opere minori e pure esse interessanti non faccio cenno in questa relazione per non infastidirvi ulteriormente.

Il tutto, comunque, conferma quanto in altre occasioni ho affermato sulla dimostrata buona volontà della società concessionaria, che in passato, per la incertezza della sua concessione, per le tariffe poco redditizie, per la carenza delle forniture del materiale approvigionato in buona parte all'estero, non era riuscita a scuotere sensibilmente la polvere del suo passato e soprattutto le conseguenze delle distruzioni e dei danni causati dalla guerra.

Mentre, comunque, prendiamo atto di quanto è stato fatto e di quanto si sta facendo, desidero rinnovare da questo banco alla società concessionaria il pressante invito perchè le fasi di progettazioni, di programmazione e di esecuzione vengano sempre più accelerate e coordinate per l'incremento di questa nostra Isola cui non può non partecipare in posizione di avanguardia il servizio telefonico.

Anche per i trasporti marittimi ed aerei, come per quelli ferroviari, la competenza della Regione è solo di osservazione, di stimolo, di coordinamento.

Ed in ogni caso non è mancato l'intervento tempestivo per il miglioramento dei servizi, non solo per quelle che sono le segnalazioni e le istanze che ci pervengono, ma pure e soprattutto per il diligente studio che vanno facendo i miei uffici anche di concerto con gli altri organi interessati.

Anche il traffico marittimo di linea nel 1953 ha registrato sensibile incremento.

Ne do notizia per una visione completa del movimento passeggeri e merci da e per la Sicilia.

Dalla « Tirrenia », che ha immesso, ormai



da qualche anno, nelle sue linee quelle magnifiche motonavi che tutti ammiriamo come veri gioielli di tecnica navale, di buon gusto nelle rifiniture e di preciso servizio, sono stati trasportati, nel 1953, 194mila 570 passeggeri, 96mila tonnellate di merci, 1.055 capi di bestiame e 20mila 733 quintali di effetti postali.

La « Eolia » ora sostituita dalla « Navisarma » che serve con alquanto intensità le isole Eolie, meta di buone carovane turistiche, ha trasportato, sempre nel 1953, 106mila 600 passeggeri e 5mila 100 tonnellate di merci con introiti complessivi di lire 36milioni 580mila che hanno determinato interventi dello Stato per lire 336milioni ad integrazione di bilancio e sovvenzione.

La « Cirricione » con le quattro linee per Ustica, le Egadi, le Pelagie e Pantelleria, con il 1954, è stata sostituita dalla « Si.Re.Na. »

Il traffico nel 1953 è stato di 40mila 550 passeggeri, 4mila 300tonnellate di merci e 492 capi di bestiame con un ricavo di lire 23milioni circa complessivamente e contro sovvenzioni statali per lire 425milioni circa.

Sia con la « Navisarma » che con la « Si. Re. Na » le nuove convenzioni con il Ministero della marina mercantile entrate in vigore con il 1 gennaio 1954 avranno la durata di venti anni e possono essere in ogni tempo sottoposte a revisione da parte del Ministero, soprattutto appalesandosi la necessità del miglioramento dei servizi.

E' proprio in questa sede il frequente intervento dell'Assessorato per due ordini di motivi: sostituire gradualmente le attuali navi che, modeste nel tonnellaggio, lo sono ancora nelle attrezzature, onde manca spesso il vero conforto del viaggio, mentre aspirazione costante delle popolazioni delle isole minori è quella di vedere intensificata la periodicità delle corse.

Per quanto si sia riuscito ad ottenere, mano a mano, qualche ritocco in meglio, non va dimenticato ben vero il gravissimo onere sostenuto per queste linee dallo Stato (circa 900milioni), il cui Tesoro resiste ad ogni revisione in incremento del migliatico di percorrenza che comporta automaticamente l'aumento della sovvenzione dell'erario.

Ciò, comunque, non ci toglie il dovere di insistere nelle due direzioni anzidette ed ogni personale contatto con il Ministro della marina mercantile, peraltro assai sensibile ai no-

stri bisogni e persuaso della legittimità delle nostre istanze, ha per prevalente oggetto la rete di comunicazioni marittime tra la Sicilia e le sue isole.

Io ho fiducia nella buona disposizione del Ministro e spero di trovare, anche gradatamente ed in un prossimo futuro, pure il Ministro del tesoro nella possibilità di rivedere le nostre esigenze.

Nel 1953 il traffico aereo è stato di 10mila 136 passeggeri nell'interno della Sicilia e di 38mila 555 da e per la Sicilia e rispettivamente di chilogrammi 86mila 975 e chilogrammi 770mila 823 di merce. Secondo le notizie fornite dalla L.A.I., si sarebbe avuto, nel trasporto, una lieve contrazione di 1.423 passeggeri ed un aumento di 60mila 97 chilogrammi di merci in confronto al precedente rilevamento.

E' sempre attuale l'esame di una intensificazione di corso con l'isola di Pantelleria, del ripristino dell'aeroporto di Comiso, mentre accertamenti, studi e trattative sono corse per l'attivazione degli aeroporti di Lampedusa e di Ustica.

Come è facile intuire, si tratta di un grosso problema di impegni di fondi e per gli impianti e per la gestione. L'Aeronautica militare ha offerto le sue prestazioni tecniche per quanto si attiene ai servizi a terra e la sua collaborazione, mentre per la gestione occorrerà condurre concrete trattative con la Società concessionaria che non risulta fruiscia di sovvenzioni da parte della pubblica amministrazione, il che, invece, rappresenta per la Società stessa motivo principale di avvio a soluzione del problema della intensificazione, del ripristino e della istituzione di linee tra la Sicilia e le isole minori.

Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, l'opposizione, quasi in un soliloquio, ha, in questa sessione, che indubbiamente ne ha ricevuto una caratterizzazione, voluto inscenare il funerale del Governo, il quale peraltro si presenta con le sue opere e le sue realizzazioni fatte di tenace appassionata dedizione alla buona causa.

Domani il Presidente della Regione, concludendo e sintetizzando questa discussione, farà le sue attese dichiarazioni che quest'Assemblea sovrana giudicherà, ma che giudicherà il popolo siciliano, il quale ha la certezza di un suo migliore avvenire.

Per ciò che attiene ad alcune insinuazioni tanto generiche quanto calunniose che si sono fatte circolare, in quest'Aula e fuori, in sordina od in forma tanto vaga da non rendere possibile il ricorso a qualsiasi forma di tutela giudiziaria, in rapporto più o meno diretto ad un articolo apparso tempo addietro su *L'Unità*, io non consentirò ad alcuno la comoda posizione della immunità che discende dall'articolo 6 dello Statuto.

E' ormai palese il sistema di certi specialisti della calunnia, che, al coperto della immunità a ben altro fine concessa, si illudono di farsi credere Catoni, lanciando in questa Aula le più cervelotiche accuse e pretendendo poi, per sfuggire all'obbligo di provarle, di mettere sotto inchiesta il calunniato!

Se qualcuno ha qualcosa di cui accusarmi, abbia il coraggio di denunziarmi al Magistrato. In quella sede, dinanzi alla quale saremo in condizione di parità, si vedrà se io sono responsabile di reati o altri di volgari calunnie. *(Commenti - Vivi prolungati applausi dal centro e dalla destra - I membri del Governo e molti deputati si congratulano con l'oratore)*

*(La seduta, sospesa alle ore 12,30, è ripresa alle ore 12,45)*

PRESIDENTE. La seduta è ripresa.

Si dia inizio alla discussione sulla rubrica dello stato di previsione della spesa « Turismo e spettacolo ». E' iscritto a parlare lo onorevole Zizzo; ne ha facoltà.

ZIZZO. Signori deputati, se in Sicilia volessimo tenere presenti, solamente, i problemi del turismo, se avessimo da risolverne esclusivamente le esigenze, se non tenessimo conto dei limiti del bilancio della Regione, certamente concorderemmo col relatore di maggioranza nel chiedere un incremento degli stanziamenti. Però, dobbiamo tenere presente che la Regione ha altre fondamentali esigenze, se non si vuole pregiudicare la stessa attività turistica. Sono questi i motivi che non ci fanno concordare col relatore di maggioranza sulla richiesta di aumento di fondi per la rubrica in esame. Si tratta piuttosto di bene utilizzare le modeste somme a disposizione; si tratta di bene indirizzare la spesa. Ed oggi, come ieri, non siamo d'accordo proprio nell'indirizzo di questa spesa. Oggi, come ieri, noi chiediamo la riduzione della spesa per la propaganda tu-

ristica ed io mi auguro che l'Assemblea non voti la variazione in aumento di 55 milioni del fondo relativo. Noi vogliamo che proprio questa spesa sia ridotta entro i limiti delle possibilità della nostra Regione.

Occorre soprattutto migliorare le condizioni ambientali, le attrezzature esistenti; occorre concentrare tutti i nostri sforzi e le nostre risorse per risolvere gradualmente, ma certamente, i primi e fondamentali elementi per una sana attività turistica. Bisogna ridurre le spese di propaganda e chiedere che lo Stato spenda attraverso l'E.N.I.T., per la propaganda siciliana, quanto la Sicilia ha diritto sia per il numero di abitanti sia per la sua importanza turistica. Non avvenga in questo settore quello che, purtroppo, è avvenuto in altri settori. Non avvenga che la Regione si sostituisca allo Stato in questa spesa. L'E.N.I.T., per esempio, ha trovato molto comodo farsi sostituire nella propaganda per la Sicilia dalla Regione siciliana.

Una volta Ella, onorevole Assessore, ebbe a dire che questo Ente si è limitato ad essere il distributore della nostra carta stampata; io vorrei aggiungere: il distributore poco zelante della nostra carta stampata, perchè se Ella avrà la possibilità di visitare i maggiori uffici turistici delle grandi città del Nord, troverà o niente o molto poco della molta carta che noi stampiamo con i soldi della Regione siciliana.

Noi non chiediamo l'abolizione di questo capitolo, ma chiediamo che la nostra spesa serva ad integrare quanto l'E.N.I.T. ha l'obbligo di spendere per la Regione siciliana, secondo un piano di giustizia distributiva. Dobbiamo, dicevo prima, concentrare i nostri sforzi, le nostre risorse verso la soluzione degli elementi primi ed indispensabili per una sana attività turistica: cioè miglioramento delle condizioni ambientali e delle attrezzature esistenti, costruzioni di nuovi alberghi che permettano al turista una modica spesa di soggiorno.

Sino ad oggi abbiamo visto sorgere soltanto dei grandi alberghi come il *Palace* di Mondello, che non risolverà certo il problema né del turismo esterno né di quello interno. La C.I.A.T.S.A. ha costruito il *Jolly Hotel*, ove nel periodo estivo si paga mille lire al giorno, con una maggiorazione di 200 o 300 lire al giorno nel periodo invernale per il riscaldamento.



Io penso che nei nostri paesi mille lire al giorno è un prezzo elevato, che non favorisce certamente l'incremento del turismo...

SALAMONE. Che prospettive ha dell'avvenire turistico della Sicilia?

ZIZZO. Bisogna ridurre le spese di soggiorno ai turisti. In altre zone il prezzo di soggiorno nel *Jolly Hotel* è inferiore a quello che viene praticato in Sicilia. Non incrementiamo il turismo sociale in questo modo...

SALAMONE. Dobbiamo fare locande di quarto ordine!

ZIZZO. Dobbiamo fare alberghi dignitosi, onorevole Salamone. Mille e 300 lire o mille e 400 lire al giorno sono molti per la categoria dei turisti che vengono in Sicilia. Costoro di solito vanno in cerca di alberghi che facciano pagare intorno alle 800 lire al giorno.

Ci siamo occupati del turismo interno, quando abbiamo votato in Assemblea la legge sui villaggi turistici. Si disse allora che i villaggi turistici dovevano servire per dare ai nostri lavoratori, agli studenti, agli impiegati, la possibilità di trascorrere un periodo di ferie in luoghi che fino ad ora erano ad essi preclusi, essendo meta riservata di un ristretto numero di privilegiati. Con questo spirito noi abbiamo approvato quella legge e con gioia abbiamo salutato il giorno in cui la stampa ci ha annunciato che finalmente il primo villaggio turistico in Sicilia era stato realizzato. Con gioia l'hanno appreso le categorie interessate, perchè finalmente vedevano la possibilità di tramutare in realtà quello che era stato il loro sogno: poter trascorrere alcuni giorni a Taormina. Questo sogno, però, è stato infranto immediatamente. Abbiamo appreso che al villaggio turistico di Taormina si spendono 4mila 500lire al giorno...

OCCHIPINTI. Anche di più.

ZIZZO. Con il servizio e la tassa di soggiorno si arriva a 6mila lire.

OCCHIPINTI. Di più; 8mila 500lire esattamente.

ZIZZO. Villaggi turistici per i lavoratori.

I nostri lavoratori potranno andare nel villaggio turistico di Taormina, creato dalla Regione per loro, soltanto quando avranno la fortuna di azzeccare un « tredici » al totocalcio. Ma chi glielo ha fatto fare onorevole D'Angelo? In tal modo ha inteso pagare qualche cambiale firmata da uomini politici del suo Partito ad un privato quando si parlò del casinò di Taormina? Noi chiediamo a lei cosa intende fare, se è possibile continuare per questa strada. Noi chiediamo che il villaggio turistico di Taormina torni ai suoi ospiti naturali. Ella ebbe a dire l'anno scorso, annunciando questa legge, che i siciliani non conoscono la Sicilia; che dobbiamo mettere in movimento queste grandi masse; che dobbiamo favorire il turismo interno. Lei ebbe a dire che dobbiamo agevolare in qualunque modo queste categorie; che il turismo sociale è più sviluppato in altre zone che non nella nostra. Dopo tutte queste belle parole, vediamo ora violato lo spirito e la lettera di quella legge; vediamo ora da lei stracciati tutti gli articoli che questa Assemblea aveva approvato.

Noi, per mettere in movimento proprio quelle masse di cui lei parlava, chiediamo che si riveda questa convenzione, che si revochi la concessione a questo privato, molto opportunamente selezionato dall'onorevole D'Angelo e dal Governo regionale, affinché tutti i villaggi turistici tornino al più presto ai lavoratori, agli operai, al ceto medio, agli impiegati. Questo noi chiediamo e su questo punto sono certo di trovare consensienti tutti i colleghi che, come me, hanno votato quella legge, poichè vogliamo andare incontro ad una delle più fondamentali esigenze dei lavoratori, degli studenti e degli impiegati; e non certo per creare un altro luogo di svago e di divertimento per una ristrettissima schiera di privilegiati. Ancora oggi sentiamo che al Comune non viene corrisposto alcun compenso. Il Comune di Taormina diede gratis il suolo a condizione che gli si pagasse il canone di affitto annuo; ebbene, questa società...

D'ANGELO, *Assessore delegato al turismo ed allo spettacolo*. Chi glielo ha detto?

ZIZZO. L'ho letto sui giornali.

D'ANGELO, *Assessore delegato al turismo*

## II LEGISLATURA

## CCCXXII SEDUTA

29 OTTOBRE 1954

ed allo spettacolo. Ah, lo ha appreso dai giornali!

ZIZZO. Questo, appunto, volevo chiedere: se risponde a verità l'interrogazione presentata al Comune di Taormina.

D'ANGELO, *Assessore delegato al turismo ed allo spettacolo*. Poichè lo dice l'Unità!

ZIZZO. Sì, onorevole D'Angelo, l'Unità potrà riportare male queste notizie, ma il problema rimane ed è che lei ha dato la concessione alla Società Zagara e che nel villaggio turistico si pagano 6mila lire al giorno. Questa è la realtà! Lei non deve spostare i termini. Questo lo dicono i siciliani che si recano a Taormina, più che i giornali; quei pochi siciliani, lavoratori o impiegati, che si erano illusi di trovare nel villaggio turistico un posto anche per loro.

Si revochi o si riveda la convenzione; si riporti il villaggio turistico di Taormina ai suoi clienti naturali. Dobbiamo migliorare le nostre zone turistiche che sino ad oggi hanno avuto un nome come Taormina, Siracusa, Erice, Agrigento.

In Sicilia esistono anche altre zone turistiche che sono state completamente ignorate dal Governo della Regione. Per esempio, nella provincia di Trapani abbiamo Segesta e Selinunte. A Selinunte nei primi sei mesi di quest'anno abbiamo avuto 14mila presenze di turisti stranieri. Ebbene, lei sa, perchè altre volte ne ho parlato, delle condizioni di ospitalità o, meglio, di inospitalità di dette zone, dove mancano non dico le comodità, ma le cose più indispensabili, come l'acqua (non c'è nemmeno una cisterna); dove non c'è posto nemmeno per riposarsi o un tetto per ripararsi dal sole. Queste zone furono visitate tanti e tanti anni fa dall'allora Assessore al turismo onorevole Drago, il quale promise il suo immediato interessamento e parlò dei posti di ristoro. Anche lei, onorevole D'Angelo, ammise la possibilità di far sorgere a Selinunte l'ostello dei giovani, che poteva anche servire in determinati periodi a dare ospitalità ai turisti. Ebbene, ancora non abbiamo visto nulla, non si è fatto nulla ed i turisti continuano a venire in Sicilia, continuano a visitare Selinunte e ad arrostarsi sui gradini dei templi con la bocca arsa dalla sete e con pensieri non certo benevoli nei nostri riguardi. Quando questi turisti ritorneranno nella

loro patria, saranno i nostri peggiori propagandisti e non varrà la sua carta stampata a far cambiare le loro opinioni.

Abbiamo in Sicilia un posto che potrebbe essere meta di turisti e di sportivi: il Piano Imperiale sulle Madonie, che ha la fortuna di possedere il più bel campo di sci della Sicilia, ove si può sciare fino a maggio, mese in cui la neve è alta ancora un metro. Ebbene, a Piano Imperiale si accede attraverso una mulattiera, sia pure pittoresca, ed un bosco molto rigoglioso, ma non certo invogliante nè per i turisti nè per gli sportivi. E' necessario valorizzare detta zona; certamente non subito, ma gradualmente. Per valorizzarla, però, occorre collegare per mezzo di una funivia Piano Imperiale con la stazione di Castelbuono.

Voglio accennare, onorevole D'Angelo, ad una questione che le può interessare, quella della costruzione della funivia di Erice. Questa funivia dovrà essere gestita da una società che ha avuto — e non so se lo abbia ancora — quale presidente un uomo del suo Partito. Il che, secondo l'opinione pubblica, ha aiutato quella società ad ottenere una concessione che porterà un deficit annuo di 14milioni; deficit che, però, verrà in parte rimborsato dalla Regione. Io vorrei chiedere a lei se è morale che un uomo del Governo regionale sia il presidente di una società che dovrà gestire una funivia creata con i soldi della Regione.

D'ANGELO, *Assessore delegato al turismo ed allo spettacolo*. Le risulta che si tratta di uomo del Governo regionale?

ZIZZO. Fino a qualche anno fa, sì.

PIZZO. Lei non lo saprà, ed ancora peggio, ma c'è un Assessore che è stato Presidente di quella società.

SALAMONE. Prendiamo atto che lo dite voi.

ZIZZO. C'è un atto pubblico; non l'abbiamo detto noi. C'è la costituzione di una società di cui l'onorevole Di Blasi è Presidente.

SALAMONE. Io non mi arrabbio, perchè si arrabbia lei?

ZIZZO. Signori deputati, nei primi sei mesi di quest'anno sono affluiti in Italia più di 3milioni e mezzo di turisti stranieri; di questo movimento turistico più del 60 per cento si è



## II LEGISLATURA

## CCCXXII SEDUTA

29 OTTOBRE 1954

svolto attraverso la strada. Questo spiega il perchè vi è una enorme differenza di turisti fra Napoli e la Sicilia. I turisti, motorizzati hanno come ultima tappa Napoli e non pensano certo di venire in Sicilia, data la lunghezza e le difficoltà del percorso; ne pensano certo di servirsi del postale per l'alto prezzo del biglietto. Si tratta di una enorme massa di turisti che noi non possiamo e non dobbiamo ignorare, per cui penso che sarebbe opportuno prendere degli accordi con la società di navigazione perchè si riduca il prezzo del biglietto sul piroscafo, riduzione che potrebbe essere rimborsata dall'Assessorato, poichè la spesa che la Regione verrebbe a sostenere sicuramente sarebbe compensata dal vantaggio del maggior afflusso di turisti nella nostra Isola.

OCCHIPINTI. Scusi collega, questa riduzione dovrebbe esser fatta a tutti indistintamente?

ZIZZO. Solo ai turisti stranieri.

Se noi chiediamo questa riduzione, non la chiediamo certo per i *Faruk*, i quali si servono di ben altri mezzi di trasporto che non il postale Palermo-Napoli.

Un'ultima osservazione riguarda il riordinamento degli enti provinciali del turismo. Ella, onorevole Assessore, tempo addietro ebbe a dire — e lo ha ripetuto lo scorso anno — che bisognava riordinare gli enti provinciali del turismo. Ma noi ancora attendiamo che Ella presenti un disegno di legge che preveda l'adeguamento degli enti provinciali del turismo alle esigenze della nuova Sicilia autonoma. Noi saremo lieti di discutere il riordinamento di questi enti che dovranno essere organi indispensabili allo sviluppo delle attività turistiche isolate.

Per quanto riguarda gli spettacoli, fino ad oggi l'attività dell'Assessorato è consistita nel concedere sovvenzioni a delle grandi compagnie e dei contributi per le rappresentazioni classiche di Siracusa e di Taormina. Devo preliminarmente dire che noi siamo di accordo per queste sovvenzioni, però dobbiamo lamentare che da questa fonte di cultura si tiene lontano proprio quello che è il vivaio della cultura. Gli alti prezzi consentono solo ad alcuni privilegiati di godere questi spettacoli. E' una élite che forse si reca a queste manifestazioni per mettere in mostra l'ultimo ve-

stito o per ostentare la propria ricchezza, e molto spesso nulla comprende dello spettacolo. Noi vi diciamo, onorevole D'Angelo: concedete i contributi a queste grandi compagnie, incrementate le rappresentazioni classiche in Sicilia; ma diciamo, altresì, che è necessario accostare a queste manifestazioni la più gran parte del popolo siciliano.

D'ANGELO, *Assessore delegato al turismo ed allo spettacolo*. A Siracusa ci sono stati più di duecentomila spettatori.

ZIZZO. Ma lei deve vedere chi erano quegli spettatori. Lei sa che è accorsa a Siracusa gente da tutte le parti. Lei deve dire quali prezzi si pagavano a Siracusa.

D'ANGELO, *Assessore delegato al turismo ed allo spettacolo*. Glieli dirò.

ZIZZO. E poi ci dirà i prezzi che si pagano nelle grandi città per assistere a rappresentazioni di grandi compagnie di prosa. Conceda pure queste sovvenzioni, ma dia disposizioni agli impresari perchè determinati ordini di posti abbiano dei prezzi tali da consentire l'accesso agli studenti, agli impiegati, ai lavoratori, perchè a questo formidabile strumento di cultura si possa veramente accostare quello che è, come dicevo pocanzi, veramente il vivaio della cultura siciliana. Ed è tempo di pensare seriamente al teatro stabile siciliano, di cui non abbiamo avuto molte notizie in questi ultimi tempi.

D'ANGELO, *Assessore delegato al turismo ed allo spettacolo*. Non credo che alcuni deputati del suo settore in sede di Commissione per la finanza siano stati d'accordo per il teatro di Sicilia. Questo disegno di legge è in Assemblea da un anno e mezzo.

ZIZZO. Chieda al Presidente di metterlo all'ordine del giorno. Non dobbiamo essere sempre noi a chiedere che vengano posti all'ordine del giorno determinati disegni di legge, d'altra parte le nostre richieste vengono immediatamente bocciate.

D'ANGELO, *Assessore delegato al turismo ed allo spettacolo*. Nella mia replica chiederò questo: discutere e approvare i disegni di legge presentati.

ZIZZO. Noi li discuteremo e come abbiamo approvato quello per lo sport approveremo, se è necessario, questo per il teatro stabile siciliano.

Per quanto riguarda la S.A.C.L.A.S. noi siamo per il potenziamento della medesima; vorrei conoscere quale criterio viene seguito dalla direzione quando si tratta di scegliere l'itinerario e quale pressione viene esercitata sulla S.A.C.L.A.S. nella scelta delle sedi.

Noi vediamo che delle grandi città, che hanno un indirizzo politico diverso da quello del Governo regionale, sono costantemente tagliate fuori dall'itinerario della S.A.C.L.A.S., mentre poi constatiamo che paesi molto più piccoli, solo perchè hanno avuto la fortuna di avere dato i natali ad uomini responsabili della Democrazia cristiana in campo regionale ed in campo nazionale, debbono avere la possibilità di assistere a questi spettacoli. Io chiedo a lei, onorevole D'Angelo, di controllare affinché queste discriminazioni non avvengano in un settore come quello degli spettacoli.

Nel settore dello sport potremmo in gran parte ripetere le critiche dell'anno scorso e di due anni fa. Anche qui i nostri problemi sono quelli di una zona depressa. Abbiamo avuto un miglioramento quando il C.O.N.I. si è degnato finalmente di assegnare tre piscine alla Sicilia. Però, onorevole D'Angelo, non abbiamo ancora le piste, tante volte da lei annunziate. Non abbiamo ottenuto ancora un finanziamento del C.O.N.I.: nel settore delle palestre. E' mancata da parte del Governo regionale un'azione presso le autorità centrali perchè intervengano affinché il C.O.N.I. spenda in Sicilia quanto la Sicilia ha diritto. Faccia sua quella che è stata ed è tuttora la parola degli sportivi siciliani, cioè tutto quello che lo sport produce in Sicilia deve tornare allo sport siciliano. Non è giusto che si costruiscano stadi della capienza di centomila posti, con soldi che sono anche del contribuente siciliano, in zone che hanno ben altre possibilità, in zone ricche di palestre e di campi sportivi, in zone ricche di piste e di piscine, e si trascura la Sicilia.

Non è certo migliore la situazione per quanto riguarda le palestre, che interessano particolarmente le attività sportive dei giovani.

Per i giovani lo sport è uno dei più immediati bisogni ed un importante mezzo per lo sviluppo del fisico e della psiche. Quando i

ragazzi non sono aiutati, organizzano gare sportive spontaneamente, con mezzi e modi che non ci sono nuovi. Lo sport è per essi una prima e importante esperienza di vita. Attraverso lo sport i ragazzi possono acquistare delle qualità tanto preziose nella vita di ogni uomo: la lealtà, la volontà di superare gli ostacoli, il desiderio di affermarsi. Per venire incontro a questi giovani, a questi ragazzi, è stato in campo nazionale fatto un regolamento sulla edilizia scolastica. Lei dirà: non è di mia competenza. Riferisca, allora, quanto noi stiamo dicendo all'onorevole Milazzo, che è il più direttamente interessato, o anche all'onorevole Castiglia, dica loro che il regolamento scolastico prevede palestre annesse alle scuole.

A Milano, per esempio, sono state costruite edifici scolastici forniti di modernissime palestre. In Sicilia, dato che nessuno parla e protesta, dato che il Governo regionale non si impone, gli edifici scolastici sono stati costruiti, invece, senza le palestre. I ragazzi siciliani sono forse diversi dai ragazzi del Nord o del centro Italia?

Onorevole Assessore, noi la invitiamo ad intervenire presso il Governo centrale perchè i ragazzi possano avere almeno le palestre che dovranno formare gli atleti di domani.

Le deficienze che abbiamo riscontrate in questo settore sono dovute principalmente al mancato rispetto delle leggi da parte del Governo nazionale e alla carenza di azione politica del Governo regionale. Noi chiediamo che si imbocchi una strada nuova; noi vogliamo che un Governo nuovo risolva il problema del turismo e metta a fuoco il problema dello sport, affinché in Sicilia il turismo e lo sport non costituiscano più un lusso, bensì attività di massa, profondamente sociale e civile. (*Applausi dalla sinistra*)

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

La seduta è rinviata al pomeriggio, alle ore 17, per il seguito dell'ordine del giorno.

La seduta è tolta alle ore 13,30.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Dott. Giovanni Morello

Arti Grafiche A. RENNA - Palermo