

CCLXXXVI SEDUTA

MARTEDÌ 20 FEBBRAIO 1962

Presidenza del Vice Presidente SEMINARA

INDICE

Commissione d'inchiesta per le accuse scambiate tra gli onorevoli Corrao e Carollo (Proroga del termine)

355

Commissione legislativa (VII) (Dimissioni di componente) :

PRESIDENTE
CORTESE356
356

Disegni di legge :

(Annunzio di presentazione e comunicazione di invio alle Commissioni legislative)

356

(Richiesta di procedura d'urgenza) :

PRESIDENTE

356, 357

CORTESE

356

FASINO, Assessore all'agricoltura e alla bonifica; alle foreste, ai rimboschimenti ed all'economia montana

357

Interpellanza e interrogazione (Svolgimento abbinato) :

PRESIDENTE

370, 381

PETTINI *

370, 371, 379

DI NAPOLI. Assessore al turismo, allo spettacolo ed allo sport; ai trasporti ed alle comunicazioni

371, 375

TUCCARI

377

Interrogazioni (Annunzio di risposte scritte)

356

Mozione e interpellanze (Seguito della trattazione unificata) :

PRESIDENTE 357, 364, 369, 370

DI NAPOLI. Assessore al turismo, allo spettacolo ed allo sport; ai trasporti ed alle comunicazioni

358, 364, 369

RINDONE *

360

CRESCIMANNO

362

CAROLLO

363

CORALLO

366

MACALUSO *

367

ZAPPALA' *

368

ALLEGATO

Risposte scritte ad interrogazioni :

Risposta dell'Assessore all'agricoltura e alla bonifica alle foreste, ai rimboschimenti ed alla economia montana all'interrogazione n. 629 dell'onorevole Jacono 384

Risposta dell'Assessore alle finanze; al demanio, all'interrogazione n. 637 degli onorevoli Ovazza e Nicastro 385

Risposta dell'Assessore delegato alla pubblica istruzione all'interrogazione n. 675 dell'onorevole Calderaro 392

La seduta è aperta alle ore 18,20.

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

Proroga del termine alla Commissione d'inchiesta per le accuse scambiate tra gli onorevoli Corrao e Carollo.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente dell'Assemblea ha emesso il 16 febbraio scorso il seguente decreto:

« Il Presidente,

« visto il proprio decreto in data 31 gennaio 1961, concernente la costituzione della Commissione d'inchiesta incaricata di indagare e, giudicare a norma dell'articolo 96 del regolamento interno dell'Assemblea, il fondamento delle accuse scambiate fra gli onorevoli Corrao e Carollo nel corso della seduta numero 182 del 22 dicembre 1960 e successive modificazioni;

« vista la lettera in data 10 febbraio 1962 dell'onorevole Ernesto Pivetti, Presidente

« della suddetta Commissione d'inchiesta, con la quale chiede una ulteriore proroga di 60 giorni del termine ultimo fissato dal decreto del 6 dicembre 1961;

« tenuto conto delle ragioni addotte dal Presidente della Commissione stessa nella lettera di cui sopra

decreta:

« il termine fissato alla Commissione d'inchiesta di cui in narrativa dal decreto di proroga 6 dicembre 1961, scadente in data 10 febbraio 1962, è prorogato di giorni 60.

« Il presente decreto sarà comunicato alla Assemblea nella prima seduta utile. »

Annunzio di presentazione e comunicazione di invio di disegni di legge a commissioni legislative.

PRESIDENTE. Comunico che in data 16 febbraio è stato inviato alla Commissione per la finanza il disegno di legge: « Consorso della Regione siciliana per la stabilizzazione dei complessi corali, orchestrali, tecnici del Teatro Massimo Bellini di Catania » (575), presentato dall'onorevole Grimaldi.

Comunico che sono stati presentati ieri e inviati in data odierna alle Commissioni legislative a fianco di ciascuno indicate i seguenti disegni di legge:

— « Provvidenze per l'ammodernamento della piccola pesca in Sicilia » (576), degli onorevoli Grimaldi, Avola e Cangialosi »;

— « Provvedimenti a favore dei pescatori sinistrati da mareggiate » (577), degli onorevoli Grimaldi, Avola e Cangialosi.

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.

PRESIDENTE. Comunico che sono pervenute le risposte scritte alle seguenti interrogazioni:

— numero 629 dell'onorevole Jacono allo Assessore all'agricoltura; numero 637 degli onorevoli Ovazza e Nicastro all'Assessore alle finanze; numero 675 dell'onorevole Calderaro all'Assessore alla pubblica istruzione.

Avverto che esse saranno pubblicate in allegato alla seduta odierna.

Dimissioni dell'onorevole Corrao da componente della VII commissione legislativa.

PRESIDENTE. Si passa alla lettera B) dell'ordine del giorno: Dimissioni dell'onorevole Corrao da componente della VII Commissione legislativa (lavoro, previdenza, cooperazione, assistenza sociale, igiene e sanità).

CORTESE. Il Gruppo comunista si astiene.

PRESIDENTE. Ne prendo atto. Pongo ai voti le dimissioni dell'onorevole Corrao.

Chi è favorevole rimanga seduto; chi è contrario è pregato di alzarsi.

(*Sono approvate*)

Richiesta di procedura d'urgenza per l'esame di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Si passa alla lettera C) dell'ordine del giorno: richiesta di procedura di urgenza per l'esame del disegno di legge numero 574: « Modifiche della legge 18 aprile 1961, numero 11, concernente provvidenze per l'agricoltura », presentato dagli onorevoli Cipolla, Cortese, Marraro, Prestipino, Scaturro, Ovazza, Macaluso, Colajanni, Renda, Nicastro, Jacono, Tuccari, Miceli.

Dichiaro aperta la discussione.

CORTESE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORTESE. Onorevole Presidente, Ella conosce la drammatica situazione che si è venuta a determinare in molte zone della Sicilia in ordine ai danni causati dal maltempo. Altri deputati hanno presentato dei disegni di legge sulla materia e noi chiediamo che questo venga ad essi abbinato.

La Commissione per l'agricoltura ha deciso, dopo aver ricevuto anche stamattina una delegazione di contadini coltivatori diretti di Gela veramente esasperati, di dedicare la seduta di stasera ad una riunione che possa essere definitiva per i provvedimenti di emergenza da prendere in ordine ai danni in agricoltura; l'esigenza della urgenza si evince quindi anche dal fatto che la Commissione

stasera stessa sarà al più presto investita dello esame di questi provvedimenti. Pertanto il nostro Gruppo ha chiesto e chiede l'esame con procedura d'urgenza e relazione orale di questo disegno di legge che, del resto si ricollega con altre iniziative di altri componenti di questa Assemblea ed anche, ritengo, del Governo.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'Assessore all'agricoltura onorevole Fasino. Ne ha facoltà.

FASINO, Assessore all'agricoltura e alla bonifica; alle foreste, ai rimboschimenti ed all'economia montana. Signor Presidente, evidentemente il Governo non può non essere favorevole alla richiesta di urgenza, sebbene, sotto il profilo regolamentare debba sottolineare che praticamente la richiesta stessa potrebbe anche considerarsi superflua. Infatti, è stata approvata a suo tempo la procedura di urgenza per il disegno di legge presentato dai colleghi Celi, Bombonati ed altri, per cui tutti i disegni di legge che si riferiscono alla stessa materia, compresi quelli di iniziativa parlamentare, devono essere esaminati contemporaneamente dalla Commissione. Comunque, il Governo è favorevole alla procedura d'urgenza.

CORTESE. La chiediamo per seguire la prassi, non per altro.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la richiesta di procedura di urgenza per l'esame del disegno di legge: « Modifiche alla legge 18 aprile 1961 concernente provvidenze per l'agricoltura » (574).

Chi è favorevole rimanga seduto; chi è contrario è pregato di alzarsi.

(E' approvata)

Seguito della trattazione unificata di mozione e interpellanze.

PRESIDENTE. Si passa alla lettera D) dell'ordine del giorno: seguito dello svolgimento delle interpellanze: numero 265 degli onorevoli Rindone e Marraro al Presidente della Regione, all'Assessore al lavoro, alla cooperazione ed alla previdenza sociale; all'igiene e alla sanità, all'Assessore al turismo, allo spet-

tacolo e allo sport; ai trasporti e alle comunicazioni, « per sapere:

1) se siano a conoscenza dello sciopero dei dipendenti della Scat di Catania, ormai in corso da diverse settimane, con evitabile disagio della popolazione, per precise responsabilità dell'azienda, le cui esose inadempienze pesano ormai da troppi anni ai danni della cittadinanza catanese; inadempienze che hanno trovato ripetute condanne in seno alla stessa amministrazione comunale e, in particolare, da parte dell'apposita commissione consiliare di inchiesta, i cui lavori si conclusero — a suo tempo — con la richiesta di revoca della concessione;

2) se non ritengano, in ossequio alla legge e nell'interesse della popolazione catanese, di esercitare i necessari poteri per la revoca della concessione alla Scat, strumento di intollerabili sopraffazioni ai danni degli utenti e dei propri dipendenti, e — intanto — l'immediata requisitoria dei mezzi dell'azienda, dandoli in gestione all'A.S.T. o alla stessa amministrazione comunale di Catania. Gli interpellanti, interpreti della volontà della popolazione, chiedono che ogni decisione in merito trovi urgente attuazione, senza ulteriore, ingiustificabili vantaggi per la Scat »; numero 278 dell'onorevole Crescimanno al Presidente della Regione, « per conoscere come intende risolvere il grave problema, che si trascina da due mesi, della mancata funzionalità dei servizi di trasporto da parte della Sast in Palermo e delle altre concessioni di Catania e Trapani.

Si tratta di una situazione veramente paradossale, che incide sulla economia isolana, sui dipendenti delle Aziende interessate nelle concessioni e su cittadini (impiegati, lavoratori) che non sono, causa la mancanza di mezzi di trasporto, posti in condizioni di raggiungere i luoghi di lavoro.

Tale situazione ha superato ormai la sopportazione di ogni limite e non rimane che attuare provvedimenti drastici per assicurare tempestivamente i servizi di trasporto, non essendo possibile mantenere una concessione quando non si attua. Il Comune di Palermo ha, fra l'altro, comunicato all'Assessore ai trasporti della Regione siciliana che è disposto ad assumere i servizi della Sast. »

Ricordo che a queste interpellanze è stata abbinata l'interpellanza numero 229 dell'onorevole Grimaldi:

« All'Assessore al turismo, allo spettacolo ed allo sport; ai trasporti ed alle comunicazioni, per sapere quali provvedimenti intenda adottare nei confronti della Scat di Catania, a seguito dell'istituzione del servizio notturno, che si è rilevato, in definitiva, oltremodo dannoso per i lavoratori della azienda e la intera cittadinanza.

L'interpellante si permette di far rilevare, difatti, che la Scat, a mezzo della citata innovazione, ha realizzato quali obiettivi:

a) la sospensione di numerose corse riconducibili oltre le ore 24;

b) l'aumento del prezzo del biglietto, dalle 24 in poi, a lire 70;

c) l'abbinamento a ciascuna corsa di più linee di percorso, con il conseguente notevole aumento dei tempi di frequenza;

d) il realizzo di forti economie, aggirantesi sulle 300 mila lire giornaliere;

e) una forte diminuzione nell'impiego di personale addetto precedentemente al servizio notturno.

In considerazione dell'evidente danno che si ripercuote sugli utenti e sui lavoratori interessati, l'interpellante chiede all'onorevole Assessore se non ritenga opportuno disporre una inchiesta, per quanto concerne la parte di sua competenza, e se non ritenga di intervenire presso l'Ufficio tecnico comunale e lo Ispettore della motorizzazione civile di Catania per sapere in base a quali giudizi di merito i predetti uffici hanno concesso la relativa autorizzazione alla Scat. »

E' altresì abbinata la mozione numero 26 dell'onorevole Rindone:

« L'Assemblea regionale siciliana,

considerato che la Commissione consiliare di inchiesta, a suo tempo nominata dal Consiglio comunale di Catania, a seguito delle gravi persistenti inadempienze della Scat, ha ritenuto di porre fine ad ogni ulteriore, van orapporto con la società concessionaria dei trasporti urbani (Scat), pronunciandosi per la revoca della concessione Scat e per la municipalizzazione dei servizi; tenuto conto dell'urgenza della situazione;

impegna il Governo

ad adottare la misura della revoca della concessione alla Scat. »

Ha facoltà di parlare l'Assessore del ramo onorevole Di Napoli, per chiarire il pensiero del Governo sulla materia oggetto della mozione e per rispondere nel contempo alle interpellanze.

DI NAPOLI, Assessore al turismo, allo spettacolo ed allo sport; ai trasporti ed alle comunicazioni. In relazione alle agitazioni del personale della S.C.A.T. che da qualche mese turbano il normale andamento dei servizi autofiloviari urbani di Catania, l'Assessorato ai trasporti, come del resto per il passato, anche in analoghe precedenti occasioni, nell'ambito della sua competenza, ha disposto rigorosi accertamenti diretti ad acclarare eventuali inadempienze della società concessionaria nella gestione dei servizi.

A tal proposito l'ispettorato della motorizzazione ha fatto conoscere quanto segue, con rapporto numero 529 del 22 gennaio ultimo scorso: Da qualche anno vengono rivolti ripetuti e persistenti attacchi alla S.C.A.T. per i disservizi che si verificherebbero nell'esercizio delle autofilovie urbane, attacchi che mirano a provocare provvedimenti disciplinari a carico della concessionaria al fine di giungere alla revoca delle concessioni per inadempienze contrattuali o per grave carenza dei detti servizi pubblici di trasporto. Si rammenta anzitutto che una precedente Commissione consiliare istituita dal Comune di Catania per lo studio dei problemi attinenti ai trasporti urbani, ebbe a segnalare a suo tempo alcuni disservizi in dipendenza dei quali codesto Assessorato, con nota 12744 del 10 luglio 1958, ebbe a rivolgere formale diffida alla Scat, specificando in tale occasione che il ripetersi delle defezioni sarebbe stata causa di inizio della procedura di decaduta delle concessioni dei servizi urbani di Catania. Senonchè a seguito di precisi accertamenti compiuti direttamente dall'Assessorato a mezzo di propri funzionari ed in dipendenza degli accertamenti effettuati dallo stesso Ispettorato della motorizzazione, l'Amministrazione regionale dei trasporti in data 10 gennaio 1959 annullava la diffida sopra menzionata.

Successivamente la precipitata commissione presentava alcune proposte per il miglioramento dei servizi stessi, proposte che sono state parzialmente accolte e dall'Assessorato e dalla Scat. In occasione di scioperi del personale di detta azienda, la Camera del lavoro, a

mezzo di affissi murali, ha ripetutamente insistito sui pretesi disservizi e sugli eccessivi guadagni della Scat proponendo la municipalizzazione dei servizi pubblici di trasporto di Catania. Agli atti dell'Ispettorato risulta solo che una nuova commissione consiliare ha chiesto alla Scat, in data 6 dicembre 1961, alcuni chiarimenti inerenti all'approvazione degli orari di servizio delle autofilovie urbane di Catania.

L'Ispettorato della motorizzazione, a mezzo di propri funzionari, ha provveduto sempre ad effettuare continui e diretti accertamenti sul traffico delle autofilovie urbane di Catania, rilevando che la Scat osserva integralmente tutte le condizioni di esercizio prescritte dai relativi atti di concessione, specie per quanto riguarda la frequenza delle corse e l'impiego del materiale rotabile. Gli inevitabili sovraccarichi nelle ore di punta, che del resto si verificano su tutti i servizi urbani in superficie dei grandi centri urbani italiani, non sono da addebitare a carenza di materiale o a deficienza di frequenza delle corse, ma bensì alla lentissima circolazione dei mezzi automobilistici entro gli abitati. La circolazione urbana, data anche la particolare caratteristica topografica di Catania, nelle ore di punta si svolge con una velocità media commerciale ridottissima, circostanza questa che determina ritardi ed accavallamenti delle corse previste in orario, nonché notevoli sovraccarichi di alcuni autobus o filobus in servizio sulle linee più frequentate.

La Scat, per tentare di ridurre tale inconveniente e per migliorare i servizi in concessione, nello scorso anno ha messo in linea sedici autobus nuovi di fabbrica dei quali quattro sono entrati in servizio il 7 luglio 1961 e dodici il 19 agosto successivo. Nonostante ciò non è stato possibile eliminare gli inconvenienti di cui sopra e quindi i conseguenti sovraccarichi nelle ore di punta. Al riguardo è da rilevare che, con l'aumento della circolazione degli automezzi pubblici e privati nell'ambito urbano della città di Catania, più sensibili possono risultare alcuni particolari sovraccarichi in relazione alla lentezza e discontinuità delle corse; illazione quest'ultima che viene confermata dal fatto che le corse che precedono o seguono quelle sovraccaricate sono meno affollate; anzi qualche volta i viaggiatori presenti sulle vetture risultano in numero note-

volmente inferiore a quello fissato nella licenza di circolazione del veicolo.

Per quanto riguarda l'agitazione in corso si riferisce che le richieste dei lavoratori sono state esaminate dagli organi regionali, dalla locale Prefettura e dal locale Ufficio provinciale del lavoro. Le richieste stesse, a parere sempre dell'Ispettorato, non riguardano inadempienze di legge o di patti contrattuali, ma aspirazioni del personale che, seppur legittime, non sono previste dalle vigenti disposizioni legislative. Risulta comunque che la Scat osserva rigorosamente le leggi riguardanti lo orario di lavoro.

Le altre richieste, a giudizio delle parti interessate, sono opinabili, e quindi a tal proposito le parti stesse sono di parere opposto. In proposito è da fare rilevare che le organizzazioni sindacali locali non hanno ritenuto di demandare l'esame delle questioni opinabili alle loro organizzazioni nazionali.

Da quanto sopra sembra potersi concludere che la Scat sia in regola sia con le vigenti leggi che regolano i rapporti di lavoro e con i contratti nazionali aziendali, sia con le concessioni che regolano i rapporti tra la concessoria Scat e l'Amministrazione concedente.

Per quanto più particolarmente attiene alle richieste del personale che, come ricordato nel su richiamato rapporto, hanno formato oggetto di riunioni e di esame da parte dei competenti uffici provinciali nonché dell'Assessore regionale per il lavoro, potrà più dettagliatamente riferire l'Assessore del ramo. Risulta comunque che il 15 febbraio corrente si è tenuta fra le parti una riunione a Roma presso il Ministero del lavoro, riunione a cui ha partecipato anche l'Assessore regionale al lavoro. Da notizie verbalmente attinte in detta riunione, presieduta dal sottosegretario, onorevole Calvi, i lavoratori hanno presentato le seguenti richieste:

1) riduzione dell'orario per il personale viaggiante, delle officine e degli uffici, con la conseguente modifica della organizzazione del servizio; costituzione della Commissione paritetica per la disciplina dei turni stessi;

2) applicazione del contratto nazionale di lavoro relativamente alle maggiorazioni delle percentuali sull'ora straordinaria;

3) pagamento delle giornate festive durante le assenze dal servizio;

4) calcolo dell'ora di lavoro straordinario; estensione cioè a Catania del trattamento praticato a Palermo dalla Saia.

I rappresentanti della Scat hanno preliminarmente fatto presente la necessità che le questioni fossero discusse globalmente sia per Catania che per Palermo e Trapani. La proposta non è stata accolta dai rappresentanti dei lavoratori, sicché l'incontro dopo laboriose lunghe e ripetute sedute si è concluso con un verbale di mancato accordo.

A parere dell'Assessorato per i trasporti lo intervento del Ministero del lavoro nella vertenza ha richiamato nella giusta e competente sede la trattazione del problema, perché esso investe rapporti di lavoro la cui soluzione comporterebbe evidentemente notevoli ed inevitabili ripercussioni sulla disciplina del contratto nazionale di lavoro della categoria.

Passando a riferire sulla situazione determinata nei servizi autofiloviari del Comune di Trapani, essa presenta una analogia con quella su esposta. In relazione comunque ai disservizi frequenti di mezzi verificatisi nella città di Trapani, l'Assessorato ha provveduto ad inviare regolare diffida alla Scat per la normalizzazione dei servizi. L'Ispettorato compartmentale nel restituire il decreto di diffida con l'annotazione degli estremi di notifica, ha fatto presente quanto appresso: « Si comunica che la Sast disimpegna i servizi autofiloviari urbani di Trapani con regolarità e secondo gli orari e le tariffe approvate. Le sospensioni verificatesi per scioperi da parte del personale dipendente non sono » sempre a parere dell'Ispettorato della Motorizzazione « da imputarsi ad inadempienze della società esercente dato che per quanto risulta essa osserva in atto le disposizioni legislative e i patti nazionali di lavoro che disciplinano lo stato giuridico e il trattamento economico e l'orario di lavoro e il trattamento previdenziale della categoria di lavoratori addetti a pubblici servizi di linea. Nè, d'altra parte, può addebitarsi come inadempienza il mancato accoglimento parziale o totale delle richieste del personale dipendente quando queste richieste non rientrano nelle predette disposizioni e nei patti nazionali di lavoro ».

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rindone, a nome dei presentatori dell'interpellanza numero 265, per dichiarare se si ritiene soddisfatto.

RINDONE. Intanto mi premerebbe chiedere all'onorevole Assessore, il quale mi pare abbia letto una lettera in cui venivano confutati gli addebiti che avevamo contestato relativamente alla Scat, se si tratta di una lettera di quella società. Se non erro, onorevole Assessore, quella che ha letto lei è una lettera della Scat ?

DI NAPOLI, Assessore al turismo, allo spettacolo ed allo sport; ai trasporti ed alle comunicazioni. Temo che lei abbia sentito male.

RINDONE. Di chi era la lettera che ha letto ? Non era della Scat ?

DI NAPOLI, Assessore al turismo, allo spettacolo ed allo sport; ai trasporti ed alle comunicazioni. Col permesso del Presidente io potrei anche rileggerla, ma vorrei pregare l'onorevole Rindone di prestare un'altra volta maggiore attenzione onde non incorrere in questi banali errori di audizione.

RINDONE. Ho ascoltato con molta attenzione quella lettera, e l'argomentazione in essa contenuta mi è sembrata scritta proprio da un funzionario della Scat. D'altro canto, non mi pare che l'onorevole Assessore se ne possa uscire così per il rotto della cuffia, di fronte ad una situazione che ormai è diventata esasperata nella città di Catania. Viene qui l'onorevole Assessore, in definitiva, a leggerci una lettera che forse non sarà stata scritta materialmente da qualche funzionario della Scat ma che certamente ne rispecchia le posizioni, anche se viene dall'Ispettorato della motorizzazione civile; noi però volevamo sentire qui qual era la posizione del Governo a proposito di questa vertenza che si trascina ormai da mesi. Oggi a Catania ci sono stati incidenti gravi che avrebbero anche potuto diventare gravissimi. E' intervenuta (e così abbiamo già una risposta indiretta da parte del Governo, che ci chiarisce la sua posizione) la polizia, ed ha manganellato i lavoratori; avrebbero potuto esserci anche incidenti più gravi, e i servizi sono paralizzati. E questo dopo che l'Assessore, anche a nome del Governo, qualche mese fa aveva assicurato un suo pronto intervento; dopo che aveva dichiarato o aveva fatto dichiarare che era stata fatta chi sa quale diffida nei confronti della Scat. Oggi l'Assessore viene qui, con una po-

sizione che vorrebbe essere di distacco quasi completo di fronte alla realtà, e ci legge una lettera dell'Ispettorato della motorizzazione civile nella quale si dice che la Scat è a posto, che è tutto in regola a Catania; e ciò in contrasto con quello che sempre è stato affermato ed è stato scritto da tutti: dal Consiglio comunale all'unanimità; da tutte le organizzazioni sindacali e da tutti i lavoratori che da quattro mesi conducono questo sciopero con estrema compatezza e unità, nonostante i tentativi che si sono fatti attraverso interferenze e pressioni di ordine politico, e si capisce da parte di chi, per rompere o incrinare questa unità fra i lavoratori.

Ora, mi pare che sia estremamente semplicistico volersene uscire in questo modo, onorevole Assessore, quando, ripeto, la vertenza si trascina da tanto tempo e quando ci troviamo di fronte ad una situazione estremamente grave non solo per i disagi che comporta per la popolazione ma anche per la esasperazione che ha assunto la questione.

Noi vorremmo sapere dall'onorevole Assessore e dal Governo — ecco perché non possiamo essere soddisfatti — se ha fatto macchina indietro rispetto agli impegni che erano stati ventilati ed in alcuni casi erano stati presi espressamente, di revoca del provvedimento. Comunque è necessario garantire ad ogni costo i servizi in città come Catania, e per riflesso, tra l'altro, come Trapani e Palermo, ove mi pare che permanga la stessa situazione.

Come il Governo intende intervenire? Noi avevamo chiesto che intanto fosse emanato un provvedimento, anche non definitivo, per garantire il funzionamento dei servizi di una città come Catania, e che si provvedesse quindi alla requisizione dei mezzi e ad una gestione provvisoria, salvo a fare, e non attraverso l'Ispettorato per la motorizzazione civile, quelle indagini che fra l'altro potrebbero essere compiute anche raccogliendo tutto il materiale che è stato prodotto presso gli uffici dello Assessorato dalla Commissione consiliare del comune di Catania; Commissione le cui conclusioni sono state sempre riconfermate pubblicamente anche in quest'ultimo periodo da tutto il Consiglio comunale, nonostante che oggi il Sindaco di Catania non si faccia trovare ed i lavoratori debbano subire le rappresaglie della polizia, per cercare di parlare con lui. Fra l'altro, infatti, gli incidenti sono stati determinati da questa situazione.

Ora, ripeto, io non credo che il Governo regionale e l'Assessore si possano trincerare in questa posizione.

Voce da destra: Tutto il Governo.

RINDONE. Esatto; io mi riferisco a tutto il Governo regionale. Oggi noi ci troviamo di fronte ad una posizione molto precisa e molto netta che è quella dei lavoratori e del Consiglio comunale. Parlo di quella pubblicamente espressa, non di quella fatta trapelare e annunciata per bocca dell'onorevole Carollo, il quale nel momento in cui va a presiedere una riunione fra i lavoratori ed i rappresentanti dei datori di lavoro, la sola cosa che dice (e questo ha un aspetto di provocazione nei confronti dei lavoratori e di aperto appoggio al padronato, checchè ne scriva la stampa o se ne faccia scrivere dalla stampa) è che il Governo e non solo il Governo, ma il Consiglio comunale di Catania e comunque l'amministrazione comunale di Catania, non pensa a nessuna misura di municipalizzazione nei confronti della Scat; annuncio che rende praticamente sin dall'inizio impossibili le trattative e con il quale si prende una posizione che nei fatti è di aperto appoggio all'atteggiamento di intransigenza e di provocazione della Società catanese dei trasporti. Ora, dico, delle misure di municipalizzazione ormai si rendono inderogabili per esigenze unanimi di una città, e questo è stato riconosciuto apertamente da tutti nel momento in cui si è potuto discutere alla luce del sole; però non è condiviso da un Governo che pure — lo ha detto e noi lo abbiamo sentito qua — chissà che cosa dovrebbe fare, da un Governo di centro sinistra che ha creato determinate attese e speranze tra le masse popolari e fra i lavoratori. Un Governo che di fronte ai fatti reagisce in questo modo, io credo che in maniera aperta si presenta già per quello che è, e cioè per un Governo che non intende fare nessun passo per favorire le giuste aspirazioni dei lavoratori, anche quando queste aspirazioni, non solo sono unanimemente riconosciute dagli organi competenti, ma hanno portato a lotte e a movimenti di grave portata, come la paralizzazione dei servizi in città importanti, quali Catania, Palermo e Trapani.

La risposta dell'Assessore, ripeto, è assolutamente insufficiente e diventa a questo punto una sfida nei confronti dei lavoratori.

Le trattative si protraggono ormai da troppo tempo con risultato negativo; c'è una posizione di intransigenza della Scat, e ora sappiamo che essa si fonda in definitiva su un appoggio garantito a Palermo e a Catania da parte della Democrazia cristiana o comunque da parte delle amministrazioni comunali dirette dalla Democrazia cristiana e del Governo regionale.

E' chiaro, dico, che di fronte a questa posizione noi abbiamo una prospettiva di inasprimento della battaglia sindacale e di turbamento dell'ordine pubblico; e le responsabilità molto precise dell'Assessore ai trasporti e dell'Assessore al lavoro investono comunque tutto il Governo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Crescimanno, presentatore della interpellanza numero 278, per dichiarare se si ritiene soddisfatto.

CRESCIMANNO. Onorevole Presidente e onorevoli colleghi, non ho potuto assimilare la lunga relazione dell'onorevole Assessore, sia per la sua ampiezza e sia perché in alcuni punti decisivi della controversia richiama questioni di carattere sindacale e tecnico.

Prego pertanto l'onorevole Assessore di favorirmi la sua relazione, perché io possa alligarla alla documentazione del mio fascicolo.

Le questioni, a quanto mi pare di avere capito, sono due. La prima è di carattere sindacale e su di essa l'Assessore si richiama alla legge.

Egregi colleghi: se l'Ispettorato della motorizzazione, il Ministero del lavoro hanno riferito all'Assessore che la Scat di Catania rispetta i termini contrattuali, l'Assessore assumerebbe, senza dubbio, responsabilità non lieve se disponesse la revoca della concessione, ponendosi così contro gli organi dello Stato; la qual cosa potrebbe dar luogo a gravissime conseguenze perché quando si revoca una concessione, chi ha subito la revoca ha diritto, di chiedere, in sede giurisdizionale, la sospensiva; quindi l'operato dell'Assessore è provveduto.

Il problema è un altro, onorevole Rindone; effettivamente, queste richieste dei lavoratori tendono a una migliore applicazione delle leggi e del contratto nazionale di lavoro. Se è così bisogna riconoscere che su questo argomento il governo non ha esattamente risposto;

ma se il governo, riferendosi ai servizi di Catania, sostiene che l'Ispettorato della motorizzazione ed il Ministero del lavoro hanno ammesso che la Scat è nei termini della legge, su questo punto io non posso insistere perché l'Assessore proceda alla revoca della concessione. E allora cosa rimane? L'altra questione, cioè quella dei servizi. Per questa risponde pure l'Assessore che i servizi vengono svolti adeguatamente ed anzi, se non erro, la Scat si è impegnata a migliorarli.

DI NAPOLI, Assessore al turismo, allo spettacolo ed allo sport; ai trasporti e alle comunicazioni. In seguito al lavoro svolto dalla Commissione consiliare, che ha denunciato delle manchevolezze.

CRESCIMANNO. Ha detto che avrebbe accettato dei miglioramenti, poiché la Commissione consiliare ha rilevato delle manchevolezze e ha fatto delle proposte che la Scat ha fatto proprie.

DI NAPOLI, Assessore al turismo, allo spettacolo ed allo sport; ai trasporti e alle comunicazioni. In parte.

CRESCIMANNO. Però, onorevole Assessore, questo problema della Scat di Catania io lo avevo nella mia interpellanza trattato solo marginalmente, che si riferisce in modo prevalente alla Sast di Palermo.

Per la Sast il problema è differente, perché mentre per la Scat ho dovuto prendere atto di quanto assicurato circa i poteri degli organi competenti per farsi luogo alla revoca; per Palermo si è già arrivati alla seconda diffida. Eravamo rimasti d'accordo, se non erro, che da questa diffida si sarebbe passati alle conseguenze. Ora, lei non fa alcun cenno sul modo in cui dovrà risolversi questo problema.

A Palermo che cosa ci interessa? Noi riscontriamo, onorevole Assessore — non c'è dubbio —, una resistenza della Sast. Io speravo che lei che è riuscito, sia pure attraverso la commissione consiliare di Catania, a piegare in parte la Scat, sarebbe riuscito a fare lo stesso anche per la Sast. Invece per Palermo noi vediamo che il problema rimane insoluto; non sappiamo se questo servizio continuerà o non continuerà a essere gestito dalla Sast o a chi si intende affidarlo precariamente, in at-

tesa di dar luogo poi alla revoca. Sappiamo, però, che il Comune di Palermo ha avanzato la richiesta di municipalizzazione, ma ancora non abbiamo nessuna notizia concreta e nessuna risposta da parte dell'Assessorato per i trasporti che sollecito perchè ne ho diritto.

Se lei, onorevole Assessore, ritiene chiaramente che per la Sast il problema è chiuso ne trarremo le debite conseguenze.

Noi non sappiamo se passeremo ad un servizio precario o ad una municipalizzazione. Devo però obiettare in questo caso, onorevole Assessore: a che cosa sarebbe valsa la seconda diffida, che ella ha fatto, se essa non ha portato a nessuna conclusione per la soluzione del problema? Prendo atto che quella della Scat è una situazione completamente diversa sia per quanto riguarda i servizi e la questione sindacale.

Ma per Palermo, anche prescindendo dal problema sindacale, la situazione rimane grave perchè, come lei sa benissimo, la Scat ha dichiarato che non intende più assolvere ai suoi compiti e quindi è necessario trovare una soluzione non solo concreta, ma immediata, poichè è possibile che noi, fra quindici o venti giorni o anche prima, ci troveremo di fronte ad altro sciopero, fermati i servizi con grave danno della cittadinanza.

Io non condivido il giudizio che su questo governo ha dato il collega Rindone nel sostenere valida la formula che si è data al governo D'Angelo, atta ad assicurare un progresso sociale nell'Isola.

Il Governo è quello che è, ma comunque esso ha il dovere, attraverso i suoi componenti, di risolvere seriamente i problemi di sua competenza.

Onorevole Di Napoli: il problema dei servizi di trasporto di Palermo è estremamente grave; Palermo è una città di 600mila abitanti e il disservizio incide sui meno abbienti, sui lavoratori e su coloro i quali, nei momenti di emergenza, sono costretti a prendere i taxi pagando un prezzo di intrallazzo.

Se la Sast non ha dato una risposta concreta alla seconda diffida, ha il dovere precipuo costituzionale di darla lei. Ci dica fermamente se la Sast deve continuare a gestire il servizio in queste precarie condizioni e noi prenderemo posizione; se lei ritiene che la Sast possa rinsavire e ritornare a migliorare i rapporti con i suoi lavoratori e allora sentiremo il bi-

sogno di esprimere tutto il nostro compiacimento.

Riesca, onorevole Assessore, con la sua opera a superare quella del Ministero del lavoro e dell'Ispettorato della motorizzazione definendo con urgenza questo annoso problema. Noi ci attendiamo una risposta concreta, perchè non possiamo rinviare dall'oggi al domani, attendere i comodi della Sast, mi pare insomma che ormai il problema sia maturo e che si possa decidere quello che si deve in forma concreta. Quindi, onorevole Assessore, come ho detto nel mio primo intervento, per quanto riguarda il problema della Sast, non posso dichiararmi soddisfatto perchè esso, dal punto di vista giuridico e cioè dal punto di vista del trapasso della gestione dell'Azienda rimane insoluto. Sia chiaro che non intendeo attuare il mio intervento per conoscere soltanto lo stato della questione sindacale, ma sape-re come s'intende risolvere questo problema.

Non mi dichiaro soddisfatto e invito l'Assessore a fornire una risposta completa.

Se lei vuole, onorevole Assessore, può risolvere il problema forzando la Sast a migliorare il servizio e se essa invece resiste disponga il trapasso della gestione nei modi consentiti dalla legge. Nessuno le dice di operare contro legge. Arrivato alla seconda diffida lei deve continuare, perchè fermarsi sarebbe un menare per il naso la cittadinanza e i deputati che attraverso le loro interpellanze hanno il diritto di vedere risolto un problema, di sì grave portata sociale.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Carollo, per fatto personale: ne ha facoltà.

CAROLLO, Assessore al lavoro, alla cooperazione ed alla previdenza sociale; all'igiene ed alla sanità Signor Presidente, vorrei dare un chiarimento, perchè mi è sembrato che lo onorevole Rindone non sia informato esattamente delle dichiarazioni che io feci all'Assessorato quando ci fu l'ultima riunione tra i datori di lavoro e i lavoratori in ordine alla verità della Scat, e poichè, per la verità, un'informazione errata potrebbe giustificare quello che io reputo un equivoco. Per questo ho pregato il Presidente di consentirmi un chiarimento su quanto in effetti io ebbi a dire, quasi all'inizio della discussione, e cioè sul fatto che il Comune di Catania non sarebbe stato

disposto a procedere alla municipalizzazione dei servizi urbani...

RINDONE. Da chi aveva avuto questa notizia?

CAROLLO, *Assessore al lavoro, alla cooperazione ed alla previdenza sociale; all'igiene ed alla sanità.* Dal Sindaco.

E mi sembrò doveroso dirlo in quanto la azienda aveva rappresentato la possibilità (o almeno aveva sottolineato al proposito la sua indifferenza) di una eventuale municipalizzazione della Sast e comunque delle aziende collegate e cioè della Sast, della Scat e di quella di Trapani che sono tutte dipendenti da un unico gruppo, come è noto e come lo stesso gruppo ha affermato. Il fatto che dalla società interessata era stata lanciata nella discussione della vertenza e per i mesi che si sono susseguiti, attraverso i contrasti, questa proposta o questa dichiarazione di indifferenza verso una eventuale municipalizzazione aveva contribuito a snaturare la vertenza stessa e — come sembrò e non soltanto a me — a snaturare la resistenza opposta dalla Scat, dalla Sast e dalla società di Trapani trasformandola quasi in una implicita e sfottente sfida nei confronti dei lavoratori che rivendicavano i propri diritti e del governo che aveva assunto determinati atteggiamenti. Mi sembrò, pertanto, opportuno eliminare ogni equivoco perché si discutesse solo della vertenza; così ai proprietari non era più comodo lanciare la sfida della dichiarazione di indifferenza rispetto a eventuali municipalizzazioni, sfida che essi lanciavano per fare sapere che avrebbero perso di meno con la municipalizzazione che cedendo alle richieste dei lavoratori. Per questo motivo, ripetendo, diedi la notizia che per altro non era un segreto, perché quello che io ebbi a dichiarare era già noto prima che fossi autorizzato a parlarne e comunque tutti sapevano, a Catania e fuori, che il provvedimento della municipalizzazione, l'amministrazione comunale non intedeva prenderlo in esame.

Così mi sembrò in coscienza e così ho agito nella presunzione, non già di provocare i lavoratori, i quali sanno con quale solidarietà si è operato nei loro riguardi, ma piuttosto di togliere dalle mani dei datori di lavoro una carta polemica che mi sembrava snaturasse la stessa vertenza; tanto è che poi...

RINDONE. E' stata la Scat a porre la pregiudiziale; altrimenti non avrebbe trattato.

CAROLLO, *Assessore al lavoro, alla cooperazione ed alla previdenza sociale; all'igiene ed alla sanità.* Il primo e il dopo, Palermo e rispettivamente Roma, non hanno altro significato per me; ripeto solo che in coscienza ho dato e continuo a dare tutta la mia solidarietà, non solo dichiarata ma anche riconosciuta, verso i lavoratori.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, riassumiamo: sono state svolte le interpellanze numero 265 degli onorevoli Rindone e Marraro, numero 278 dell'onorevole Crescimanno e numero 229 dell'onorevole Grimaldi, nonché la mozione numero 26 dell'onorevole Rindone.

Si dovrebbe ora passare alla votazione della mozione; su di essa chiede di parlare l'Assessore del ramo, onorevole Di Napoli. Ne ha facoltà.

DI NAPOLI; *Assessore al turismo, allo spettacolo ed allo sport; ai trasporti ed alle comunicazioni.* Ho chiesto di parlare per alcuni doverosi chiarimenti: il problema nelle tre città presenta degli aspetti identici ma indubbiamente si articola anche in modi diversi. Per la città di Palermo è stata rivolta la seconda ed ultima diffida, i termini previsti dalla quale sono già scaduti esattamente otto giorni fa; l'amministrazione dei trasporti, prima di dare un'autorizzazione precaria, ha chiesto all'Ispettorato della motorizzazione se l'A.S.T. e la Saia, altra società che opera nella città di Palermo, che si sono dimostrate disposte ad accettare la concessione, sono in possesso dei requisiti tecnici che la legge prevede, cioè a dire se abbiano l'efficienza organizzativa e la disponibilità dei mezzi per potere esercire anche in via precaria le linee in atto gestite dalla Sast.

L'Ispettorato sta conducendo questa indagine e fra giorni riferirà all'Assessorato per i trasporti il quale, in conseguenza degli impegni assunti e delle conclusioni dell'Ispettorato, procederà in via precaria all'assegnazione delle linee se le ditte che l'hanno richiesta hanno i requisiti di legge. Senza l'accertamento preciso del possesso dei requisiti tecnici, e cioè della disponibilità dei mezzi oltreché della capacità organizzativa, l'amministrazione

ne non potrebbe concedere le linee nemmeno in via precaria. Dopo l'assegnazione a titolo precario si aprirà la procedura per la concessione definitiva.

Anche attraverso le dichiarazioni del Presidente della Regione, l'Assemblea è stata informata che il Comune di Palermo ha rivolto un'istanza per la municipalizzazione dei servizi già gestiti dalla Sast, nella ipotesi che un provvedimento di revoca o di decadenza dovesse porre termine alla gestione stessa. Questo per Palermo.

Per quanto riguarda Trapani, ho già informato l'Assemblea che è stata rivolta la prima diffida. Perchè non lo si è fatto per Catania, onorevole Rindone? Perchè una vertenza di lavoro conclusasi negativamente in sede provinciale e poi in sede regionale si è trasferita nella sede nazionale. Attendo che sul piano formale mi pervenga notizia dell'esito delle trattative, esito già da me acquisito verbalmente, onorevole Rindone, e che comunque fra qualche giorno avrò recepito formalmente e cioè ufficialmente. Ritengo di essere stato già abbastanza sollecito acquisendolo verbalmente per vie brevi e comunicandolo all'Assemblea. Una volta preso atto degli elementi relativi alla conclusione, sia pure negativa, della vertenza in sede nazionale, è chiaro che il Governo seguirà la procedura che ha già seguito per Palermo e per Trapani, e cioè diffiderà la Scat di Catania a garantire la regolarità dei servizi. Ma per far questo...

RINDONE. Ottenendo lo stesso risultato che è stato ottenuto a Palermo.

DI NAPOLI, Assessore al turismo, allo spettacolo ed allo sport; ai trasporti ed alle comunicazioni. Sono due questioni distinte e separate, come bene ha detto l'onorevole Crescimanno. Vi è un aspetto sindacale del problema e vi è un aspetto tecnico.

In ordine al secondo aspetto della questione, solo gli organi tecnici competenti possono esprimere un parere, poichè un giudizio politico non può essere sufficiente a stabilire se tecnicamente una azienda sia o non sia idonea a condurre l'esercizio delle linee.

Vi è poi l'altro aspetto del problema, in merito al quale il Governo ritiene di avere fatto interamente il suo dovere convocando le parti e rivolgendo a Palermo e a Trapani

le opportune diffide intese alla normalizzazione dei servizi.

Con queste precisazioni chiestemi dall'onorevole Crescimanno io ritengo di avere risposto alle interpellanzze; per Palermo, una volta accertata tra qualche giorno la idoneità tecnica e finanziaria di tutte e due le aziende, quella pubblica e quella privata, o di una delle due, si procederà all'assegnazione precaria a quella o a quelle che risulteranno tecnicamente e finanziariamente idonee. Per Trapani si è iniziata la procedura con la prima diffida. Per Catania, onde potere adottare analoga procedura, si è in attesa che si pervenga alla conoscenza ufficiale della conclusione, sia pure negativa, delle trattative svoltesi in sede di Ministero del lavoro.

RINDONE. Come farà la diffida se ha detto che tutti i servizi sono in regola?

DI NAPOLI, Assessore al turismo, allo spettacolo ed allo sport; ai trasporti ed alle comunicazioni. Per concludere, debbo dire che mentre ritengo che per Palermo e per Trapani l'Assemblea può essere in grado di assumere qualunque atteggiamento, per Catania, a mio modesto avviso personale, è più opportuno attendere che l'amministrazione recepisca il verbale della vertenza sottoscritto in sede di Ministero del lavoro allo scopo di acquisire in modo completo gli elementi che potrebbero anche portare delle novità. Limitatamente a Catania io proporrei di sospendere oggi...

RINDONE. Lei già una prima volta ha chiesto la sospensione, con i risultati che conosciamo. E' il Governo d'u babbiu.

DI NAPOLI, Assessore al turismo, allo spettacolo ed allo sport; ai trasporti e alle comunicazioni. No, l'ho chiesta solo per Catania. Mentre per Palermo e per Trapani il Governo ha già messo in moto la procedura delle diffide, per Catania ripeto che questo potrà farsi allorquando formalmente, e questo avverrà tra qualche giorno, avrà recepito la notizia ufficiale della conclusione della vertenza in sede nazionale.

RINDONE. Intanto nell'attesa il Governo interviene con la polizia.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Corallo; ne ha facoltà.

CORALLO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la questione della società concessionaria dei trasporti urbani nella città di Catania in questi ultimi anni è venuta più volte in questa Assemblea, e ogni volta noi abbiamo avuto occasione di lamentare l'atteggiamento della società nei confronti dei suoi dipendenti e indirettamente nei confronti della cittadinanza catanese. Adesso è in corso una agitazione che si trascina ormai da mesi e che impegna i lavoratori in una lotta estenuante. È una situazione grave, onorevole Assessore, che può degenerare e può farci trovare di fronte a gravi incidenti; una situazione che non si può fare marcire ulteriormente.

Alcune settimane or sono la Giunta di Governo emise un comunicato con il quale si rendeva noto l'impegno del Governo di intervenire attraverso regolare diffida alle società concessionarie di Palermo, di Trapani e di Catania e si riservava di adottare i provvedimenti necessari, compreso quello della revoca o della decadenza. Io mi rendo conto, onorevole Assessore, che esistono o che possono esistere delle difficoltà di ordine giuridico e di ordine burocratico, ma quella che deve risultare chiara è la volontà politica del Governo di affrontare e di risolvere questi problemi. Io mi dolgo che si sia dovuti ricorrere a trattative presso il Ministero; sarei stato molto più lieto se esse si fossero svolte a Palermo presso il Governo della Regione, e se in esse il Governo avesse assunto una posizione più energica nei confronti della società concessionaria.

DI NAPOLI, Assessore al turismo, allo spettacolo ed allo sport; ai trasporti ed alle comunicazioni. Ella ha partecipato a quella riunione.

CORALLO. E' appunto per questo che mi dolgo dell'atteggiamento, che non mi trova consenziente, tenuto dal Governo in quella riunione. Io ritengo che, ad esempio, il mancato invio della lettera di diffida abbia aggravato la situazione; peraltro se il Governo non avesse ufficialmente comunicato la sua intenzione di inviarla, la cosa forse sarebbe passata inosservata, ma avendo annunciato un

provvedimento e non avendolo poi attuato si è data alla società Scat l'impressione di un certo benevolo atteggiamento.

SCATURRO. C'è di più; c'è la dichiarazione esplicita di Carollo che il Governo non intendeva procedere a revoche.

CORALLO. Onorevoli colleghi, siamo in sede di discussione di una mozione, e tutti possiamo parlare. Pertanto, onorevole Assessore, io gradirei che da parte sua vi fosse un impegno per una data; se in attesa delle trattative romane Ella ha bisogno di una settimana di tempo, nessuno di noi è qui col fucile puntato per negargliela, ma la indeterminazione degli impegni nel momento in cui ci sono i lavoratori estenuati da uno sciopero che si prolunga da settimane...

RINDONE. Da quattro mesi.

CORALLO. Da quattro mesi, mi ricorda l'onorevole Rindone, ci mette nelle condizioni di essere molto perplessi.

Io non so, onorevole Assessore, se ella ha avuto occasione di trovarsi a Catania durante uno di questi scioperi. Io non voglio riferirmi soltanto al disagio dei lavoratori, ma anche a quello della cittadinanza: Catania è una grossa città, e quando si fermano i mezzi di trasporto urbano diecine di migliaia di cittadini si trovano in gravi difficoltà. E questa storia si ripete da quattro mesi; per giornate intere i servizi sono paralizzati, e assistiamo alle scene determinate da diecine, da centinaia di cittadini che fermano le automobili per trovare un passaggio nel caos delle vie del centro. Può un governo disinteressarsi di questo problema, può considerarlo un fatto privato, una vertenza sindacale qualsiasi tra lavoratori e datori di lavoro? Qui c'è una intera popolazione che è interessata direttamente alla soluzione della vertenza e noi non possiamo restare indifferenti.

Io ritengo che la mozione che il Gruppo comunista presentò a suo tempo e che oggi è stata dal Presidente dissepellita e posta in discussione abbinata con le interpellanzze, per la verità non sia adeguata alla realtà che ci troviamo a discutere, perché fa riferimento ad una diversa situazione.

RINDONE. E' la stessa, aggravata.

CORALLO. Fa riferimento ad una volontà municipalizzatrice del comune che ancora per la verità non si è manifestata concretamente. Possiamo discutere, onorevole Assessore, sul modo per adeguare questa mozione alla realtà odierna; possiamo discutere anche sul tipo di impegni che il Governo si sente di assumere; ed io sono pronto, a nome del mio Gruppo, a concordare i termini di una mozione; ma lasciare tutto nell'indeterminato, affidarcisi al destino, aspettare i gesti di buona volontà oppure le soluzioni che da Roma potrebbero anche non venire, doverci presentare domani ai lavoratori dicendo che abbiamo respinto una mozione ma non abbiamo saputo dare un'altra prospettiva, questo noi onestamente non possiamo fare e da noi non lo si può pretendere.

Noi possiamo concordare con i presentatori della mozione, con lei, onorevole Assessore, e con il Presidente una sospensione della seduta per formulare un testo che sia adeguato alla realtà nuova nella quale ci troviamo, ma qualora si volesse eludere la questione ponendo semplicemente l'Assemblea di fronte alla necessità di dire un sì o un no alla mozione, per quanto inadeguata essa sia alla nuova realtà, noi non potremo votare contro di essa, dato che in questa lotta siamo impegnati direttamente e a questa lotta abbiamo dato sempre tutto l'appoggio del Gruppo parlamentare socialista.

PRESIDENTE. Ricordo che la Presidenza, nel momento in cui venne svolta la interpellanza numero 265, dichiarò che essa veniva abbinata con la interpellanza numero 278 a firma dell'onorevole Crescimanno e con la interpellanza numero 229 a firma dell'onorevole Grimaldi. Inoltre, trovandosi iscritta all'alleato all'ordine del giorno la mozione numero 26, la discussione doveva intendersi estesa anche a quella mozione, la quale era stata presentata dall'onorevole Rindone ai termini degli articoli 141 e 142 del regolamento interno dell'Assemblea in seguito allo svolgimento nella 106^a seduta del 19 maggio 1960, della interpellanza numero 61; cioè l'onorevole Rindone in quella circostanza, dichiarandosi insoddisfatto della risposta alla interpellanza, la trasformò in mozione.

Ora viene preannunziato un emendamento a questa mozione per estenderne l'applicazione anche alla Sast. Ma non potrò accogliere tale emendamento perché la questione riguardante la Sast è stata già trattata ed esaurita nella seduta del 18 gennaio scorso, rimanendo in vita la mozione numero 26 e le interpellanze soltanto per la parte riguardante i trasporti di Catania.

Pertanto riterò ammissibili solo emendamenti che abbiano attinenza con la questione della Scat di Catania e che non si occupino anche della Sast.

Ha chiesto di parlare, sulla mozione, l'onorevole Macaluso. Ne ha facoltà.

MACALUSO. Parlo brevemente, signor Presidente, per rilevare che ormai questa questione dei trasporti ha assunto un carattere eminentemente politico. Non c'è dubbio che i problemi che sono posti investono l'indirizzo politico del Governo regionale; e non si può sfuggire a questo punto essenziale della questione. Nel momento in cui sul piano nazionale dopo la formazione del nuovo governo di centro sinistra si pone già all'ordine del giorno della nazione (e questo è già ormai acquisito) il problema della nazionalizzazione della energia e si parla, per quanto riguarda i termini e i tempi di attuazione, addirittura di tre mesi, noi qui in Sicilia, dopo quattro mesi di scioperi, di lotte, di discussioni e di dibattiti all'Assemblea, abbiamo un Governo incapace di scegliere una linea e di portarla sino in fondo a compimento — questa è la questione — per un problema che cinquanta anni fa i comuni risolsero.

Noi abbiamo una situazione assolutamente incredibile: solo in Sicilia i servizi urbani sono dati a concessioni private, perché Roma, Napoli, Milano, Torino, Genova, Venezia, eccetera, hanno per questi servizi delle gestioni municipalizzate; solo la Sicilia ha il retaggio inaudito di un servizio pubblico di questo tipo in mano a gruppi di speculatori locali o al monopolio della Società generale elettrica. Quindi, il problema non è solo di carattere tecnico; è una questione di volontà politica perché se lo si vuole è possibile trovare un accordo con il comune o con l'A.S.T. per una gestione adeguata dei servizi.

Invece noi, per un problema che non investe grandi questioni di struttura, vediamo un

governo impacciato, o peggio, un governo che frappone remore all'attuazione di un programma di questo tipo. Quindi la questione fondamentale è proprio quella della volontà politica e della capacità del Governo di risolvere positivamente un problema che è diventato drammatico per le popolazioni, e di risolverlo conformemente alle esigenze di organizzazione della società, che ormai sono sentite dalla coscienza non solo nazionale ma di tutti i paesi del mondo.

Pertanto, insisto perché la mozione venga votata nella sua attuale formulazione, anche perché essa non è in contrasto con quello che sta succedendo. Qui si fa richiamo a un deliberato di una commissione del consiglio comunale di Catania che ha contestato addirittura altre violazioni della Scat; e allora, semmai, c'è un aggravamento della situazione, poiché alle precedenti violazioni se ne sono aggiunte delle altre, e quindi — direi — *a fortiori* bisogna andare avanti. Altro che contraddizione! Semmai c'è un rafforzamento delle posizioni assunte dal Consiglio comunale, e pertanto la mozione va votata nel suo testo attuale.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Zappalà. Ne ha facoltà.

ZAPPALÀ. Signor Presidente e onorevoli colleghi, credo che sia stata presentata una richiesta di sospensiva, cioè di sospendere i lavori e di fare una riunione per esaminare con più fondatezza il problema. Noi saremmo favorevoli, siamo favorevoli alla sospensiva...

CIPOLLA. Sospensione, non sospensiva.

ZAPPALÀ. ...ad una sospensione. Però io tengo a fare alcune precisazioni in merito al problema che qui è stato posto attraverso la mozione dell'onorevole Rindone. La mozione è stata presentata circa due anni fa, e in quel tempo anche io presentai una interpellanza in merito, perché il consiglio comunale voleva provocare una diffida da parte dell'Assessorato per i trasporti della Regione, essendo la Scat inadempiente nel servizio dei trasporti urbani.

Quali erano le inadempienze che allora si denunciavano? Io, in quell'epoca, ero il Presidente della Commissione di inchiesta consiliare, e sono in atto un consigliere del comune di Catania. In effetti si riscontrava che i mezzi

erano inadeguati, che le vetture erano superaffollate, specie nelle cosiddette ore di punta, che vi erano delle lunghe frequenze, che mancava un numero di vetture di riserva per cui queste dovevano circolare continuamente e, dopo essere rientrate a tarda notte, all'alba dovevano rimettersi in servizio; quindi non venivano osservate nemmeno le norme relative all'igiene, le vetture non erano disinfectate e pulite perché non erano sufficienti per i servizi da espletarsi in una città come Catania. Mancavano anche pezzi indispensabili di ricambio per le vetture che alle volte si guastavano, e in tal modo diminuivano le vetture in servizio presso una stessa linea. Ma da due anni a questa parte obiettivamente dobbiamo dire che a Catania i servizi sono migliorati, e migliorati di molto. Quindi dal punto di vista tecnico non è vero che oggi si può lamentare una grave deficienza dei servizi stessi. Noi diciamo che c'è qualche lacuna, ma non gravi inadempienze per cui la cittadinanza non potrebbe più sopportare questo malservizio dei trasporti.

Vero è che in atto vi è una vertenza sindacale, e noi lo vediamo perché da parecchi mesi i servizi non funzionano con la dovuta regolarità per gli scioperi che vengono organizzati da parte dei lavoratori. Noi facciamo voti che la vertenza possa essere presto superata e quindi che le richieste dei lavoratori vengano esaudite; siamo d'accordo su questo, ma da questo alla richiesta perentoria di revocare la concessione bisogna andarci con una certa cautela anche perché non è vero che il consiglio comunale di Catania è d'accordo per la municipalizzazione dei servizi. Non è vero affatto, non è d'accordo, tutt'altro!

RINDONE. Tutt'altro! Chi lo ha detto?

ZAPPALÀ. Così si è espressa la maggioranza del gruppo consiliare al comune di Catania...

PRESIDENTE. Onorevole Zappalà, si rivolga alla Presidenza. Onorevole Rindone la prego di lasciar parlare l'oratore.

ZAPPALÀ. ...e quindi in atto non crede che vi sia questa urgente necessità. Se poi alla luce di un ulteriore accertamento promosso anche dall'Assessore tramite l'Ispetto-

rato della motorizzazione si può riscontrare e si riscontra che in effetti vi siano defezioni gravi, allora potremo prendere in considerazione la questione e, se è il caso, essere d'accordo, purché il problema venga visto con oculezza. Ma in questo caso noi chiediamo all'Assessore una ulteriore inchiesta; l'Assessore può mandare i propri Ispettori a vedere se dal punto di vista tecnico sussistono queste gravi defezioni che sono state lamentate; i capi gruppo possono concordare e proporre qui in Assemblea questa sera stessa una linea di condotta da seguire e noi potremmo eventualmente essere d'accordo. Io ho comunque il dovere di ricordare che il Consiglio comunale, quando si riscontrarono quelle gravi defezioni, si espresse per la diffida alla società concessionaria e perché fosse affidata la concessione ad altra ditta che agisse con essa in concorrenza nella città di Catania, ma non perché il Comune assumesse in proprio o municipalizzasse il servizio dei trasporti. Quindi siamo favorevoli a che la seduta sia sospesa, in modo che si possa discutere al livello dei capi gruppo la linea di condotta che dovrà essere adottata per questa mozione.

PRESIDENTE. Comunico che è stato presentato il seguente emendamento dagli onorevoli Cipolla, Cortese, Nicastro, Prestipino Giarritta e Colajanni:

aggiungere il seguente considerato:

« considerato che la grave situazione dei trasporti nelle città di Palermo e Trapani ha già indotto il governo regionale a diffidare la società concessionaria Sast »;

nella parte dispositiva dopo la parola « concessione » aggiungere « alla Sast ed ».

Per le ragioni che ho precedente esposto, dichiaro non ammissibile l'emendamento.

CIPOLLA. Ma dovrà andare agli atti, non potrà essere cestinato.

PRESIDENTE. Va agli atti, indubbiamente, anche se non viene posto in discussione perché precluso. Allora possiamo passare alla votazione della mozione.

DI NAPOLI, Assessore al turismo, allo spettacolo ed allo sport; ai trasporti e alle comunicazioni. E' sorta la richiesta di una breve sospensiva che il Governo fa propria poi-

chè ritiene utile un incontro fra i capi gruppo e gli onorevoli presentatori della mozione.

PRESIDENTE. Va bene; la Presidenza nulla ha in contrario perché venga sospesa la discussione della mozione. Le interpellanze in esame si intendono esaurite. La seduta è sospesa.

(La seduta, sospesa alle ore 19,40, è ripresa alle ore 20,10).

La seduta è ripresa. Chiede di parlare lo onorevole assessore Di Napoli. Ne ha facoltà.

DI NAPOLI, Assessore al turismo, allo spettacolo ed allo sport; ai trasporti ed alle comunicazioni. Onorevole Presidente, durante la breve sospensione dei lavori si è avuto un utile scambio di idee in ordine al problema dei trasporti urbani di Catania. Si è convenuto, ed in tal senso il Governo dà assicurazione, di tenere per venerdì prossimo una riunione indetta dal Governo della Regione, alla quale saranno invitati il Sindaco e i componenti della Commissione consiliare che a Catania si è occupata del problema. Alla detta riunione saranno anche invitati i rappresentanti dei sindacati dei lavoratori e le rappresentanze dei datori di lavoro, e cioè della Società Scat.

Conseguentemente, sempre di comune accordo, il Governo propone il rinvio della votazione di questa mozione, in modo da potere riferire sui risultati della riunione che sin da ora auspichiamo siano proficui ed utili per la soluzione della vertenza che da molti mesi travaglia la città di Catania.

SCATURRO. Quando avrebbe luogo questa riunione?

DI NAPOLI, Assessore al turismo, allo spettacolo ed allo sport; ai trasporti ed alle comunicazioni. Ho detto che si terrebbe venerdì.

CORALLO. Si è convenuto che si terrà presso la Presidenza della Regione.

DI NAPOLI, Assessore al turismo, allo spettacolo ed allo sport; ai trasporti ed alle comunicazioni. Io non ho difficoltà a dire che

si terrà presso la Presidenza della Regione. Ritengo doveroso nei confronti del Presidente della Regione — e mi auguro che si possa farlo entro questa notte — che si abbia anche con lui uno scambio di idee sull'argomento.

PRESIDENTE. Non sorgendo osservazioni, la richiesta è accolta.

La mozione è rinviata e sarà trattata nella prossima seduta utile.

Svolgimento abbinato di interpellanza e di interrogazione.

PRESIDENTE. Si passa all'interpellanza numero 288 dell'onorevole Pettini all'Assessore agli affari economici; alla Presidenza per lo sviluppo economico; all'assessore al turismo, spettacolo e sport; ai trasporti e alle comunicazioni, « per conoscere i motivi per cui l'I.R.F.I.S. continua a tenere praticamente bloccato un settore di iniziative industriali marittime, avendo assegnato fin dal 1959 tre miliardi ad un gruppo finanziario che dice di avere in programma la costruzione di due navi da adibirsi al traghettamento di mezzi commerciali e turistici fra la Sicilia ed il continente; mentre, dopo oltre due anni di remore e tergiversazioni, la commessa per tali navi non è stata ancora passata, ed il gruppo finanziario trova opportuno — stando alle notizie pervenute all'interpellante — rivolgersi all'Assessore ai Trasporti chiedendo che, prima di mettere in esecuzione il suo programma di costruzioni navali, gli siano concesse una serie di garenzie in ordine — addirittura — alla evoluzione dell'economia siciliana ed all'attuazione di programmi regionali; onde si dovrebbe concludere che non a concorrere allo sviluppo economico dell'Isola e a favorirlo, ma ad utilizzarlo ed usufruirne tende la iniziativa in questione; se considerato anche che il solo risultato fino ad oggi assicurato da quell'iniziativa alla economia siciliana consiste nell'avere fatto cessare lo esercizio di un servizio del genere già esistente, non ritenga opportuno; anziché prospettarsi la ipotesi di nuovi affidamenti e garenzie, del genere di quelle succennate (che certamente non si pensa di concedere e che — se concesse — sarebbero incompatibili con la serietà e con la dignità dell'Amministrazione), invitare l'I.R.F.I.S. a porre ai beneficiari del finanziamento suddetto un termine (che dato il tempo trascorso non potrebbe che

essere brevissimo) entro il quale siano tenuti a fornire la prova di avere passato la commessa per la costruzione delle navi e trascorso inutilmente il quale sia revocata la deliberazione con cui, fu concesso il finanziamento. ».

A questa interpellanza è abbinata per lo svolgimento l'interrogazione numero 640 dell'onorevole Tuccari, all'Assessore al turismo, allo spettacolo ed allo sport; ai trasporti ed alle comunicazioni, « per conoscere se, in considerazione delle esigenze che nascono dal rilevante sviluppo industriale della zona di Milazzo e dall'estendersi della coltura dei pramicci, intenda porre, con concrete soluzioni, il problema del collegamento diretto e rapido tra Milazzo e Salerno. ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Pettini, per svolgere la sua interpellanza.

PETTINI. Onorevole Presidente, la mia interpellanza, oltre che all'Assessore ai trasporti, è diretta anche all'Assessore agli affari economici; direi anzi che per un certo aspetto ad esso è rivolta la richiesta concreta che sta a conclusione dell'interpellanza.

Io vorrei sapere dall'onorevole Assessore ai trasporti se egli ritiene — e ciò allo scopo di non rinviare la trattazione dell'argomento — di potere assumere su di sè la parte che riguarda l'Assessore agli affari economici, e cioè di potere sollecitare dalla Giunta o dallo Assessore competente quei provvedimenti che io richiedo. E' anche importantissimo, naturalmente, che l'argomento sia trattato nei confronti dell'Assessorato per i trasporti che è l'organo che è in contatto con quella iniziativa della quale si parla nella mia interpellanza ed è a conoscenza delle garenzie che questo gruppo chiede, di alcune richieste che esso ha fatto, eccetera.

La mia richiesta finale è che si adotti qualche provvedimento, e cioè che si solleciti in qualche modo l'I.R.F.I.S. a chiarire definitivamente la posizione di questa iniziativa; questa richiesta io non ho difficoltà a trasferirla all'Assessore ai trasporti, purchè egli però mi garantisca che successivamente se ne occuperà presso il collega competente o presso la Giunta. Diversamente, io sarei costretto a chiedere di fissare un'altra giornata per la trattazione dell'interpellanza, il che mi dorebbe molto perché l'argomento è di un rilievo che forse ancora l'Assemblea non ha avuto

occasione e modo di apprezzare, e poichè la natura stessa della richiesta non soffre eccessivi rinvii. Io quindi, prima di proseguire, vorrei che l'Assessore, se il Presidente lo consente, mi chiarisse questo punto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore al turismo.

DI NAPOLI, Assessore al turismo, allo spettacolo ed allo sport; ai trasporti ed alle comunicazioni. Io posso assicurare all'onorevole Pettini che l'argomento è da tempo all'esame della giunta di governo. Sono in grado di riferire e rispondere in ordine alla interpellanza e di dare assicurazione che, in base agli elementi che mi appresto a comunicare e che sono d'altra parte a conoscenza della Giunta di Governo, e in base agli elementi che sono stati acquisiti anche in occasione della discussione del bilancio — lo ricorderanno l'onorevole Pettini e l'onorevole Celi — sarà predisposto un provvedimento diretto a regolamentare in via definitiva l'importante settore delle comunicazioni marittime ed anche, probabilmente, quello delle comunicazioni aeree in Sicilia. Conseguentemente oggi, da parte mia, si darà notizia dello stato delle pratiche; ciò non toglie che attraverso una delibera collegiale definitiva della giunta di Governo possa poi essere sottoposta all'Assemblea qualche proposta di provvedimento intesa a risolvere globalmente il problema.

PETTINI. Signor Presidente, allora mi consenta che io continui a svolgere la interpellanza perchè desidero chiarire che il provvedimento che l'onorevole Assessore ai trasporti preannuncia — da parte della giunta di governo — riguarda una materia che è connessa con questo argomento ma che non forma oggetto dell'interpellanza.

Il collegamento per mezzo di navi traghetti tra la Sicilia ed una località del continente è oggetto di una vecchia questione della quale si è parlato da tanto tempo e che tuttavia è stata considerata prevalentemente sotto il profilo turistico. Io intendo invece, così come ho fatto nelle fasi in cui ho trattato precedentemente questo argomento, considerarlo prevalentemente sotto il profilo commerciale. Io affermo che dal punto di vista turistico noi siamo sul terreno, per così dire, del lucro cessante. In altri termini, un servizio che si aggiunga agli attuali mezzi di traghettamento che si of-

frono ai turisti e che faciliti l'afflusso del turismo motorizzato in Sicilia, sarebbe molto importante poichè determinerebbe alcuni vantaggi. Sul piano commerciale non si tratta, però, di assicurare nuovi vantaggi ma piuttosto di evitare disastri, e cioè di considerare il problema non dal punto di vista, come dicevo, del lucro cessante, ma del danno emergente.

Sul piano commerciale si può ricordare anzitutto che il problema nasce da due fatti: dal diaframma costituito dalla Calabria e cioè da un percorso lunghissimo che si risolve in una difficoltà grave per il turismo motorizzato, e si traduce in un ostacolo insormontabile per gli automezzi commerciali — autocarri ed autotreni — i quali non possono avventurarsi sull'attuale sede stradale per percorrerla in un numero intedeterminato, indeterminabile ed imprevedibile di ore; ed inoltre dalla realtà della strozzatura dello stretto di Messina.

Queste, ripeto, sono circostanze negative che se per il turismo costituiscono delle difficoltà, per il flusso commerciale automobilistico sono un ostacolo insormontabile. Questi problemi si potranno risolvere, e comunque non mai del tutto, quando saranno costruite due grandiose opere di cui si attende la realizzazione: l'autostrada sino a Reggio Calabria ed il collegamento viario permanente tra le due sponde dello Stretto di Messina. Sino a quando non saranno realizzate queste due opere, il che, evidentemente, per quanto si possa affrettare quel momento col desiderio, avverrà in un futuro più o meno lontano, il flusso commerciale degli automezzi dalla Sicilia al Continente sarà reso pressochè impossibile e le merci dovranno essere trasportate per ferrovia. Ed il problema dei trasporti ferroviari — lo sottolineo per dimostrare la necessità di questo traghettamento diretto per gli automezzi commerciali — è reso particolarmente complesso da due elementi: esistono in Sicilia una trentina di nuovi consorzi di bonifica che ogni anno immettono sul mercato nuovi prodotti di nuove terre a cultura intensiva. Questo è un dato di fatto sul quale l'Azienda delle Ferrovie dello Stato studia anno per anno; ultimamente essa ha approntato uno studio che ha dimostrato come la richiesta di carri ferroviari aumenti di anno in anno di una certa aliquota, che io in questo momento non ricordo quale sia, ma che grosso modo si è cercato di determinare per vedere le difficoltà a cui si andrà incontro nel futuro.

IV LEGISLATURA

CCLXXXVI SEDUTA

20 FEBBRAIO 1962

CALTABIANO. Ci sono punte giornaliere di mille carri.

PETTINI. Poi ci sono le punte giornaliere superiori a mille carri che ogni anno si determinano in certi periodi. A rendere più grave questa situazione c'è lo stato della flotta dei traghetti dello Stretto di Messina. L'equilibrio che esisteva nel 1938 in Sicilia fra la consistenza del parco carri ferroviari e la potenzialità di caricamento della flotta dei traghetti è stato di nuovo faticosamente raggiunto poco meno di due anni fa dopo quasi vent'anni dalla fine della guerra, quando è entrato in servizio il traghetto « Reggio »; infatti, il parco carri dalla consistenza che aveva nel 1938 in cinquemila carri è passato a diecimila e cioè è aumentato del cento per cento, mentre tale incremento è stato quasi raggiunto dalla flotta dei traghetti per la potenzialità di caricamento soltanto con l'arrivo e con l'entrata in servizio della motonave « Reggio », capace di trentasei carri. Ma, come io ho cercato di dire e di ripetere e di fare capire al Ministero nel periodo in cui ho avuto la responsabilità del settore, la ricostituzione di questo equilibrio è una illusione, perché la nave traghetto « Scilla », capace di 25 carri è destinata al massimo nel giro di un anno ad andare in demolizione; quindi, l'equilibrio potrà durare, sì e no, un anno.

Ora, mentre da un canto aumentano le richieste di carri, dall'altro, diminuisce da possibilità di soddisfarle, perché la flotta dei traghetti non potrà farvi fronte fino a quando non saranno costruiti due altri traghetti del tipo « Reggio », uno destinato a mantenere lo attuale...

CALTABIANO. Almeno due.

PETTINI. Almeno due, e altre due invasioni. Tutte queste sono richieste che sono state fatte, ripetute e ribattute. Di fronte a questa situazione, che durerà sino a quando non avremo il collegamento viario e l'autostrada che attenueranno ma non eliminaranno completamente il problema, come è possibile concepire di privare l'economia siciliana di un servizio ausiliare come quello di un traghettamento diretto dalla Sicilia al Continente? Questo ho detto per chiarire quale sia l'ampiezza e l'urgenza del problema. Ecco perchè

parlavo di danno emergente; se non si provvede in qualche modo a questo servizio, non sapremo come smaltire dalla Sicilia una parte della produzione, soprattutto di primaticci.

DI NAPOLI, Assessore, allo spettacolo ed allo sport; ai trasporti e alle comunicazioni. Meno che in alcuni mesi.

PETTINI. Meno che in alcuni mesi, questo si intende. Ma in tutti i periodi di punta ogni anno è un dramma per la direzione compartmentale delle ferrovie, la quale ci pensa e se ne preoccupa ma finisce per trovarsi di fronte alle stesse difficoltà, come ci troviamo tutti.

Ora, dicevo, che cosa si è fatto? Molti anni fa, nel 1952, fu costituita una società, la Anteo, col programma di costruire e gestire depositi franchi di petrolio, nafta, grezzi e di provvedere alla lavorazione dei sottoprodotti. Questa società dopo essersi costituita nel 1952 non ha espletato alcuna apparente attività fino al 1954, anno in cui il lavoro che ha svolto è stato solo quello di cambiare l'amministratore. Sono passati altri tre anni di inerzia e nel 1957 si è riunita l'assemblea dell'Anteo per dichiarare che non si era fatto niente perché si stavano completando gli studi sul collegamento marittimo tra la Sicilia e il Continente. Poco dopo, nello stesso 1957, si è cambiato ufficialmente l'oggetto della società, stabilendo come tale l'esercizio del collegamento con traghetti tra la Sicilia e il continente. Cioè l'Anteo, nata con finalità diverse, ha attribuito poi a se stessa lo scopo di creare questo servizio con navi nuove.

Nella seconda metà del 1958 compiva il primo viaggio, intanto, la motonave « il Ponte » appartenente alla Sitramar che è una società creata in Sicilia dal gruppo Scern di Genova. Su questa nave si sono dette le cose più straordinarie: che è una carretta, che è un residuato rafforzato, rappezzato, disgraziato e sciagurato; tutte cose evidentemente esagerate; se non era l'ideale era una delle tante vecchie *liberty* che veniva adattata a servizi commerciali più che turistici, e che, pur non presentando alcuna attrattiva né alcuna comodità speciale dal punto di vista turistico, come potevano fare altre navi, espletano un certo servizio. Del resto, era un servizio sperimentale che si cominciava a fare e che non

avrebbe dovuto eternamente essere gestito con la nave « il Ponte ». Naturalmente, siccome era la prima volta che questo servizio si tentava, era logico che gli imprenditori non si imbarcassero a spendere forti somme e a costruire navi nuove per un servizio che non si sapeva ancora che reddito avrebbe dato e che cosa avrebbe prodotto.

Il fatto che nella seconda metà del 1958, si erano iniziati questi viaggi, immediatamente ha vitalizzato l'altra iniziativa la quale si è svegliata e si è subito messa in movimento. Infatti il 23 aprile del 1959 si è cambiata la denominazione della società e l'Anteo è diventata la Società navi traghetto.

CALTABIANO. Con sede?

PETTINI. Con sede a Palermo. Si è riattivata la domanda che era stata presentata presso l'I.R.F.I.S. per un finanziamento e negli ultimi giorni del 1959 l'I.R.F.I.S. concedeva alla Società navi traghetto due miliardi e 400 milioni per la costruzione di due navi: cioè, credo, il 60 per cento della spesa preventivata. Il 13 luglio del 1960 si costituisce la Mediterranea Traghetti, cioè la società delle navi traghetto si scinde e se ne formano due. Il 30 luglio, quindi dopo quindici giorni...

CELI. Tutto questo armeggio è parecchio complicato.

PETTINI. ...dopo quindici giorni l'I.R.F.I.S. concede tre miliardi al gruppo, cioè un miliardo e mezzo ad una società e un miliardo e mezzo all'altra, a ciascuna per la costruzione di una nave *ex novo*. Intanto la Sitramar seguiva a navigare, tiene informato il Governo regionale dell'andamento del servizio ed alla fine del 1959 presenta la domanda per una sovvenzione. Alla fine del 1960, siccome non veniva alcuna risposta e altre difficoltà si opponevano alla domanda della Sitramar, la Società faceva sapere che, poiché con la fine del 1960, come ogni anno, la nave doveva andare in bacino per le riparazioni ordinarie, non sarebbe rientrata in servizio se prima non si fosse chiarita la situazione. Quando si è discusso qui l'emendamento Celi al bilancio lo onorevole Assessore ha anche fatto alcuni apprezzamenti sull'atteggiamento di questa società, che io non ho nessun interesse a difen-

dere; io ho interesse semplicemente, a parte il problema futuro della costruzione di navi nuove, che si riprenda subito il servizio per far fronte alle esigenze dell'economia siciliana, e che ciò avvenga in questa stagione, in questa estate.

Comunque, è stato fatto un apprezzamento sfavorevole perché la società aveva sospeso il servizio. Io non condivido questo apprezzamento perché non vedo per quali motivi la Sitramar avrebbe dovuto continuarlo quando rivoltasi alla SO.F.I.S. non ha avuto nessuna concessione — e non poteva averla perché la legge non lo consentiva — e rivoltasi all'I.R.F.I.S. non aveva potuto ottenere un finanziamento poiché esso aveva già finanziato una analoga iniziativa; quando avendo quindi bussato a tutte le porte e avendo visto che tutte erano chiuse...

CELI. Però l'Assessorato per il turismo usava le fotografie...

PETTINI. Dopo tutto questo evidentemente la Società ha detto: io sospendo il servizio perché non ho nessuna ragione di tenere viva una corrente di traffico che poi andrà a beneficio di una iniziativa che sorge in condizioni di così evidente vantaggio rispetto a quelle in cui io debbo navigare. Ma dopo che la Sitramar ha sospeso il servizio, quell'altra iniziativa, quella delle due navi e delle due società, si è addormentata di nuovo, e dopo due anni passati ormai da quando il finanziamento dei tre miliardi è stato concesso, noi oggi ancora sappiamo, almeno per quello che costa a me, che non è stata passata la commessa per le due navi perché sono state svolte una serie di altre pratiche per avere altri finanziamenti da altre fonti e per tante altre ragioni.

Comunque, un nuovo atteggiamento si è avuto, di fronte alla sospensione del servizio verificatasi nei primi del 1961 e di fronte alle reazioni notevoli da parte di ambienti commerciali. Devo sottolineare che si è trattato di ambienti non messinesi, perché è stato un altro errore quello di avere voluto provincializzare il problema dicendo che esso riguarda la provincia di Messina. I deputati di quella provincia se ne occupano con particolare amore, forse perché indubbiamente a questo servizio è connessa anche la vitalità e l'attività del porto di Messina, ma il problema dei tra-

sporti è di carattere regionale ed interessa tutta l'Isola. I trenta consorzi di cui ho parlato sono espressione dell'economia siciliana quasi tutta. Due o tre soltanto di essi sono a nord della congiungente Catania - Trapani verso la provincia di Messina, ma tutti gli altri sono nella parte meridionale dell'Isola, che quindi è interessata molto di più alla continuità del servizio. L'Assessorato nel tempo in cui ne ebbi la responsabilità ha preso una serie di iniziative, promuovendo fra l'altro una riunione dei rappresentanti di tutti gli enti economici siciliani, delle Camere di commercio, degli Enti del turismo presso l'Assessorato per lo studio del problema: sono state compiute indagini da parte degli uffici dell'Assessorato per esaminare i conti denunciati dalla Sitramar ed avere una certa indicazione sulla rispondenza o meno alla realtà dei costi che erano stati denunciati; si è data risposta all'onorevole Celi che a suo tempo aveva presentato una interpellanza per sapere appunto che cosa il Governo intendesse fare perché fosse ripreso al più presto il servizio di traghetti tra Messina e Napoli, e finalmente si è provveduto alla presentazione di un disegno di legge col quale si è scelta per risolvere il problema la via legislativa anziché quella di una variazione di bilancio propugnata dall'onorevole Celi. La crisi regionale ha fermato tutto questo.

Adesso, la consapevolezza, successivamente, della importanza regionale e della urgenza del problema aveva spinto l'onorevole Celi a presentare un emendamento al bilancio, emendamento che ha incontrato in Aula quelle difficoltà che tutti sappiamo e sul quale ha avuto luogo un dibattito alcuni aspetti del quale io ritengo di potere definire addirittura deplorevoli. Tale dibattito ha dimostrato come molte volte, per diffidenza o per impressioni superficiali o per dubbi infondati, si possa capovolgere il giusto giudizio sulle cose.

Comunque, il problema ritorna dinanzi all'Assemblea e vi ritorna nella sua interezza, cioè nei suoi due aspetti principali. Il primo aspetto è quello della sistemazione definitiva del traghettamento, con la costruzione di queste due navi, se verranno, o di altre navi che possano definitivamente assicurare il servizio alla Sicilia. Vi è poi un altro aspetto contingente ed immediato del problema, che è quello della ripresa immediata, dicevo, del

servizio, senza attendere per lo meno quei due o tre anni che dovranno passare nella migliore delle ipotesi, se andrà bene quell'altra iniziativa e se ci si metterà a costruire queste famose due navi fantasma.

Io non mi occupo affatto in questa sede dell'aspetto, diciamo così, contingente del problema e cioè della ripresa immediata del servizio, perché ciò forma oggetto di un disegno di legge che ho presentato anche in obbedienza ad una indicazione fattami dall'Assemblea, dalla commissione competente, a suo tempo, e dalla Giunta di bilancio. Quando fu respinto l'emendamento Celi si disse: presentate un disegno di legge. Non so quali fossero i fini di chi lo chiedeva; avrebbero potuto essere anche l'insabbiamento definitivo di tutto. Comunque io ho compiuto il mio dovere presentando nuovamente questo disegno di legge il quale dovrà essere discussi; e nel dibattito ognuno dovrà prendere definitivamente le sue responsabilità. Quindi di questo per ora io non mi occupo.

Al problema della ripresa immediata del servizio e quindi dell'esame del disegno di legge, si riallacciano alcune osservazioni che sono state fatte circa la competenza — se dovesse essere della Regione o dello Stato — a erogare i contributi e quindi circa la natura della linea. L'onorevole Varvaro ha sollevato questo problema in quel dibattito. Devo dire, però, che questo si riallaccia ad un'altra questione: quanto l'I.R.F.I.S. finanzia una industria compie sempre una scelta. Se ci sono due domande concorrenti per sostenere attività economiche operanti nello stesso settore, indubbiamente l'I.R.F.I.S. ne deve scegliere una perché non può finanziarne di più, almeno in linea di massima, se si tratta di un settore che non consente il concorso di diverse iniziative. E fino a quando l'industria prescelta funziona, ad altre, se si tratta di un settore ristretto e limitato, è chiusa la strada. Ma anche se l'industria prescelta non funziona c'è sempre un blocco, diciamo, che si crea nel settore il giorno in cui la finanza regionale, attraverso i suoi organi, appoggia una determinata iniziativa. E anche nel caso che esaminiamo questo è avvenuto.

E allora, se un determinato settore resta bloccato da un finanziamento che viene accordato, ad esso bisogna mettere un limite nello sbocco e cioè bisogna assegnare un termine entro il quale si deve realizzare l'inizia-

tiva. Perchè se questo non avviene non solo l'iniziativa stessa non si realizza, ma il settore resta bloccato per la esistenza della concessione e le altre industrie non possono sorgere. Il settore resta sterilizzato, direi. Ora, vorrei dire che è strano che dopo due anni e più che si è bloccato praticamente questo settore, nessuno si preoccupa da parte dell'I.R.F.I.S. di porre un *aut-aut* a chi ha fornito dei finanziamenti. Per non dire poi che il primo ed unico risultato che ha avuto fin'ora è stato quello di far sospendere subito, immediatamente, un servizio già esistente e che già funzionava, bene o male, a vantaggio dell'economia siciliana. Il solo vantaggio, il solo risultato che si è avuto fin'ora è questo: che il servizio che c'era intanto non c'è più. Di quello che deve venire ancora non se ne parla. Se se ne parlerà, se ne parlerà, fra due o tre anni.

E allora, onorevole Assessore, la mia richiesta è duplice. Il gruppo delle due società si è recentemente rivolto, se sono bene informato, al Governo regionale per ottenere alcune ulteriori garanzie che, nientepopodimeno, riguarderebbero lo sviluppo dell'economia siciliana, la esistenza di determinate infrastrutture, l'organizzazione e la funzionalità della rete stradale, la consistenza delle attrezzature recettive dell'Isola. E come mai si può sognare una iniziativa privata di domandare garanzie in ordine a problemi di questo genere? Di fronte a tali richieste io ritengo che l'Assessorato avrebbe dovuto respingerle senza entrate nel merito. Comunque — e questa è la parte che riguarda l'altro settore di competenza dell'amministrazione — io chiedo che il Governo regionale inviti l'I.R.F.I.S. — ma nel giro di pochi giorni, essendo il problema così incarenito — a porre a questo gruppo di due società un dilemma: o rinunciate o vi trasformate in attività finanziaria e cioè fornite, entro un brevissimo termine, perchè ormai sono trascorsi — come dicevo — più di due anni, la prova di avere passato la commessa delle navi, e noi ne saremmo felicissimi ed affronteremo l'altro problema.

Ove questa prova non darete entro questo termine allora sgombrate il campo, l'I.R.F.I.S. revochi la concessione e vediamo se ci sono altri che si fanno avanti. Ho finito.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore al turismo per rispondere alla interpellanza ed alla interrogazione.

DI NAPOLI, Assessore al turismo, allo spettacolo ed allo sport; ai trasporti ed alle comunicazioni. Circa la inutilizzazione della somma di lire 3miliardi concessa dall'I.R.F.I.S. come finanziamento per la costruzione di navi traghetti da destinarsi al trasporto di mezzi turistici e commerciali tra la Sicilia ed il continente, assicuro di avere, sin dal 25 ottobre 1961, cioè ad un mese di distanza circa dall'inizio di attività di questo governo, invitato l'ex società e l'I.R.F.I.S. a definire sollecitamente il problema riguardante la effettiva costruzione delle due navi-traghetto previste nel programma sottoposto all'Istituto regionale per i finanziamenti industriali in Sicilia.

Devo precisare che l'Assessorato ai trasporti e al turismo è l'amministrazione regionale che è più direttamente interessata all'iniziativa, in quanto da tempo gli organi siciliani preposti al turismo hanno giustamente individuato nella mancanza di collegamenti celeri, confortevoli e a basso costo fra la Sicilia e il Continente, una delle remore più preoccupanti e determinanti in rapporto all'auspicato sviluppo turistico della nostra Isola (dico turistico, ma mi riferisco anche a quello commerciale) e ciò fondamentalmente in considerazione dal fatto che circa il 74 per cento degli ingressi dei turisti in Italia avviene in automobile e che le attuali condizioni della rete stradale meridionale, oltre alla insufficiente capacità di trasporto delle navi della società « Tirrenia », impediscono un qualsiasi deflusso verso la Sicilia del movimento automobilistico in genere.

Allo scopo di inserire la Sicilia nel vivo del fenomeno motorizzato, che assieme al movimento aereo rappresenta la grande novità del turismo moderno, l'amministrazione regionale ha da tempo insistito presso i competenti organi centrali per ottenere il finanziamento della costruzione e la messa in servizio di altre navi traghetto, così come è avvenuto in favore dei traffici verso la Sardegna e verso la Grecia. In particolare è stato sottolineato, anche con il concorso della deputazione parlamentare siciliana a Roma, la gravità delle ripercussioni negative (non solo sul turismo siciliano, ma su quello di tutto il territorio nazionale, che rischia di trasformarsi parzialmente in zona di transito e non di permanenza) della istituzione del servizio di autotraghetti con la Grecia i cui primi risultati statistici denunciano senza altro un notevole danno per l'Italia. Infatti ben 91mila 299 passeggeri e 16.725 autovetture so-

no stati registrati nei primi mesi di funzionamento del servizio, con un complesso di un milione all'incirca di presenze, le quali evidentemente sono state tolte al turismo italiano e più precisamente a quello delle regioni meridionali. (Sto trattando per ora più particolarmente l'aspetto turistico della questione).

Malgrado i tentativi dell'amministrazione regionale non è stato però possibile ottenere alcun impegno da parte del governo nazionale: anzi i vari ministeri hanno posto un netto rifiuto, o in difesa del movimento ferroviario, o in vista della costruzione dell'autostrada del Sole, o per altri motivi la cui validità è stata insistentemente e decisamente contestata dal mio assessorato.

Non potendo peraltro attendere a tempo indefinito una modifica di indirizzo da parte del Governo centrale, l'Assessorato ha ritenuto di appoggiare le sole iniziative private che fin'ora si sono offerte per la soluzione del problema: il « Ponte » per il servizio Napoli-Messina e le società Navi-traghetto e Mediterranea-traghetto per il servizio tra la Sicilia ed il continente. A tal fine, come diceva anche lei, onorevole Pettini, è stato presentato un progetto di legge, che a causa delle crisi governative succedutesi non è stato purtroppo esaminato dall'Assemblea regionale.

Attualmente il Governo regionale ha allo studio un nuovo disegno di legge (d'altra parte c'è pendente quello di iniziativa parlamentare, e quindi potranno abbinarsi) sulle comunicazioni e sui trasporti di interesse turistico. E se parlo di interesse turistico è perché questo è l'espeditivo che è stato già adottato per le comunicazioni marittime nelle isole minori, perché la Regione potesse sottrarsi, direi, ad un certo impedimento determinato dal monopolio dei trasporti da parte dello Stato e delle società da esso sovvenzionate.

Come siamo riusciti ad aiutare economicamente, sia pure nelle stagioni di intenso traffico turistico, alcune linee marittime? Presentandole come itinerari turistici, perché se le avessimo inserite come itinerari commerciali, avremmo incontrato probabilmente — non dico con certezza — la resistenza dello Stato che, come i colleghi sanno, eroga parecchie centinaia di milioni per sovvenzionare le linee marittime che collegano l'Isola madre alle isole minori che fanno parte del territorio siciliano. Questo disegno di legge non è stato

ancora presentato perché si sta approfondendo uno studio particolarmente difficile, sui piani economici e finanziari presentati dalle società interessate.

Per quanto riguarda il problema specifico prospettato dall'onorevole interrogante, si fa presente che, oltre al primo intervento, altri e più pressanti interventi sono stati esercitati nei riguardi dell'I.R.F.I.S. e delle due società che hanno avuto concessioni e finanziamenti, con la precisazione, da parte dell'Amministrazione regionale, che le recenti richieste in merito a contributi per la copertura del rischio per i primi anni di servizio, non possono e non debbono costituire remora all'inizio della costruzione delle navi traghetto, in quanto, pur considerandosi legittima l'istanza per un affiancamento regionale nella gestione, almeno nella fase iniziale, si deve pur notare che tale necessità non era stata assolutamente fatta presente al momento della presentazione della domanda di finanziamento presso l'I.R.F.I.S.

A completamento peraltro di tali notizie, è doveroso tener presente che il ritardo dello inizio dei lavori di costruzione è anche dovuto a modifiche radicali e sostanziali che di recente sono state apportate ai primitivi progetti, modifiche suggerite da un aggiornato ed accurato esame delle più moderne esigenze in fatto di trasporto di automezzi. Comunque a questo riguardo io condivido perfettamente la sua impostazione, onorevole Pettini; se il ritardo dovesse ancora prolungarsi, posso assicurare che, in sede governativa, porrò alla responsabilità collegiale del governo della Regione il problema della revoca del finanziamento; perché naturalmente non è assurdo pensare che i rinvii continui possano portare chissà a quale data la realizzazione dell'iniziativa.

Le modifiche richieste hanno comportato nuovi studi e nuove impostazioni non solo sul piano tecnico ma anche su quello economico-finanziario. Alla luce della corrispondenza e delle conversazioni intervenute è peraltro da ritenere che l'inizio della costruzione avverrà quanto prima, e ciò a seguito degli inviti molto precisi all'uopo rivolti dall'amministrazione regionale. In caso contrario è certo che senz'altro l'I.R.F.I.S., anche in relazione ai ripetuti interventi dell'Assessorato turismo e trasporti, modificherà opportunamente la delibera a suo tempo adottata. L'amministrazione regionale comunque non consentirà, nei

limiti delle sue possibilità di intervento, che una somma così elevata rimanga inoperosa ancora per altro tempo, tanto più che la costruzione delle navi traghetti risponde ad una esigenza urgente e concreta sia per lo sviluppo ulteriore del turismo siciliano che per le necessità del commercio e delle industrie isolate.

Qui avrei finito nella mia risposta, ma ritengo doveroso riferirmi al problema immediato. Sul piano delle prospettive io ritengo che con la costruzione di queste due navi traghetti, a parte il problema particolare dell'itinerario — sappiamo che partiranno da Salerno — si pone un problema di approdo, che a mio avviso dovrebbe verificarsi sulla sponda tirrenica e cioè a dire a Milazzo; è una questione che poi interessa ancora molto relativamente, almeno oggi. Per ora, vi dicevo, il problema più importante è quello di adottare un espeditivo immediato che possa consentire il ripristino del servizio per il 1962-1963, cioè per gli anni durante i quali nonostante una accelerazione dei lavori di costruzione di quelle due navi presumibilmente non potremo averle a disposizione.

Sulla nave « Il Ponte » finalmente da un paio di settimane, sono venuto in possesso di un rapporto dettagliato da parte del Ministero della Marina mercantile; e lo abbiamo dovuto chiedere a quel ministero perché qui il nostro grande disagio che ci impedisce di muoverci in modo celere è quello della carenza nell'amministrazione regionale di un organo che tecnicamente possa fornire precise notizie. Il Ministero della Marina mercantile, in un rapporto circostanziato che rimane a disposizione dell'onorevole interrogante e di tutta la Assemblea, attraverso un calcolo molto dettagliato fa ascendere a 190 milioni la spesa di gestione e di ammortamento della nave « Il Ponte ». Pertanto ritengo che, in base a queste notizie e tenendo conto del traffico registratosi nell'ultimo anno di esercizio, possa farsi una proposta concreta (e a questo si potrebbe arrivare anche senza la legge, che dovrà riguardare viceversa l'impostazione definitiva del problema) allo scopo di riprendere (e sono d'accordo con lei, onorevole Pettini) quella discussione un po' antipatica che vi è stata in quest'Aula in occasione della trattazione di un emendamento presentato dall'onorevole Celi durante l'esame del disegno di legge sul bilancio; si potrebbe appunto ri-

prendere quella discussione per modificare lo stanziamento di quel capitolo, anche perché in tal senso l'Assemblea ebbe ad esprimersi e in conseguenza di questo l'onorevole Celi ebbe a ritirare l'emendamento presentato.

Io ho già i dati necessari per discutere con la società. Certo, devo rendermi conto di un certo stato di disagio, da parte delle società stesse, perché l'amministrazione ha il dovere di essere obiettiva; noi (cioè l'amministrazione regionale, perché in settembre, allorquando ebbi l'onore di assumere la direzione del settore trovai queste pratiche già avviate) ci troviamo di fronte ad altre due società che, se dovranno tener fede agli impegni da esse presi, cominceranno a espletare il servizio fra diciotto mesi — che è il periodo occorrente per la costruzione delle navi —; comunque, passeranno un paio di anni. Quindi la SITRAMAR vede rivolgersi un invito dall'amministrazione della Regione siciliana semplicemente per sopperire a esigenze relative al 1962 e al 1963; si tratta di prospettive piuttosto modeste nel tempo e quindi anche in quello utile legittimo che ogni società che affronta delle spese per garantire un servizio si ripromette di avere, dato che a suo tempo il finanziamento si ritiene di assicurarlo da parte dell'I.R.F.I.S. ad altre società.

Comunque, questo stato di disagio da parte della SITRAMAR spero di poterlo superare.

Ho finito. Dopo i colloqui che avrò con la società per il servizio che speriamo possa effettuarsi in questi due anni che passeranno presumibilmente, prima che si possa avere una soluzione definitiva del problema, sarò in grado di comunicare all'Assemblea (oltre che più particolarmente all'onorevole Pettini che si è occupato, come assessore prima e ora come deputato, della questione, ed anche all'onorevole Tuccari, che ha presentato una interrogazione) sarò in grado di comunicare — almeno, lo spero — di aver potuto, anche per il 1962-63, concludere qualcosa di concreto in un settore che indubbiamente è carrente per i motivi così chiaramente espressi anche dall'onorevole interpellante.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tuccari, per dichiarare se si ritiene soddisfatto della risposta.

TUCCARI. Onorevole Presidente, debbo dichiararmi non solo profondamente insoddi-

sfatto ma anche vivamente allarmato per i criteri che ha enunciato l'Assessore. Profondamente insoddisfatto anzitutto per una questione di forma, perchè egli si è incanalato nella discussione secondo i termini presentati dall'onorevole Pettini e cioè tenendo particolarmente presenti i destinatari ed intestatari di una certa concessione da parte della Regione e trascurando interamente l'impostazione della mia interrogazione, che era semplicemente diretta a sollecitare il Governo a provvedere alla soluzione del problema; e non mi sembra che questo sia avvenuto a caso. Ecco perchè io mi pronuncio in termini, torno a dire, vivamente allarmati nei confronti della posizione assunta dall'Assessore a nome del Governo regionale.

Qui si è ricordato che la discussione ha avuto un precedente in sede di dibattito sul bilancio. Non posso non sottolineare (d'altronde potremmo farlo anche attraverso un confronto tra queste dichiarazioni e quelle rese allora dall'Assessore) che la impostazione, nelle vedute del governo o perlomeno dello Assessore, segna da quella data notevoli passi indietro. Allora infatti apparve chiaro che la Assemblea era fortemente preoccupata di questa volontà di insistere nella erogazione di contributi nei confronti di uno o di un altro gruppo contendenti o concorrenti, ed era nettamente orientata per superare questa linea, per il passato seguita con scarsi risultati, di finanziamenti, di contributi a gruppi privati che non hanno provveduto seriamente e con criteri di economicità e sotto i possibili controlli da parte della Regione alla soluzione del problema.

In base a questo orientamento dell'Assemblea allora fu possibile portare su una posizione di cautela l'Assessore, che convenne sull'opportunità di sospendere quella vecchia impostazione per esaminare in un disegno di legge organico tutta la materia. Oggi tuttavia l'Assessore questa posizione di cautela, secondo me, l'ha abbandonata.

Il Governo — ci dice l'Assessore — ha in animo di preparare sulla materia un suo disegno di legge, ma si tratta di un disegno di legge il quale da questa vecchia linea non si diparte, non si allontana. Così infatti dobbiamo ritenere quando l'Assessore viene a dirci che il disegno di legge sarà comunque orientato nel senso di assicurare servizi sussidiari a quelli che oggi vengono espletati dalle linee conven-

zionate o sovvenzionate direttamente della Regione sul tipo, precisa l'Assessore, di quelle comprese nella legge sulle isole minori, e cioè, per parlarci in chiari termini, della famosa società degli Aliscafi di Messina. Quando qui si parla semplicemente in chiave di contributi o di prestiti alla ANTEO o alla SITRAMAR, cioè si indirizzano determinate misure che devono servire ad assicurare un servizio di ordine e di interesse pubblico verso determinati interessi e verso determinati gruppi, secondo una linea, torno a dire, che ha dato una amarissima esperienza, sono legittime le preoccupazioni ed è legittimo lo stato di allarme.

L'Assessore è perfino venuto a dirci che egli condivide l'orientamento dell'onorevole Pettini circa l'opportunità di ripristinare addirittura nel prossimo bilancio quel capitolo che l'Assemblea volle concordemente soppresso proprio in nome di preoccupazioni che riguardavano una cattiva esperienza fatta nel passato. Si prende qui un indirizzo legislativo che ricalca la vecchia politica dei contributi, quando noi sappiamo benissimo esistere in Sicilia una legge che riguarda l'armamento navale la quale prevede determinati vantaggi e determinati contributi in interessi che possono assicurare all'iniziativa privata che voglia assolvere a questo compito opportuni e moderati incentivi.

Viceversa, l'indirizzo legislativo enunciato dall'Assessore ripercorre la vecchia linea, una linea — non dobbiamo dimenticarlo — che non offre al controllo del Governo regionale neppure le garenzie che oggi prevede la legislazione nazionale, là dove, per esempio, la concessione dei contributi e delle sovvenzioni è legata al famoso sistema del migliatico, al sistema del controllo della merce trasportata e così via. Si vuole quindi persistere in un indirizzo legislativo che si risolve nel pompaggio incontrollato di mezzi cospicui della Regione a vantaggio di gruppi i quali per il passato hanno chiaramente messo la Regione stessa nell'impossibilità di controllare il loro operato ed hanno assicurato servizi disdicevoli sotto ogni punto di vista. A questo si aggiunge che, in contrasto con la preoccupazione manifestata dall'Assemblea, si è d'accordo per ripristinare intanto — addirittura, si dice, dal prossimo bilancio — quel capitolo che in sede di esame del bilancio l'Assemblea e il Governo stesso hanno soppresso.

Quindi ho ragione di dire che oggi si va a ritroso ed ho ragione di preoccuparmi. Questo governo nasce e dice di operare sotto il segno della prevalente incidenza di esigenze pubbliche e conduce oggi una sua polemica circa l'opportunità che tutta una serie di servizi di pubblico interesse faccia capo non più allo sfruttamento della speculazione privata ma al controllo e alla iniziativa diretta di carattere pubblico; eppure questo Governo, a distanza di alcuni mesi, su una questione che per le sue dimensioni finanziarie è considerevole, viene qui a sostenere vedute, secondo me, altamente preoccupanti e fortemente lesevi di questo indirizzo che esso proclama a parole.

Io quindi ribadisco anzitutto la mia profonda insoddisfazione circa la risposta data dallo Assessore e dal Governo, e poi il vivo allarme e la preoccupazione mia e del mio gruppo per questi indirizzi che sono stati enunciati. Naturalmente in sede di esame del disegno di legge e quindi della iniziativa del Governo queste nostre posizioni potranno essere ulteriormente precise ed accompagnate da controproposte. Qua a me preme sottolineare il fatto che ancora una volta di una esigenza — che sarà certamente sentita per un periodo temporaneo fino a che non sarà stato risolto il problema della viabilità del Mezzogiorno e cioè in particolare fino all'entrata in funzione dell'autostrada del Sole — di questa esigenza non si vede che un solo aspetto, attraverso il quale essa non può essere accolta e soddisfatta nel modo migliore e più rispondente alla necessità della tutela degli interessi collettivi.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pettini, per dichiarare se si ritiene soddisfatto della risposta.

PETTINI. Onorevole Presidente, è ovvio che, al contrario dell'onorevole Tuccari, io mi dichiaro soddisfatto della risposta dell'Assessore. Però, e questo è il punto, non dirò affatto che sono soddisfatto per le stesse ragioni per cui l'onorevole Tuccari non lo è; non è così. Io sono soddisfatto perché l'Assessore con la sua risposta ha dimostrato di avere acquisito totalmente gli elementi del problema, elementi che l'onorevole Tuccari non ha nemmeno sfiorato, perché egli soprattutto questo ci doveva venire a dire qui: se questo servizio

lo si ritiene e non lo si ritiene utile. Questo è il punto.

L'onorevole Tuccari ha anzi enunciato un principio che mi preoccupa, naturalmente per motivi politici — perché, si tratta di temi che ricorrono continuamente nei dibattiti sull'indirizzo generale della politica siciliana e di questo Governo in modo particolare — dimostrandosi allarmato (lasciamo stare le parole « contributi » o « non contributi ») perché comunque il Governo non esclude la eventualità e la possibilità di andare incontro, incoraggiandola in qualche modo, all'iniziativa privata. Questa è una posizione di principio che l'onorevole Tuccari ha preso, deplorando appunto che il Governo, con la risposta data dall'onorevole Assessore ai trasporti non condivida in merito il suo punto di vista; ha detto proprio che questo Governo è nato tra l'altro sotto il segno della esclusione dell'iniziativa privata e quindi della concentrazione di tutti i mezzi e di tutti gli appoggi politici in aiuto dell'iniziativa pubblica. Quindi questo mi preoccupa, questo, sì, è un motivo di contrasto fra quello che ha detto l'onorevole Tuccari e quello che io sostengo; ma tuttavia sul piano generale.

Per quanto riguarda il resto egli ha continuato a parlare di gruppi privati o meno, di aiuti a Tizio e di aiuti a Caio, di contributi e non contributi. Io, prima di arrivare a questa conclusione nello svolgimento che ho tentato di fare in maniera ampia e con una visione di respiro piuttosto aperto, ho parlato soprattutto delle esigenze dell'economia siciliana nel campo dei trasporti, e su questo l'onorevole Tuccari non ha detto niente.

TUCCARI. Il contrasto è sulle soluzioni, non sul problema.

PETTINI. Dunque il problema intanto esiste; benissimo. Intanto la ringrazio di questa precisazione che è non solo, direi, preziosa ma utile; quindi siamo di accordo.

NICASTRO. L'onorevole Tuccari ha detto che per quanto riguarda l'armamento l'iniziativa privata è già aiutata da una legge siciliana che stabilisce per cinque anni delle agevolazioni. Ma non si può parlare di iniziative passive in partenza.

PETTINI. Per che cosa? Per le costruzioni?

PRESIDENTE. Il problema già esiste.

NICASTRO. Il contributo non è indifferente, perchè il cinque per cento ogni anno sul costo di costruzione per cinque anni deve essere più che sufficiente.

PETTINI. E chi dice niente? Ma questo forse è un problema? Su questo siamo di accordo.

NICASTRO. Su un mutuo di tre miliardi sono 150 milioni l'anno per cinque anni a carico della Regione. Dobbiamo aggiungere delle altre agevolazioni? Queste già sono enormi.

PETTINI. Io non riesco a capire, onorevole Nicastro, sul piano della serenità...

PRESIDENTE. Prego di non interrompere, in modo che si possa arrivare sollecitamente alla conclusione. Il problema, ripeto, esiste, e lo avete visto ambedue. E' questione della soluzione, con impostazioni diverse, naturalmente.

NICASTRO. La legge che io ho richiamato dà il cinque per cento sui mutui contratti. Nel caso specifico, il mutuo di tre miliardi con lo I.R.F.I.S. è assistito con 150 milioni per cinque anni, cioè con 750 milioni a carico della Regione. Lei vuole chiedere di più?

PETTINI. E chi chiede di più, chi parla di questo? Anzi io ho deplorato da questo punto di vista, i fatti relativi a queste notizie che lei da e che sono esattissimi... Ora, la prego di lasciarmi parlare una buona volta, non parliamo contemporaneamente ambedue. Ho capito perfettamente quello che lei vuol dire e le dico che è esattissimo, ma non c'entra con quello che dico io, perchè io non ho affatto deplorato l'insufficienza del contributo; ho deplorato che essendo stato stanziato questo contributo da due anni non se ne fa niente e non sono iniziata le opere. Questo ho deplorato.

TUCCARI. Lei chiede 120 milioni per la Sitramar.

PETTINI. Io non chiedo niente per la Sitramar. Intanto io non ho sostenuto affat-

to la causa della Sitramar, e per essa non ho chiesto niente. Ho detto semplicemente che il problema generale, il problema la cui soluzione è comunque lontana, è quello precisamente di queste due società che hanno avuto questi tre miliardi; esse dovranno decidersi una buona volta ad iniziare i lavori, e il fatto che non si siano ancora decise è scandaloso. Questo è stato il motivo della mia protesta, non la misura del contributo. O si decideranno questi a cominciare o saranno altri; la Sitramar o altri; Chi pensa in modo particolare alla Sitramar? Questo è il problema lontano.

Ho sostenuto però — ed in questo, onorevole Tuccari, lei deve essere d'accordo con me, perchè ha detto che il problema lo sente e lo apprezza come io lo sento e lo apprezzo — che l'economia siciliana non deve soffrire una ulteriore attesa di due anni una volta che è stato eliminato violentemente un servizio che esisteva; non si deve aspettare altri due anni perchè si costruiscano le navi. In questo periodo è auspicabile, è augurabile — ed io lo chiedo — che il servizio sia ripristinato in qualche modo, ma io non ho detto affatto che questo debba avvenire in un modo o in un altro. Se lei ha altri progetti da suggerire, oppure se l'Assessore con i mezzi che ha a sua disposizione ha altre vie da battere per ripristinare il servizio, le batte ed avrà il nostro plauso. Che c'entra la Sitramar?

DI NAPOLI, Assessore al turismo, allo spettacolo ed allo sport; ai trasporti ed alle comunicazioni. Purtroppo, non le abbiamo.

PETTINI. Dico, se le ha, ma non intendo dare la mia adesione al principio che non si debba ripristinare questo servizio per un periodo minimo di due anni, che potrebbe però diventare anche di cinque o sei anni, solo perchè non si deve andare incontro ad una iniziativa privata, sia essa quella della Sitramar od altra.

TUCCARI. Studiamo una soluzione che non faccia pompare soldi senza garanzia.

PETTINI. Se la trovate mi farà tanto piacere, ma io ripeto che desidero che, la si trovi o non la si trovi, il servizio sia ripreso perchè questo risponde alle esigenze sentite, concrete, effettive della economia siciliana nel settore dei trasporti.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, la seduta è rinviata a domani, mercoledì, 21 febbraio, alle ore 17 con il seguente ordine del giorno:

A. — Comunicazioni.

B. — Svolgimento delle seguenti interpellanze:

- numero 299 degli onorevoli Celi, Bombaroni e Intrigliolo: « Rateizzazioni di imposte e sovraimposte arretrate »;
- numero 300 degli onorevoli Celi, Bombaroni e Intrigliolo: « Applicazione della legge 31 ottobre 1961, numero 19, relativa alla distribuzione gratuita di foraggio »;
- numero 304 degli onorevoli Prestipino Giarritta, Franchina, Tuccari, Ovazza e Cipolla: « Gara indetta dall'E.R.A.S. per l'affitto dell'ex feudo Mangalavite e Botti »;
- numero 305 degli onorevoli Crescimanno, Corrao, Signorino, Milazzo e Romano Battaglia: « Mancata costruzione della Diga sullo Iato ».

C. — Interrogazioni (limitatamente alle rubriche: « Lavori pubblici ed edilizia popolare e sovvenzionata »; « Lavoro, cooperazione, previdenza sociale; igiene e sanità »). Allegato all'ordine del giorno della 277^a seduta del 15 gennaio 1962).

D. — Discussione dei seguenti disegni di legge:

1) « Istituzione dell'Istituto regionale per il credito alla cooperazione » (252); « Istituzione del fondo regionale per il credito alle cooperative » (261);

2) « Contributi per l'impianto di serre destinate alla coltivazione di primiticci e per l'acquisto di attrezature e macchinari comunque atti alla difesa dal gelo » (76) (*seguito*);

3) « Agevolazioni per l'ammasso volontario di mosti e uve da mosto » (491); « Provvidenze per la valorizzazione dei

prodotti vitivinicoli » (514) (*urgenza e relazione orale*);

4) Nuove norme riguardanti compensi ai componenti e segretari di Commissioni, Consigli, Comitati e Collegi, comunque denominati, operanti presso le Amministrazioni della Regione aventi anche ordinamento autonomo, nonché al personale subalterno che presta servizio presso tali Commissioni, Consigli e Comitati » (58);

5) « Attribuzione per le spese regionali, all'Ufficio del Tesoro dell'Amministrazione regionale del bilancio dei compiti devoluti dal Regolamento alla legge per l'amministrazione del patrimonio e per la contabilità generale in materia di ruoli di spese fisse agli Uffici provinciali del Tesoro » (267);

6) « Convalidazione dei decreti del Presidente della Regione 28 marzo 1951, n. 73625 e 20 maggio 1951, emanati ai sensi dell'articolo 42 del R. D. 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale dello Stato per prelevamenti dal fondo di riserva per le spese imprevedibili dell'esercizio 1950-51 » (130);

7) « Convalidazione dei decreti del Presidente della Regione 2 gennaio 1952 e 12 gennaio 1952, n. 34980, emanati ai sensi dell'articolo 42 del R. D. 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale dello Stato per prelevamenti dal fondo di riserva per le spese imprevedibili dell'esercizio 1951-52 » (131);

8) « Abrogazione del terzo comma dell'articolo 6 della legge regionale 21 aprile 1955, n. 37 (istitutiva della indennità regionale) » (225);

9) « Nuovi termini di efficacia per la legge regionale 26 aprile 1955, n. 38. (Dipendenti dei laboratori provinciali di igiene e profilassi) » (179);

10) « Modifiche alla legge regionale 27 febbraio 1950, n. 13, concernente la concessione di contributi per la istituzione di punti e depositi franchi nella Regione siciliana » (12);

11) « Norme integrative della legge 13 settembre 1956, n. 46, sulla assegna-

zione dei terreni agli enti pubblici » (163) (*seguito*);

12) « Abrogazione del diritto alla trattenuta del sesto dei terreni soggetti a conferimento » (135) (*seguito*);

13) « Modifica alle norme vigenti in materia di costituzione dei liberi Consorzi nei Comuni » (28) (*seguito*);

14) « Ordinamento delle scuole rurali nella Regione siciliana » (102); « Istituzione della scuola rurale in Sicilia » (108);

15) « Assegno mensile agli invalidi permanenti » (105); « Assegno mensile agli invalidi al lavoro per minorazione fisica e psichica » (146);

16) Abolizione del limite di produttività di 14 q.li per ettaro » (281);

17) « Aumento della spesa annua per contributi in favore di scuole a carattere artigiano » (216);

18) « Provvedimenti per l'industria mineraria » (211);

19) « Concessione di contributi per l'Ente Fiera di Catania » (97);

20) « Attribuzione delle indennità di cui alla legge 21 aprile 1955, n. 37, al personale statale in servizio presso gli uffici periferici dell'Assessorato per la agricoltura e le foreste » (269) (*seguito*); « Perequazione del trattamento economico al personale in servizio presso gli uffici periferici del Ministero dell'agricoltura e delle foreste nella Regione » (319) (*seguito*);

21) « Istituzione di un Centro di ricerche di virologia medica presso l'Istituto d'Igiene e Microbiologia dell'Università di Palermo » (119);

22) « Riserve di forniture e lavorazioni alle imprese siciliane » (333);

23) « Costituzione di un parco regionale di carri-cisterna ferroviari per il trasporto di mosti e di vini » (365);

24) « Emendamenti alla legge 21 ottobre 1957, n. 57, recante provvedimen-

ti a favore delle aziende esercenti la piccola pesca » (369);

25) « Modifiche alla legge 27 giugno 1955, n. 1, recante provvidenze a favore di sinistrati da tempeste » (311);

26) « Istituzione di corsi di addestramento professionale » (361); « Provvedimenti per l'addestramento, la qualificazione, la specializzazione e la riqualificazione dei lavoratori da adibire nelle aziende industriali, commerciali, agricole e artigiane » (402) (*urgenza e relazione orale*) (*seguito*);

27) « Costituzione del Centro Studi per la Storia della Filosofia in Sicilia » (166); « Contributo in favore del Centro di Studi per la Storia della Filosofia in Sicilia » (188);

28) « Istituzione di un posto di ruolo di assistente ordinario alla Cattedra di Storia della Filosofia presso l'Istituto Universitario di Magistero di Catania » (300);

29) « Istituzione di un posto di assistente presso l'Istituto di Patologia vegetale e Microbiologia agraria e tecnica presso la Facoltà di Agraria dell'Università di Palermo » (305);

30) « Erezione a Comune autonomo delle frazioni di Rometta Marea e Santo Andrea del Comune di Rometta (Messina) sotto la denominazione di Rometta Marea » (57);

31) « Contributo regionale per la manifestazione sciistica periodica annuale F.I.S. — Federation Internatinal de ski — denominata « 2 giorni Internazionale dell'Etna » (274);

32) « Provvedimenti per lo sviluppo dell'agricoltura e norme di attuazione della legge regionale 27 dicembre 1950, numero 104 » (19);

33) « Disposizione per il riordino dei consorzi di bonifica e di miglioramento fondiario » (137); « Norme per l'incremento della bonifica e della irrigazione e per il finanziamento dei Consorzi di bonifica » (143); « Norme integrative in materia di trasformazione e sistema-

zione delle trazzere » (192); « Autorizzazione di spesa concernente i pubblici abbeveratoi » (193);

34) « Provvedimenti contro le malattie infettive e diffuse degli animali » (396) (*urgenza e relazione orale*) (*seguito*);

35) « Agevolazioni straordinarie per la gestione collettiva dei prodotti agricoli e zootechnici » (229);

36) « Provvedimenti per la costruzione di una strada di grande comunicazione Messina-Villafranca T. - Divo-
to, con galleria sotto i monti Peloritan » (186);

37) « Provvedimenti a favore degli allevatori di bachi da seta » (294);

38) « Contributo per la realizzazione della gara automobilistica « Targa Florio » (114);

39) « Modifiche alla legge regionale 13 aprile 1959, n. 15 » (242);

40) « Intervento finanziario della Regione per la costruzione dell'aeroporto civile di Palermo » (523);

41) « Autorizzazione di spesa per le finalità delle leggi sul fondo di solidarietà alberghiera » (519).

La seduta è tolta alle ore 21,25.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Dott. Giovanni Morello

Arti Grafiche A. RENNA - PALERMO

ALLEGATO.

Risposte scritte ad interrogazioni

JACONO. — *All'Assessore all'agricoltura, alla bonifica, alle foreste, ai rimboschimenti ed all'economia montana « per sapere:*

a) se è a conoscenza che le acque del lago Biviere di Gela (Caltanissetta), che dovevano servire per l'irrigazione delle terre limitrofe (Passo di Piazza, Mugneca, etc.), invece, ora, vengono utilizzate per le industrie di Gela, con gravissimi danni allo sviluppo dell'agricoltura della zona. Ciò sta avvenendo dopo che il Consorzio del Gela aveva ottenuto la concessione delle acque suddette e dopo che lo stesso fa pagare ai suoi consorziati da anni ingenti contributi per le opere di irrigazione già progettate e approvate dagli organi tecnici e tutelari;

b) se non intenda intervenire perchè le acque del Biviere vengano sfruttate dal concessionario, e cioè dal Consorzio di bonifica, per lo sviluppo della economia agricola, visto che l'A.N.I.C.-Gela per i suoi bisogni, come assicurano i tecnici, può utilizzare le acque del mare dopo averle opportunamente depurate. Ciò anche al fine di eliminare il gravissimo malcontento che regna fra le migliaia di consorziati, che per anni hanno pagato i gravosi contributi senza avere visto concretizzarsi alcunchè di utile. » (629) (Annunziata il 9 novembre 1961)

RISPOSTA. — « Con istanza del 23 settembre 1952 il Consorzio di bonifica della Piana del Gela ha chiesto la concessione di derivare le acque del lago Biviere, torrente Valle Torta e fiume Dirillo (questi ultimi emissari del lago), per l'irrigazione di una zona di circa 2.600 Ha. di terreno del proprio comprensorio.

Successivamente per la utilizzazione di tali acque, per il costruendo complesso industriale petrol-chimico di Gela ha presentato apposita istanza l'A.N.I.C.-Gela ed il Ministero dei lavori pubblici, riconosciuto che per tale domanda sussistevano i requisiti speciali di prevalente interesse nazionale, l'ha ammessa in istruttoria in concorrenza eccezionale mentre da

parte del Consorzio del Gela è stata presentata opposizione.

Occorre aggiungere che per tali acque è pendente presso il Tribunale delle acque Pubbliche di Palermo, una opposizione da parte della Ditta Pignatelli sulla dichiarazione di riconoscimento come acque pubbliche del lago Biviere.

Il Consorzio del Gela, inoltre, con finanziamenti della Cassa del Mezzogiorno ha eseguito un complesso di lavori intesi ad un miglioramento dell'invaso del lago e l'adduzione delle acque che l'alimentano, la cui spesa in parte e secondo le leggi vigenti in materia, è stata posta a carico dei proprietari consorziati.

Finora nessun provvedimento di concessione è intervenuto a favore del Consorzio e la relativa istanza unitamente a quella presentata dall'A.N.I.C. è ancora pendente presso i competenti organi istruttori.

In relazione a ciò ed in considerazione che le acque in questione non risultano in alcun modo utilizzate dal Consorzio, l'Ufficio del Genio civile di Caltanissetta ha concesso alla A.N.I.C.-Gela licenza di attingimento per lt/s. 4,60 per l'approvvigionamento dei cantieri del costruendo impianto petrol-chimico, con decorrenza 21 settembre 1961 e scadenza 20 settembre 1962.

Sulla base di quanto precede ed allo scopo di pervenire ad una definizione della pratica, si sta provvedendo ad un ulteriore studio tendente ad accettare le effettive esigenze della irrigazione, in modo da destinare l'eventuale esubero d'acqua agli usi industriali, avviando al riguardo opportune trattative anche ai fini del rimborso di una parte della spesa sostenuta dai proprietari per le opere già realizzate.

In merito si dà assicurazione che questo Assessorato svolgerà il massimo interessamento per una sollecita soluzione del problema, tenendo conto anzitutto della tutela delle esigenze dell'agricoltura. » (16 febbraio 1962)

L'Assessore
FASINO.

OVAZZA - NICASTRO. — All'Assessore alle finanze e al demanio « per conoscere lo ammontare delle tolleranze, le proroghe ed i motivi che le giustificano concesse alle esattorie dal 1955 ad oggi » (637) (Annunziata il 15 novembre 1961)

RISPOSTA. — « In relazione all'interrogazione in oggetto si indicano qui di seguito le tolleranze accordate agli esattori della Sicilia dal 1955 al 1961.

E' evidente che si segnalano soltanto quelle tolleranze che non hanno una loro particolare giustificazione amministrativa, cioè quelle tolleranze rimesse alla discrezionalità dell'Assessore per le finanze; le altre, quelle che sono espressamente previste dalla legge (quote insigibili, rateazioni, etc.) e che costituiscono ormai una prassi amministrativa (iscrizioni a carico di ditte fallite) sarebbero di difficilissima elencazione e non si ritiene che rientrino nello spirito dell'interrogazione.

Provincia di Agrigento

ESATTORIA DI ALESSANDRIA DELLA ROCCA

Agosto 1960 L. 1.500.000 Causa difficoltà riscossione già saldata.

ESATTORIA DI CANICATTI'

Giugno 1960 L. 840.330 Idem

ESATTORIA DI CASTELTERMINI

Ottobre 1958 L. 6.000.000 Idem
Agosto 1959 » 91598.866 Idem

ESATTORIA DI LICATA

Ottobre 1960 L. 18.000.000 Causa difficoltà riscossione per crisi agricola - già saldata.
Giugno 1961 » 14.443.000 C. S. - Revoca in corso.

ESATTORIA DI MENFI

Giugno 1957 L. 4.500.000 Causa difficoltà riscossione già saldata.
Aprile 1958 » 6.500.000 Difficoltà riscossione per crisi agricola - già saldata.
Giugno 1961 » 2.000.000 C. S. - Già saldata.

ESATTORIA DI RIBERA

Giugno 1958 L. 5.000.000 Causa difficoltà riscossione già saldata.
Dicembre 1959 » 10.000.000 Idem

ESATTORIA DI SICULIANA

Giugno 1958 L. 2.000.000 Idem

Provincia di Caltanissetta

ESATTORIA DI CALTANISSETTA

Ottobre 1960 L. 20.000.000 Causa anticipazione straordinaria al Comune - già saldata.

ESATTORIA DI GELA - NISCEMI

Dicembre 1957 L. 26.000.000 Causa difficoltà riscossione - già saldata.

Agosto 1958 » 89.900.000 Causa carico residui gestione delegata, già quasi per intero documentati per insigibilità - già saldata.

Dicembre 1959 » 12.000.000 Causa difficoltà riscossione - già saldata.

ESATTORIA DI MAZZARINO

Giugno 1955 L. 3.000.000 Idem
Dicembre 1956 » 2.500.000 Idem
Giugno 1957 » 6.000.000 Idem
Dicembre 1958 » 6.000.000 Idem
Dicembre 1959 » 12.000.000 Causa difficoltà riscossione residui esattore decaduto.

Dicembre 1960 » 18.000.000 Causa come sopra (parte proroga tolleranza 1959)

Dicembre 1961 » 22.000.000 Proroga tolleranze precedenti - Revoca in corso.

ESATTORIA DI MUSSOMELI

Giugno 1958 L. 14.002.140 Causa difficoltà riscossione - già saldata.

Dicembre 1959 » 8.000.000 Idem

ESATTORIA DI VILLALBA

Giugno 1959 L. 892.000 Idem

Provincia di Catania

ESATTORIA DI CATANIA

Febbraio 1957 L. 75.000.000 Causa difficoltà riscossione resto I. N. G. I. C. - già saldata.

Aprile 1957 » 50.000.000 Idem

Agosto 1957 » 120.000.000 Idem

Aprile 1959 » 100.000.000 C. S. revoca in corso.

Dicembre 1959 » 600.000.000 Causa difficoltà riscossione - già saldata.

Agosto 1961 » 500.000.000 Idem - Revoca in corso.

IV LEGISLATURA

CCLXXXVI SEDUTA

20 FEBBRAIO 1962

ESATTORIA DI ACIREALE

Febbraio 1957 L. 2.000.000 Idem
 Aprile 1958 » 1.000.000 Idem
 Giugno 1959 » 1.875.000 Idem
 Agosto 1961 » 15.000.000 C. S. revoca in corso.

ESATTORIA DI ADRANO

Agosto 1958 L. 8.000.000 Causa difficoltà ri-
 scossione - già sal-
 data.
 Dicembre 1959 » 10.000.000 Idem

ESATTORIA DI ACI BONACCORSI

Aprile 1958 L. 1.000.000 Idem
 Giugno 1959 » 1.875.000 Idem

ESATTORIA DI ACI S. ANTONIO

Aprile 1958 L. 1.000.000 Idem
 Giugno 1959 » 1.875.000 Idem

ESATTORIA DI BELPASSO

Agosto 1958 L. 10.000.000 Idem
 Ottobre 1959 » 25.000.000 Idem

ESATTORIA DI CALATABIANO

Giugno 1959 L. 1.875.000 Idem

ESATTORIA DI CALTAGIRONE

Febbraio 1955 L. 10.490.000 Causa pagamenti fat-
 ti per conto prece-
 dente gestione dele-
 gata - già saldata.
 Dicembre 1957 » 20.000.000 Causa difficoltà ri-
 scossione - già sal-
 data.
 Agosto 1958 » 60.000.000 Causa carico residui
 precedente gestione
 delegata, già quasi
 per intero documen-
 tati per inesigibilità
 - già saldata.
 Giugno 1959 » 30.000.000 Causa difficoltà ri-
 scossione - già sal-
 data.
 Febbraio 1961 » 21.000.000 Causa rimborsi so-
 vrimposte comunali
 sui terreni non po-
 tuti restituire dal
 Comune - Revoca in
 corso.

ESATTORIA DI CASTEL DI JUDICA

Giugno 1958 L. 2.000.000 Causa difficoltà ri-
 scossione - già sal-
 data.
 Giugno 1959 » 4.000.000 Idem
 Febbraio 1960 » 3.000.000 Idem
 Febbraio 1961 » 3.000.000 Causa rimborsi so-
 vrimposte comunali
 sui terreni - Revoca
 in corso.

ESATTORIA DI GIARRE

Giugno 1959 L. 7.000.000 Causa difficoltà ri-
 scossione - già sal-
 data.

ESATTORIA DI LICODIA EUBEA

Dicembre 1959 L. 5.000.000 Idem
 Febbraio 1960 » 4.000.000 Idem
 Febbraio 1961 » 6.000.000 C. S. - Revoca in
 corso.

ESATTORIA DI MILO

Aprile 1958 L. 1.000.000 Causa difficoltà ri-
 scossione - già sal-
 data.
 Giugno 1959 » 1.875.000 Idem
 Dicembre 1959 » 625.000 Proroga tolleran-
 za 1959 - già saldata.

ESATTORIA DI MINEO

Febbraio 1961 L. 18.000.000 Causa rimborsi so-
 vrimposte comunali
 sui terreni non po-
 tuti restituire al comu-
 ne - Revoca in corso.

ESATTORIA DI MISTERBIANCO

Dicembre 1959 L. 5.000.000 Causa difficoltà ri-
 scossione - già sal-
 data.
 Febbraio 1961 » 12.000.000 Causa rimborsi so-
 vrimposte Comunali
 sui terreni non po-
 tuti restituire dal
 Comune - Revoca in
 corso.

ESATTORIA DI PALAGONIA

Giugno 1958 L. 13.000.000 Causa difficoltà ri-
 scossione - già sal-
 data.
 Febbraio 1959 » 10.000.000 Idem

ESATTORIA DI PATERNO'

Febbraio 1957 L. 3.000.000 Idem
 Aprile 1959 » 12.000.000 Idem

ESATTORIA DI RAMACCA

Febbraio 1958 L. 3.000.000 Idem
 Giugno 1959 » 8.000.000 Idem
 Febbraio 1960 » 6.000.000 Idem
 Febbraio 1961 » 15.000.000 Causa rimborsi so-
 vrimposte comunali
 sui terreni - Revoca
 in corso.

ESATTORIA DI RIPOSTO

Ottobre 1959 L. 6.000.000 Causa difficoltà ri-
 scossione - già sal-
 data.

ESATTORIA DI S. GIOVANNI LA PUNTA

Aprile 1958 L. 1.000.000 Idem
 Giugno 1959 » 1.875.000 Idem

ESATTORIA DI S. VENERINA

Dicembre 1959 L. 4.000.000 Idem

IV LEGISLATURA

CCLXXXVI SEDUTA

20 FEBBRAIO 1962

ESATTORIA DI VALVERDE

Aprile 1958 L. 1.000.000 Causa anticipazione straordinaria al Comune - già saldata.
 Giugno 1959 » 1.875.000 Causa difficoltà riscossione - già saldata.

ESATTORIA DI ZAFFERANA ETNEA

Dicembre 1959 L. 6.000.000 Idem

Provincia di Enna

ESATTORIA DI ENNA

Giugno 1958 L. 6.000.000 Idem
 Dicembre 1958 » 5.000.000 Idem
 Dicembre 1959 » 6.000.000 Idem
 Aprile 1961 » 10.000.000 Idem

ESATTORIA DI AGIRA

Aprile 1961 L. 5.500.000 Idem

ESATTORIA DI AIDONE

Aprile 1961 L. 5.500.000 Idem
 Ottobre 1961 » 8.000.000 C. S. - Revoca in corso.

ESATTORIA DI CALASCIBETTA

Giugno 1960 L. 3.000.000 Causa difficoltà riscossione - già saldata.
 Giugno 1961 » 1.500.000 Idem

ESATTORIA DI CERAMI

Aprile 1961 L. 1.000.000 Idem

ESATTORIA DI CENTURIPE - CATENANUOVA

Giugno 1958 L. 10.000.000 Idem
 Dicembre 1958 » 10.000.000 Idem
 Ottobre 1959 » 10.000.000 Idem

ESATTORIA DI NICOSIA

Aprile 1961 L. 5.000.000 Idem

ESATTORIA DI PIAZZA ARMERINA

Aprile 1958 L. 8.000.000 Idem
 Dicembre 1958 » 5.000.000 Idem
 Aprile 1959 » 28.322.000 Causa carico resto gestione delegata Banco di Sicilia - già saldata.
 Giugno 1960 » 8.000.000 Causa difficoltà riscossione - già saldata.
 Febbraio 1961 » 18.000.000 Idem
 Febbraio 1961 » 8.000.000 C. S. - Revoca in corso.

ESATTORIA DI PIETRAPERZIA

Giugno 1958 L. 2.000.000 Causa difficoltà riscossione - già saldata.
 Aprile 1961 » 4.000.000 Idem

ESATTORIA DI REGALBUTO

Aprile 1961 L. 3.000.000 Idem

ESATTORIA DI SPERLINGA

Giugno 1958 L. 750.000 Idem

Provincia di Messina

ESATTORIA DI MESSINA

Febbraio 1957 L. 30.000.000 Idem
 Febbraio 1958 » 31.000.000 Idem
 Agosto 1958 » 90.000.000 Causa carico residui precedenti gestioni delegate - già saldata.
 Febbraio 1960 » 210.000.000 Causa difficoltà riscossione - già saldata.
 Agosto 1961 » 100.000.000 Causa difficoltà riscossione in relazione sospensione riscossione imposta sui terreni - Revoca in corso

ESATTORIA DI BARCELLONA

Febbraio 1960 L. 6.505.000 Causa difficoltà riscossione - già saldata.

ESATTORIA DI BROLO

Dicembre 1959 L. 750.000 Idem
 L. 1.000.000 Idem

ESATTORIA DI CASTELL' UMBERTO

Dicembre 1959 L. 1.800.000 Idem

ESATTORIA DI CASTROREALE - VILLAFRANCA

Dicembre 1958 L. 15.000.000 Idem
 Giugno 1959 » 10.000.000 Idem
 Dicembre 1959 » 10.000.000 Idem

ESATTORIA DI CESARO' - S. TEODORO

Giugno 1958 L. 2.500.000 Idem
 Aprile 1959 » 1.500.000 Idem
 Aprile 1960 » 3.700.000 Idem

ESATTORIA DI CONDRO'

Dicembre 1959 L. 1.500.000 Idem

ESATTORIA DI FICARRA

Giugno 1958 L. 1.000.000 Idem
 Dicembre 1959 » 2.300.000 Idem

IV LEGISLATURA

CCLXXXVI SEDUTA

20 FEBBRAIO 1962

ESATTORIA DI FLORESTA		
Dicembre 1959	L. 2.100.000	Idem
ESATTORIA DI GALATI MAMERTINO		
Giugno 1958	L. 1.700.000	Idem
Aprile 1959	» 3.698.000	Idem
Dicembre 1959	» 2.000.000	Idem
ESATTORIA DI GIOIOSA MAREA		
Ottobre 1959	L. 925.000	Idem
Dicembre 1959	» 1.000.000	Idem
ESATTORIA DI LETOIANNI		
Dicembre 1959	L. 2.700.000	Idem
ESATTORIA DI LONGI		
Giugno 1958	L. 700.000	Idem
Dicembre 1959	» 1.000.000	Idem
ESATTORIA DI MILAZZO		
Dicembre 1958	L. 6.000.000	Idem
Dicembre 1959	» 27.000.000	Idem
ESATTORIA DI MONTALBANO ELICONA		
Dicembre 1959	L. 4.800.000	Idem
ESATTORIA DI PATTI		
Ottobre 1959	L. 12.000.000	Idem
ESATTORIA DI PIRAINO		
Aprile 1958	L. 7.450.000	Idem
Giugno 1959	» 7.600.000	Idem
ESATTORIA DI ROCCALUMERA		
Dicembre 1959	L. 6.000.000	Idem
ESATTORIA DI ROCCELLE VALDEMONE		
Dicembre 1959	L. 2.400.000	Idem
ESATTORIA DI S. ANGELO DI BROLO		
Giugno 1958	» 2.000.000	Idem
Dicembre 1959	» 2.500.000	Idem
ESATTORIA DI S. FILIPPO DEL MELA		
Dicembre 1959	L. 6.000.000	Idem
ESATTORIA DI S. FRANTELLO		
Dicembre 1958	L. 3.000.000	Idem
Dicembre 1959	» 18.000.000	Idem
ESATTORIA DI SINAGRA		
Giugno 1958	L. 1.000.000	Idem
Dicembre 1959	» 2.500.000	Idem

ESATTORIA DI S. PIERO PATTI		
Giugno 1959	L. 12.000.000	Idem
Giugno 1960	» 8.000.000	Idem
ESATTORIA DI S. PIERNICETO		
Dicembre 1959	L. 4.200.000	Idem
ESATTORIA DI S. TERESA RIVA		
Dicembre 1958	L. 5.000.000	Idem
Dicembre 1959	» 12.000.000	Idem
ESATTORIA DI SPADAFORA - VENETICO		
Febbraio 1959	L. 9.500.000	Idem
ESATTORIA DI TRIPPI		
Ottobre 1959	L. 5.000.000	Idem
ESATTORIA DI TORTORICI		
Dicembre 1959	L. 9.000.000	Idem
ESATTORIA DI UCRIA		
Dicembre 1959	L. 3.000.000	Idem
Provincia di Palermo		
ESATTORIA DI PALERMO		
Dicembre 1960	L. 300.000.000	Causa difficoltà ri-scossione, anticipazioni straordinarie ai Comuni nei quali la S.I.G.E.R.T., rimborsi sovrapposte comunali sui terreni - Revoca in corso.
Agosto 1961	» 500.000.000	Idem
ESATTORIA DI ALTAVILLA MILICIA		
Febbraio 1960	L. 1.600.000	Causa difficoltà ri-scossione - già saldata.
ESATTORIA DI BAGHERIA		
Aprile 1958	L. 72.000.000	Causa difficoltà ri-scossione per carico residui precedenti gestioni delegate - già saldata.
Aprile 1959	» 7.000.000	Idem
Dicembre 1959	» 42.000.000	C. S. - Revoca in corso.
ESATTORIA DI BALESTRATE		
Aprile 1958	L. 1.500.000	Causa difficoltà ri-scossione - già saldata.
Ottobre 1959	» 700.000	Idem

IV LEGISLATURA

CCLXXXVI SEDUTA

20 FEBBRAIO 1962

ESATTORIA DI BAUCINA

Giugno 1959 L. 3.500.000 Idem
 Aprile 1960 » 500.000 Proroga tolleranza 1959 - già saldata.

ESATTORIA DI BISACQUINO

Dicembre 1958 L. 3.000.000 Causa difficoltà riscossione - già saldata.
 Aprile 1959 » 3.000.000 Idem

ESATTORIA DI BORGETTO

Giugno 1958 L. 750.000 Idem

ESATTORIA DI CACCAMO

Giugno 1958 L. 7.000.000 Idem
 Dicembre 1958 » 3.000.000 Idem
 Aprile 1959 » 5.000.000 Idem

ESATTORIA DI CALTAVUTURO

Giugno 1958 L. 1.500.000 Idem
 Giugno 1959 » 2.000.000 Idem
 Aprile 1959 L. 3.000.000 Idem

ESATTORIA DI CAMPOFELICE DI FITALIA

Giugno 1958 L. 2.500.000 Idem

ESATTORIA DI CARINI

Ottobre 1957 L. 2.400.000 Idem
 Giugno 1958 » 2.000.000 Idem
 Giugno 1959 » 9.000.000 Idem
 Aprile 1961 » 23.000.000 Causa ripristino riscossione ruoli imposta terreni anni 1959, 1960, 1961 - Revoca in corso.

ESATTORIA DI CASTELDACCIA

Dicembre 1959 L. 5.000.000 Causa difficoltà riscossione - già saldata.
 Dicembre 1960 » 2.000.000 Idem
 Febbraio 1961 » 2.000.000 Proroga tolleranza 1960 - già saldata.

ESATTORIA DI CIMINNA

Giugno 1958 L. 1.200.000 Causa difficoltà riscossione - già saldata.
 Giugno 1959 » 5.000.000 Idem
 Dicembre 1959 » 2.000.000 Idem

ESATTORIA DI CONTESSA ENTELLINA

Dicembre 1958 L. 6.000.000 Idem
 Giugno 1959 » 4.000.000 Idem

ESATTORIA DI CORLEONE

Aprile 1955 L. 2.173.000 Idem
 Giugno 1959 » 3.000.000 Idem

ESATTORIA DI FICARAZZI

Febbraio 1960 L. 1.600.000 Idem

ESATTORIA DI GIARDINELLO

Agosto 1961 L. 3.000.000 Idem

ESATTORIA DI LERCARA FRIDDI

Dicembre 1958 L. 30.000.000 Idem

ESATTORIA DI MONREALE

Febbraio 1958 L. 233.183.613 Causa difficoltà riscossione a seguito cambio gestione - già saldata.

Febbraio 1959 » 108.000.000 C. S. - Concessione da Aprile a dicembre con revoca in corso.

ESATTORIA DI PARTINICO

Dicembre 1957 L. 21.000.000 Causa difficoltà riscossione - già saldata.

Dicembre 1958 » 17.500.000 Idem
 Ottobre 1959 » 20.000.000 Idem

ESATTORIA DI PIANA DEGLI ALBANESI

Giugno 1958 L. 2.500.000 Idem
 Aprile 1959 » 16.000.000 Idem
 Ottobre 1960 » 3.072.615 Causa carico resto gestione delegata - già saldata.

ESATTORIA DI POLIZZI GENEROSA

Giugno 1958 L. 2.000.000 Causa difficoltà riscossione - già saldata.

Giugno 1959 » 4.000.000 Idem

ESATTORIA DI S. FLAVIA

Dicembre 1959 L. 2.000.000 Idem

ESATTORIA DI TERRASINI

Ottobre 1959 L. 4.000.000 Idem

ESATTORIA DI TRABIA

Febbraio 1960 L. 2.000.000 Idem

ESATTORIA DI TERMINI IMERESE

Dicembre 1957 L. 10.000.000 Idem
 Dicembre 1959 » 10.000.000 Idem
 Febbraio 1961 » 12.000.000 Causa rimborsi sovrapposte Comunali sui terreni non potuti restituire dal Comune - Revoca in corso.

IV LEGISLATURA

CCLXXXVI SEDUTA

20 FEBBRAIO 1962

ESATTORIA DI USTICA

Agosto 1956 L. 188.000 Causa difficoltà riscossione - già saldata.

ESATTORIA DI VILLAFRATI

Giugno 1958 L. 2.731.000 Idem

Provincia di Ragusa

ESATTORIA DI RAGUSA

Agosto 1959 L. 40.000.000 Idem
 Febbraio 1960 » 300.000.000 Idem
 Agosto 1961 » 50.000.000 C. S. - Revoca in corso.

Provincia di Siracusa

ESATTORIA DI AVOLA

Ottobre 1958 L. 7.000.000 Causa difficoltà riscossione - già saldata.
 Giugno 1959 » 4.000.000 Idem
 Febbraio 1960 » 11.000.000 Idem
 Agosto 1961 » 8.000.000 C. S. - Revoca in corso

ESATTORIA DI AUGUSTA

Dicembre 1959 L. 5.000.000 Causa difficoltà riscossione - già saldata.
 Dicembre 1960 » 8.000.000 Idem

ESATTORIA DI FLORIDIA

Dicembre 1958 L. 2.000.000 Idem
 Aprile 1959 » 4.000.000 Idem
 Agosto 1961 » 3.000.000 C. S. - Revoca in corso

ESATTORIA DI PACHINO

Dicembre 1958 L. 10.569.000 Causa difficoltà riscossione - già saldata.

ESATTORIA DI ROSOLINI

Dicembre 1959 L. 1.400.000 Idem

Provincia di Trapani

ESATTORIA DI TRAPANI

Dicembre 1959 L. 210.000.000 Idem

ESATTORIA DI ALCAMO

Dicembre 1959 L. 15.000.000 Idem
 Febbraio 1961 » 18.000.000 Causa rimborsi sovrapposte Comunali sui terreni non potuti restituire dal Comune - Revoca in corso.

ESATTORIA DI CALATAFIMI

Aprile 1956 L. 4.000.000 Causa difficoltà riscossione - già saldata.

Giugno 1958 » 2.500.000 Idem
 Aprile 1959 » 30.000.000 Idem
 Dicembre 1960 » 5.000.000 Idem
 Febbraio 1961 » 7.000.000 Causa difficoltà riscossione in dipendenza sospensione e sgravio imposte terreni - Revoca in corso.

Aprile 1961 » 8.000.000 C. S. - Revoca in corso
 Agosto 1961 » 10.000.000 Idem

ESATTORIA DI CASTELLAMMARE DEL GOLFO

Giugno 1958 L. 1.900.000 Causa difficoltà riscossione - già saldata.

Ottobre 1959 » 10.000.000 Idem
 Dicembre 1959 » 10.000.000 Idem
 Febbraio 1961 » 11.000.000 C. S. - Revoca in corso
 Agosto 1961 » 10.000.000 Idem

ESATTORIA DI FAVIGNANA

Dicembre 1959 L. 1.500.000 Causa difficoltà riscossione - già saldata.

ESATTORIA DI GIBELLINA

Dicembre 1959 L. 3.000.000 Idem

ESATTORIA DI MARSALA

Dicembre 1958 L. 20.000.000 Idem
 Febbraio 1959 » 54.800.000 Causa deleghe giacenti presso la esattoria di Marsala e non espletate per cambio di gestione in quella esattoria - già saldata.

ESATTORIA DI PARTANNA

Giugno 1958 L. 2.800.000 Causa difficoltà riscossione - già saldata.

Dicembre 1959 » 4.500.000 Idem
 Febbraio 1961 » 12.000.000 Causa rimborsi sovrapposte Comunali sui terreni non potuti restituire dal Comune - Revoca in corso.

ESATTORIA DI POGGIOREALE

Giugno 1958 L. 640.000 Causa difficoltà riscossione - già saldata.

Giugno 1959 » 1.500.000 Idem
 Febbraio 1961 » 550.000 C. S. - Revoca in corso

ESATTORIA DI SALAPARUTA

Giugno 1958	L. 900.000	Causa difficoltà riscossione - già saldata.
Giugno 1959	» 2.000.000	Idem
Febbraio 1961	» 650.000	C. S. - Revoca in corso

ESATTORIA DI SALEM - SANTA NINFA

Ottobre 1959	L. 24.000.000	Causa difficoltà riscossione - già saldata.
--------------	---------------	---

La concessione di tolleranze agli esattori è un istituto che la legge prevede, in casi determinati, allo scopo di sollevare gli esattori dall'obbligo del non riscosso per riscosso per partite già riconosciute indebite e inesigibili e per le quali vengono fissate nuove scadenze.

E' ovvio che la legge regola casi nei quali è assolutamente certo il mancato assorbimento dell'imposta da parte del contribuente e non può andare oltre questi limiti, al di là dei quali, tuttavia, soccorre la discrezionalità della pubblica amministrazione alla quale spetta, in casi particolari, di temperare l'onerosità di un obbligo la cui rigida osservanza potrebbe portare a conseguenze disastrose non soltanto per l'obbligato ma anche per gli stessi enti impositori i quali sono i primi ad avere nocumen- to dal verificarsi di un disservizio nella riscossione delle loro entrate.

E' noto che nell'ultimo decennio la riscossione delle imposte dirette si è fatta sempre più difficile; la imposizione straordinaria prima, la riforma Vanoni poi, assieme al moltipli- carsi di redditi occasionali ed all'aumento del peso fiscale oltre limiti non sempre tollerabili dai contribuenti, hanno determinato il notevole incremento delle percentuali di morosità che, in connessione con l'aumento dei carichi in riscossione, hanno reso oltremodo oneroso per gli esattori l'obbligo del non riscosso per riscosso fino a limiti che possono compromettere la solidità di qualsiasi azienda.

Gli esattori contavano, tuttavia, — come sempre — sulla sollecitudine dei proprietari terrieri ad assolvere i loro debiti tributari; ma da qualche anno anche la puntualità dei pagamenti da parte di tale categoria è venuta meno in connessione da un lato con l'aumento della imposizione in agricoltura e dall'altro con la crisi agricola particolarmente grave in Sicilia, come è a tutti noto.

Questi elementi non potevano essere ignorati né sottovalutati dall'Amministrazione finanziaria che è stata costretta ad intervenire in favore dei propri agenti della riscossione al fine di evitare ai medesimi esposizioni finanziarie superiori alle loro possibilità economiche.

E', pertanto, in coincidenza con l'aggravarsi della crisi agricola, che si è dovuto provvedere — a partire dal 1958 — alla concessione di tolleranze che trovano la loro giustificazione in generiche difficoltà di riscossione.

Tali concessioni si fanno più numerose e di maggiore importo nell'anno 1959, mentre si riducono nel 1960, quando si ritenne doveroso intervenire per sospendere la riscossione dei tributi fondiari in attesa degli sgravi da concedersi in esecuzione della legge 21 luglio 1960 numero 739, appositamente emanata.

Anche tali sgravi, però, non hanno gran che giovato ai proprietari terrieri che continuano a subire le conseguenze della crisi.

Peraltro la sospensione della riscossione delle imposte fondiarie non poteva non determinare — per una necessaria via attrattiva — una contrazione nella riscossione delle altre imposte, mentre disabituava il contribuente — e proprio quello fino ad allora più solerte — dal far fronte ai suoi impegni, tanto è vero che la ripresa della riscossione ha dato luogo alle proteste ed alla agitazione di tutte le organizzazioni di categoria, agitazione sfociata addirittura in qualche accesso come, in particolare, è avvenut onella provincia di Trapani.

Tutto ciò ha determinato, anche nell'anno 1961, la concessione, in casi veramente meritevoli di particolare considerazione, di tolleranze, contenute comunque — entro limiti di assoluta prudenza in rapporto alla entità dei carichi in riscossione ed alle accertate percentuali di morosità.

Infine alla scadenza di dicembre, di fronte alle pressanti richieste di alcuni esattori che documentavano le scarsissime percentuali di riscossione ho ritenuto opportuno, di intesa con il Presidente della Regione, di consentire tolleranze, revocabili in tre rate a cominciare da febbraio, per tutti gli esattori richiedenti, in misura percentuale al carico in riscossione presso ciascuna esattoria e con le seguenti percentuali: 5 per cento per carichi fino a lire 200 milioni; 2,50 per cento per carichi da 200 a 500 milioni di lire; 1 per cento per carichi

eccedenti i 500miloni di lire. » (16 febbraio 1962)

L'Assessore
D'ANTONI.

CALDERARO. — *All'Assessore delegato alla pubblica istruzione, « per conoscere quali motivi l'hanno indotto a turbare la vita di centinaia di scuole siciliane, in questi giorni, dopo due mesi e mezzo dall'inizio delle lezioni, assegnando provvisoriamente in sedi diverse tanti insegnanti titolari.*

I provveditorati agli studi della Sicilia hanno in tempo utile predisposti i lavori necessari, affinchè le lezioni, per la prima volta finalmente, avessero regolare inizio col 1º ottobre, riscuotendo l'approvazione di chiunque abbia presente il grande valore della educazione infantile.

I provveditori agli studi della Sicilia hanno Assessore, frustano la fatica dei Provveditorati, deludono gli insegnanti che hanno a cuore il proprio lavoro, indispongono le famiglie che constatano la ripresa del mutamento pernicioso degli educatori dei propri figli, sbigottiscono i fanciulli che vedono sostituito il proprio maestro con un altro che non conoscono e non amano, con quanto danno per loro non è facile comprendere. » (675) (Annunziata l'11 dicembre 1961)

RISPOSTA. — « L'onorevole interrogante ben conosce quale è ogni anno la vicenda delle assegnazioni provvisorie degli insegnanti elementari che turba il regolare inizio dell'anno scolastico non soltanto nelle province della Regione siciliana, ma anche in quelle delle regioni del continente.

Nè è esatto dire che i Provveditori agli studi hanno in tempo utile predisposti i lavori necessari affinchè le lezioni per la prima volta finalmente avessero regolare inizio col 1º ottobre, perchè dopo un primo movimento per assegnazione provvisoria in compensazione disposto dal Ministero entro il 1º ottobre, il Ministero stesso disposte un secondo più ampio movimento extra compensazione e fino a tutto il mese di novembre continuò ad inviare a tutti i Provveditori provvedimenti singoli in numero notevole. Senonchè, mentre l'ordinanza Ministeriale aveva tassativamente prescritto sia il criterio della compensazione, sia quello di una rigida graduatoria, i provvedi-

menti ministeriali non solo furono tardivi rispetto alle date prestabilite, ma anche abbandonarono ogni graduatoria, sia prescindendo dall'ordine di essa, sia includendo nei movimenti insegnanti non compresi nelle graduatorie stesse.

Ne conseguirono un vivacissimo malcontento della categoria ed appelli insistenti all'Assessorato perchè si facesse interprete dei bisogni di essa e delle esigenze di giustizia che richiedevano il rispetto della graduatoria. Di tali appelli molti colleghi dell'Assemblea si sono fatti autorevoli sostenitori, molti anche riven- dicando energicamente il diritto ed il dovere dell'Assessorato ad intervenire in base alle attribuzioni che gli vengono dallo Statuto siciliano.

Ognuno sa tuttavia che tale diritto e tale dovere sono vivamente contestati dal Ministero a causa del perdurare degli incerti rapporti tra Stato e Regione in materia di pubblica istruzione: pertanto l'Assessorato dopo avere preso accordi di massima con il Ministero pre- dispose un movimento fino dalla metà di no- vembre provvedendo a sanare le precedenti infrazioni al criterio della graduatoria; ma la ratifica del Ministero a tale provvedimento è pervenuta soltanto a fine gennaio, determinan- do quel ritardo che l'onorevole interrogante deplora e che l'Assessorato per il primo depreca per gli stessi motivi che l'onorevole Calderaro illustra nella sua interrogazione e di cui l'Assessore è ben consapevole.

D'altra parte non è da nascondere che gli insegnanti in attesa di assegnazione provvi- soria sono soliti collocarsi in congedo fino a quando non perviene il sospirato provvedi- mento e che in loro sostituzione i Provveditori assumono dei supplenti, i quali, venga o non venga l'assegnazione dei titolari, debbono ad un certo punto cedere il posto o al titolare deluso, che riprende servizio o al nuovo titolare in assegnazione provvisoria o infine, allo incaricato avente diritto per graduatoria.

Lo spostamento lamentato è dunque un male sostanziale della nostra scuola inerente al fatto delle assegnazioni provvisorie e delle aspettative che vi sono connesse e potrà es- sere, eliminato quando, in sede opportuna; esso sarà più chiaramente riordinato tenendo presente le superiori esigenze del servizio. » (15 gennaio 1962)

L'Assessore delegato
Lo MAGRO.