

XXXII. SEDUTA**GIOVEDÌ 22 NOVEMBRE 1951****Presidenza del Presidente BONFIGLIO GIULIO****INDICE**

Disegno di legge: « Stati di previsione dell'entrata e della spesa della Regione siciliana per l'anno finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 » (7 bis)
(Seguito della discussione):

	Pag.
PRESIDENTE	775, 795
CUFFARO	775
DI LEO	781
BONFIGLIO AGATINO	785
Interpellanze (Annunzio)	774
Interrogazioni (Annunzio)	773
Proposta di legge (Annunzio di presentazione)	773

La seduta è aperta alle ore 17,40.

FASONE, segretario ff. dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Annunzio di presentazione di proposta di legge di iniziativa parlamentare.

PRESIDENTE. Comunico all'Assemblea che è stata presentata dagli onorevoli Macaluso, Fasone, Di Cara, Guzzardi, Renda,

Ovazza e Pizzo la seguente proposta di legge: Schema di disegno di legge da proporre al Parlamento nazionale relativo a: « Concessione di un sussidio strordinario di disoccupazione ai lavoratori colpiti dall'alluvione dell'autunno 1951 in Sicilia » (108), che è stata trasmessa alla Commissione legislativa « Lavoro, previdenza, cooperazione, assistenza sociale, igiene e sanità » (7^a).

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Prego il deputato segretario di dare lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

FASONE, segretario ff.:

« All'Assessore agli enti locali, per conoscere quali provvedimenti intende adottare per venire incontro alla collettività di San Giuseppe Jato ingiustamente colpita dalla imposta di famiglia, applicata senza criterio alcuno, giusta petizione inviata alla Signoria vostra onorevole ». (186) (L'interrogante chiede lo svolgimento con urgenza)

SEMINARA.

« All'Assessore ai lavori pubblici, per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per venire incontro alla popolazione di Montemaggiore Belsito, gravemente minacciata dalla frana del lato ovest del paese, con la costruzione di un bastione.

II LEGISLATURA

XXXII SEDUTA

22 NOVEMBRE 1951

Si rende noto all'onorevole Assessore che è assolutamente necessaria la riattivazione del corso interno principale, intransitabile, di alcune traverse interne e la costruzione di case popolari. » (187) (*L'interrogante chiede lo svolgimento con urgenza*)

SEMINARA.

« All'Assessore all'agricoltura ed alle foreste, per conoscere se non creda opportuno un sopralluogo di tecnici in Borgo Fazio, comune di Trapani, per esaminare lo stato dei lavori eseguiti dalla ditta I.C.O.R.I., che presentano notevoli danni, giusta segnalazione fatta da quella popolazione interessata. » (188) (*L'interrogante chiede la risposta scritta*)

D'ANTONI.

« All'Assessore al lavoro, alla previdenza ed all'assistenza sociale ed all'Assessore all'agricoltura ed alle foreste, per conoscere se e come intendano venire incontro alle guardie volontarie giurate della provincia di Trapani, addette alla vigilanza venatoria ed in forza alla Sezione provinciale della caccia, che percepiscono appena lire 17 mila di stipendio al mese e che chiedono gli assegni familiari e la regolarizzazione dei contributi assicurativi. » (189) (*L'interrogante chiede lo svolgimento con urgenza*)

GRAMMATICO.

« All'Assessore all'igiene ed alla sanità, per conoscere:

a) le misure adottate e da adottare per combattere la grave epidemia tifoidea di Sortino;

b) se è a conoscenza che, oltre al tifo, si siano manifestate in Sortino altre malattie quale la scarlattina e la difterite, e quali provvedimenti abbia adottato;

c) se è a conoscenza delle cause reali di tale epidemia, e se è vero che questa si sia estesa ai paesi di Carlentini, (Pedagaggi) Cannicattini, Floridia, Palazzolo, Augusta, Ferla, ed altri. » (190) *Gli interroganti chiedono la risposta scritta con urgenza*

D'AGATA - AMATO

« All'Assessore ai lavori pubblici, per conoscere i motivi per cui sono stati sospesi da oltre un anno i lavori della rotabile Raccuia-Zappa con grave danno per i lavoratori di quel comune, nei cui confronti si profila un periodo di grave disoccupazione. » (191)

FRANCHINA - DI CARA - SACCA.

« All'Assessore ai lavori pubblici, per conoscere se, in vista della incombente disoccupazione nel comune di Raccuia, nonché in dipendenza del pubblico interesse della popolazione di quel centro a vedere quanto più presto possibile ultimati i lavori dell'ultimo tratto del civico acquedotto, non sia opportuno intervenire presso la ditta appaltatrice la quale conduce con estrema lentezza i lavori mediante l'impiego di soli cinque operai giornalieri. » (192)

FRANCHINA - DI CARA - SACCA.

PRESIDENTE. Le interrogazioni testé annunziate saranno iscritte all'ordine del giorno, per essere svolte al loro turno. Quelle per le quali è stata chiesta risposta scritta saranno inviate al Governo.

Annunzio di interpellanze.

PRESIDENTE. Prego il deputato segretario di dare lettura delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

FASONE, segretario ff.:

« Al Presidente della Regione ed all'Assessore all'agricoltura ed alle foreste, per conoscere quali provvedimenti intendano adottare onde impedire il frequente ripetersi di sequestri di banane di produzione siciliana eseguiti da parte di funzionari della finanza nelle varie regioni continentali d'Italia, sotto lo specioso pretesto che anche la produzione bananiera siciliana sia sottoposta alle norme contenute nel R.D.L. 2 dicembre 1935, numero 2055, che istituiva il monopolio statale delle banane prodotte nelle colonie italiane.

Gli interpellanti ritengono necessario far presente che una tale illegittima maniera di

II LEGISLATURA

XXXII SEDUTA

22 NOVEMBRE 1951

procedere da parte delle suddette autorità, determina una considerevole crisi nella coltura delle banane in Sicilia, con evidente grave danno per i numerosi coltivatori e per l'economia regionale. » (6) (*Gli interpellanti chiedono lo svolgimento con urgenza*)

FRANCHINA - DI CARA - SACCÀ.

« All'Assessore al lavoro, alla previdenza ed all'assistenza sociale, per conoscere quale condotta intende tenere nei confronti dello Istituto nazionale della previdenza sociale, la cui sede di Messina da diversi anni tiene arbitrariamente sospese parecchie centinaia di pratiche di lavoratori dell'agricoltura negando le conseguenti prestazioni.

Tali lavoratori, a norma di legge, per la loro iscrizione negli elenchi anagrafici dei lavoratori dell'agricoltura, per il decorso del tempo e per l'accreditamento dei relativi contributi, hanno maturato da anni il diritto alle prestazioni.

La suddetta sede dell'I.N.P.S. con palese violazione di legge si arroga competenze che sono dalle leggi specificatamente attribuite a determinati organi pubblici, con garanzie di carattere pubblistico. Difatti l'accertamento e la compilazione degli elenchi anagrafici dei lavoratori agricoli è attribuito alla commissione comunale di cui al decreto legislativo luogotenenziale 8 febbraio 1945, numero 75; tali elenchi vanno in pubblicazione per un periodo durante il quale chiunque vi abbia interesse (ivi eventualmente compreso lo istituto erogatore) può reclamare; sono resi esecutivi dal Prefetto e produttivi immediatamente di conseguenze anche nei confronti dell'I.N.P.S. che deve senz'altro provvedere alle prestazioni, salvo, nei casi e nelle forme previste dalle leggi civili, le misure cautelari di legge e, in caso di illecito penale, la denuncia all'Autorità giudiziaria. Ogni sospensione o dichiarazione di illegittimità da parte dell'I.N.P.S. costituisce pertanto patente violazione di legge.

L'interpellante fa presente l'urgenza che siano adottati energici e tempestivi provvedimenti in quanto la maggioranza degli interessati è costituita da vecchi inabili che da parecchi anni attendono la pensione di invalidità e vecchiaia unica risorsa di vita. Fa ancora presente che l'Assessore Pellegrino,

rispondendo ad interrogazione di analogo contenuto, ebbe già a definire arbitraria la pretesa dell'Istituto nazionale di previdenza sociale. » (7)

CELI.

PRESIDENTE. Le interpellanze testè annunziate saranno iscritte all'ordine del giorno, per essere svolte al loro turno.

Seguito della discussione del disegno di legge:

« Stati di previsione dell'entrata e della spesa della Regione Siciliana per l'anno finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 ». (7 bis)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge « Stati di previsione dell'entrata e della spesa della Regione siciliana per l'anno finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 » e precisamente della rubrica dello Stato di previsione della spesa « Spese per gli organi ed i servizi generali della Regione ».

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

CUFFARO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il settore della pesca è vasto ed investe una parte importante dell'economia siciliana; su di esso si sono avuti, ogni qual volta si è discusso il bilancio, interventi numerosi che hanno messo a fuoco la situazione. Sull'argomento, pure numerosi sono state le interrogazioni, le interpellanze e persino, le mozioni. Purtroppo, però, vediamo che si continua come per il passato; ed, infatti tanto la relazione di maggioranza, quanto quella di minoranza concordano nell'affermare che la pesca è in crisi. Proprio l'onorevole Beneventano, relatore di maggioranza, sottolinea la crisi che esiste nel settore della pesca; ed il relatore di minoranza, onorevole Nicastro prospetta la crisi in tutta la sua vasta portata e ne indica le soluzioni. Le proposte prospettate nella relazione di maggioranza e in quella di minoranza sono all'incirca le stesse.

Quale è la politica del Governo regionale in questo settore? E' la solita politica delle vecchie classi dirigenti isolate, che ha lasciato insoluti per anni ed anni i problemi più importanti dell'Isola. Pur dopo il conseguimento dell'autonomia, che tanta importanza avrebbe

II LEGISLATURA

XXXII SEDUTA

22 NOVEMBRE 1951

potuto avere anche e specialmente per la soluzione dei problemi del settore della pesca, questi per la politica generale seguita dal Governo regionale, sono rimasti allo stato in cui erano in passato, senza che si sia trovata la via della soluzione.

Dovrei tediare l'Assemblea leggendo quello che è stato detto l'anno scorso, in sede di discussione del bilancio della pesca, dall'onorevole Vaccara, allora Assessore alla pesca ed alle attività marinare — competentissimo in materia di pesca essendo uno dei maggiori industriali del ramo in Sicilia — dall'onorevole Luna, dall'onorevole Gallo Luigi, dal sottoscritto, dall'onorevole Adamo Ignazio e dall'onorevole Adamo Domenico, per affrontare e risolvere il problema.

Noi vediamo che negli stanziamenti per il settore della pesca si continua con il sistema della lesina; ed il fatto che per la pesca e per le attività marinare non si è costituito un assessore, ma un ufficio dipendente dalla Presidenza, con a capo un Assessore delegato anche ai trasporti ed alle comunicazioni, dimostra che nell'indirizzo e nel programma del Governo regionale il settore della pesca è sottovalutato.

Nel 1950-51 si è avuto uno stanziamento ordinario di 10milioni 610mila lire ed uno straordinario di 73milioni, per un totale di 85milioni 610mila; per l'esercizio finanziario 1951-52, 11milioni 130mila, come stanziamento ordinario e 100milioni, come stanziamento stroordinario, per un totale di 111milioni 130mila lire.

Si dirà che si è fatto qualche cosa, che si sono stanziati 25milioni in più dell'esercizio precedente. Ma come si possono affrontare i problemi della pesca con questi stanziamenti, quando noi ci troviamo di fronte ad un settore, ripeto, tanto vasto, quando abbiamo un'estensione costiera di 1161 chilometri (che con le isole diventano 1500) con una piattaforma subacquea di 23mila chilometri quadrati.

Abbiamo di fronte un panorama vasto, nel quale operano forze produttive che debbano essere aiutate e sorrette con mezzi adeguati. Ed infatti noi abbiamo una flotta di 25mila 980 natanti, così suddivisi: barche a vela 9 mila 147 unità, barche a remi 16mila 333 unità, moto pescherecci circa 500 unità. Questo complesso di natanti ha un equipaggio composto di 33mila persone che, aggiunte alle 5

mila addette all'industria conserviera, formano una popolazione attiva di 38mila unità.

Queste cifre ci dimostrano quanto importante sia il settore della pesca. Ecco perchè è necessaria la istituzione dell'Assessorato per la pesca e per le attività marinare; istituzione richiesta da più oratori, tutte le volte che si è discusso il bilancio relativo ai servizi della pesca e delle attività marinare, ed oggi richiesta ancora una volta da noi.

L'onorevole Majorana Benedetto, nel suo intervento sulla rubrica relativa ai trasporti, ha fatto rilevare il valore della critica della opposizione, ma ha concluso che l'opposizione è pessimista, è scettica. Ebbene l'opposizione è scettica, non è pessimista; l'opposizione ha fiducia nell'autonomia siciliana, prova ne siano gli interventi dei deputati del Blocco del popolo che indicano, volta per volta, la soluzione concreta dei problemi per la valorizzazione di questa nostra autonomia, valorizzazione che si potrà raggiungere solo quando sarà formato un governo di unità siciliana.

La produzione ittica diminuisce; lo dimostra l'onorevole Nicastro con delle cifre: nel primo semestre del 1951 si è avuta una diminuzione di 4.690 quintali nella produzione del pesce turchino. Questa diminuzione di produzione è dovuta al fatto che non si adottano i provvedimenti necessari per agevolare la pesca e coloro che sono impegnati in questa produzione.

La pesca del merluzzo, delle triglie, etc., soffre della crisi del sottoconsumo, soffre per la importazione del pesce straniero. Nei nostri paesi i lavoratori non consumano il pesce perchè non percepiscono redditi di lavoro tali che consentano loro di comprarne. A Sciacca, dove ogni sera il mercato è ricco di pesce, dobbiamo vedere i lavoratori guardare coloro che possono comprarlo. Questa è una tragedia per i lavoratori e si riflette sul mercato del pesce.

Un altro problema che noi sottponiamo alla attenzione dell'Assemblea è quello della rarefazione dei banchi del pesce turchino. C'è tuttora la pesca a rapina; come nelle miniere c'è la produzione a rapina e non più la coltivazione, così oggi nel campo della pesca non c'è più quella previggenza che permetteva la continuità del pescato. Con il sistema della pesca a cianciolo e della pesca con le lampade abbaglianti si distrugge la produzione, si di-

struggono le uova, si distrugge il « neonato ». A questo sistema di pesca, si aggiunge quell'altro della pesca di frodo, con le bombe, etc., per cui si ha la rarefazione del pesce, con grave ripercussione sull'attività dei pescatori.

Il Governo regionale, in merito, non ci risulta che abbia fatto qualche cosa. C'è una proposta avanzata dall'onorevole Franco in sede di Giunta del bilancio, per la istituzione di osservatori ittici con la installazione di appositi apparecchi. I tecnici da me consultati affermano che c'è poco da sperare da questi osservatori ittici. I nostri pescatori sanno individuare la presenza del pesce turchino, perché i venti caldi portano verso riva le sarde, le alici e gli sgombri. Ciò malgrado, io sono del parere che bisogna fare degli esperimenti con questi apparecchi ittici e, se il risultato sarà positivo, dovranno essere installati nei punti di maggiore rilievo e di riferimento.

Si è parlato del problema della pesca nelle acque tunisine. L'onorevole Adamo Ignazio ieri sera ci ha fornito notizie interessanti; egli ci ha detto che, stando alle dichiarazioni rese dall'Ambasciatore francese in occasione di una sua visita in Sicilia, il Governo centrale non ha fatto niente in merito. E' grave che il Governo italiano non abbia fatto nulla per risolvere questo problema della pesca nelle acque tunisine e ciò dimostra in quale considerazione vengano tenuti i problemi siciliani, problemi che investono non solo l'economia isolana, ma anche l'economia nazionale. Questo disinteresse da parte del Governo centrale ci dimostra, inoltre, che si continua al Centro nella vecchia politica delle classi dirigenti italiane, le quali sono responsabili dell'abbandono e dell'arretratezza della nostra Sicilia e, di conseguenza, della nostra economia e di tutta la struttura politica e sociale della nostra Isola.

L'onorevole Beneventano nella sua relazione afferma che per risolvere il problema della pesca nelle acque tunisine occorre pagare la tassa alle autorità francesi, costituire società miste sotto bandiera francese e svolgere una concreta azione diplomatica. Io sono del parere che noi non dobbiamo supinamente accettare di dover pagare tributi, se questi tributi non devono essere pagati; non sono del parere che si debbano costituire delle società sotto la bandiera francese. Per quanto riguarda l'azione diplomatica da svolgere, i ri-

sultati sono quelli che sono; l'Ambasciatore francese ci ha detto che il Governo italiano non ha fatto niente per risolvere questo problema, perché il Governo italiano, l'onorevole De Gasperi con tutto il suo ministero, è impegnato nella politica di guerra, nella politica atlantica e trascura i problemi vitali della produzione e della pace, che interessano tutto il Paese e, di conseguenza, anche la nostra Sicilia. Questi sono i risultati della politica del Governo nazionale.

Io vedrei una soluzione per questo problema nelle forze del lavoro. Noi abbiamo in Sicilia delle cooperative che sono l'espressione degli interessi dei lavoratori, degli interessi della produzione. Io penso che, attraverso gli organismi nazionali — quale la lega nazionale delle cooperative che aderisce ad una organizzazione internazionale cooperativistica — si possono avere contatti con le cooperative dei lavoratori della Tunisia, e credo che si potrebbe arrivare ad un accordo. Esistono le basi per raggiungere questi accordi: sono le forze del lavoro che sanno sempre trovare la via dell'intesa.

Un altro fattore che influenza sulla crisi della pesca in Sicilia è dato dalla concorrenza straniera, dal pesce che viene importato dalla Spagna e dal Portogallo. Il Governo spagnolo ed il Governo portoghese hanno fornito tutti i mezzi alla pesca dei loro paesi per poter fare la concorrenza all'Italia, sia attraverso agevolazioni, come quelle per la banda stagnata, sia per quanto riguarda le reti, sia per quanto riguarda i trasporti ed i carburanti. La pesca spagnola e la pesca portoghese sono state messe nelle condizioni di fare la concorrenza ai nostri prodotti in Italia ed il nostro governo è andato incontro a questa concorrenza senza far nulla che servisse a proteggere il mercato ittico nazionale. A questo proposito devo ricordare le richieste del congresso della pesca tenutosi a Siracusa: agevolazioni nel settore della pesca, una legge per impedire l'importazione del pesce straniero in Italia, istituzione di mercati ittici, etc..

Anche al convegno della fascia costiera Licata-Trapani, che si è tenuto a Sciacca nel febbraio del 1949, sono stati posti questi problemi oltre a quelli che interessano le categorie dei lavoratori della pesca. Al convegno di Trapani si sono posti ancora una volta gli stessi problemi; cioè il problema della concorrenza, dello aiuto alla industria pesche-

reccia, della protezione del mercato, della riduzione dei prezzi dei carburanti, delle reti e di tutto ciò che interessa l'attività marinara. Ma, se noi andiamo a leggere i resoconti di questi convegni, se noi andiamo a leggere tutto ciò che viene scritto oggi, si riscontra quella stessa lacuna che si è riscontrata sempre; cioè la mancanza di una politica adeguata ai bisogni della pesca in Sicilia.

Però, le categorie si muovono, onorevoli colleghi, onorevole Presidente, signori del Governo; una vasta agitazione si è iniziata tra le categorie interessate alla pesca e noi siamo sicuri che questo movimento si estenderà e saprà imporsi per la risoluzione dei problemi secondo gli interessi dei pescatori, degli armatori, di tutti i settori della pesca, e, di conseguenza, secondo gli interessi dell'autonomia siciliana.

Per l'industria del pesce conservato non si è fatto niente. Il Governo avrebbe dovuto venire incontro a questi conservieri, i quali hanno bisogno di agevolazioni. I conservieri hanno fatto degli sforzi che sono valsi alla affermazione di questa importante industria, e purtroppo si trovano oggi di fronte alla concorrenza e nessuna agevolazione si dà loro; anzi, si inaspriscono le tariffe, sia per quanto riguarda i trasporti, sia per quanto riguarda il costo della banda stagnata e tutto ciò che interessa la pesca. Ed il Governo regionale non fa niente per venire incontro a questi benemeriti industriali, i quali, malgrado questa grave situazione, riescono, con degli sforzi, a mantenere in vita la loro industria.

A pagare le spese di questo stato di cose sono naturalmente gli operai e le operaie addetti alle industrie del pesce conservato, i quali percepiscono paghe di fame e lavorano in ambienti malsani, fetidi ed antigenici. Sono sempre i lavoratori che sopportano il peso delle crisi in tutti i settori dell'industria. Gli industriali conservieri della pesca hanno bisogno, ripeto, di agevolazioni e per i trasporti e per la banda stagnata e per i prezzi dell'olio. Hanno bisogno di mezzi di trasporto forniti di frigoriferi e di tutto ciò che la tecnica moderna indica.

Ecco la necessità della costituzione dello Assessorato per la pesca e per le attività marinare. L'onorevole La Loggia malgrado il suo ottimismo, con tutta quella ridda di miliardi che ci viene a prospettare tutte le volte che si discute il bilancio della Regione, ci dice

che dal 1947 ad oggi è stato assegnato al settore della pesca lo 0,38 per cento dei tributi della Regione. Come si può fare una politica concreta e redditizia, in un campo tanto vasto, con questi mezzi limitatissimi?

Si è parlato dei porti-rifugio; ne hanno parlato l'onorevole Adamo Domenico, l'onorevole Renda, l'onorevole Adamo Ignazio. Non si può risolvere il problema della pesca se prima non si risolve quello dei porti. L'onorevole Adamo Ignazio ha detto ieri sera che sono state stanziate somme per la costruzione dei porti-rifugio, ma che non si è fatto niente né per Marinella né per altri porti. Ebbene, anche qui si rileva tutta la inconsistenza dell'azione del Governo regionale per quanto riguarda la pesca. I porti-rifugio sono una necessità, non si possono più tenere i nostri pescatori nella situazione di un pericolo permanente. Noi vediamo che quasi tutti i nostri porti non hanno sicurezza.

Un particolare accenno voglio fare al porto di Sciacca. Si è detto che il porto di Sciacca deve essere migliorato, che sono state stanziate somme e i lavori sono stati già dati in appalto (tutto ciò si annuncia con telegrammi); ma noi vediamo, intanto, che le condizioni del porto di Sciacca sono state aggravate dal maremoto di questi ultimi giorni.

Ora, mentre non facciamo niente per i nuovi porti-rifugio, pensiamo almeno ai vecchi porti che hanno bisogno di interventi. Domenica scorsa, ad esempio, sono stato a Licata ed ho visitato quel porto; mi è stato detto che i fondali sono bassi ed è necessaria una draga che lavori permanentemente.

Viaggiando, vedo spesso i pescatori di Siculiana Marina, di Balestrate, di Porto Palo, con le barche gettate sulla riva, esposte ai fortunali, come si faceva nei tempi primitivi.

Il settore della pesca ha bisogno di interventi massicci, che non possono essere dello ordine delle cifre che il Governo regionale ha stanziato nel bilancio che stiamo discutendo.

Si è detto che il porto di Pantelleria si trova in disastrose condizioni; pensiamo anche alle condizioni molto più gravi del porto di Lampedusa. Le popolazioni di Lampedusa si trovano isolate, non per diecine di giorni, ma per mesi, quando imperversa il cattivo tempo. Ed allora si dia una sguardo anche a queste piccole isole che hanno bisogno di maggiori aiuti e di maggiore attenzione.

Ed ora parliamo dei pescatori. L'onorevole

Renda l'altra sera è stato esauriente ed efficace; voglio aggiungere, però, qualche cosa sulla vita dei pescatori, voglio ribadire taluni argomenti, perché l'Assemblea regionale abbia continuamente presente quella che è la tragedia della vita dei lavoratori della pesca.

Come vivono? Nella fame permanente! Dove vivono? Ammucchiati a diecine in catapecchie ed in tuguri! Si dice che devono essere costruite case per i pescatori; ebbene, a Sciacca si è iniziata la costruzione di un piccolo edificio di sette ed otto appartamenti per pescatori, ed è rimasto incompleto.

Quale è il contratto di lavoro dei pescatori? Non hanno un contratto di lavoro! Sono in vigore ancora le condizioni di diecine e diecine di anni addietro. Nel campo agricolo i mezzadri, attraverso la lotta, sono riusciti a migliorare le condizioni di mezzadria con la ripartizione del prodotto al 60 e 40 (legge Gullo e legge Segni), mentre nel campo dei pescatori si continua come per il passato. Il pescato, quando c'è, viene così suddiviso: una parte alla barca, una parte all'armatore, una parte per le spese e una parte all'equipaggio (se l'equipaggio è composto di dieci persone, la quarta parte deve essere divisa per dieci).

Ecco come vivono i pescatori della Sicilia! Mi diceva l'altro giorno il dottor Paladini, corrispondente da Sciacca del *Giornale di Sicilia* (un competente, che ha fatto una relazione per i liberi sindacati) che i pescatori, con famiglia a carico composta fino a dieci o dodici persone, percepiscono circa 7mila lire al mese.

Ecco la tragedia, onorevoli colleghi! Una tragedia che non viene per nulla alleviata. Non ci risulta che, da quando denunciamo queste cose da questa tribuna, sia stata presa una iniziativa da parte del Governo per migliorare queste condizioni. I lavoratori delle altre categorie percepiscono il sussidio di disoccupazione; solo i pescatori non lo percepiscono. Questo è stato detto dall'onorevole Renda e lo ripeto anch'io.

Per gli assegni familiari viggono condizioni del tutto particolari; si dice che per percepire gli assegni familiari devono essere fatte tredici giornate consecutive di lavoro. Ebbene, quando il mare non lo permette, i lavoratori della pesca non possono fare nemmeno tre giorni consecutivi di lavoro ed allora non percepiscono nemmeno gli assegni familiari.

I lavoratori della piccola pesca — l'ha detto l'onorevole Renda e lo ripeto anch'io — non possono percepire gli assegni familiari se non sono costituiti in cooperativa. Questo non è stabilito da una legge, ma da disposizioni, che vengono di volta in volta impartite dal competente ministero.

Come possono i piccoli pescatori costituirsi in cooperativa, se non hanno i mezzi? Questa è un'iniquità che viene tuttora perpetrata a danno dei piccoli pescatori. Noi queste cose le abbiamo denunciate; l'ex Assessore al lavoro ed alla previdenza sociale, onorevole Pellegrino, si immedesimò del problema e cercò di intervenire, ma nulla poté fare perché c'era la circolare del Ministero che bloccava gli assegni familiari ai pescatori della piccola pesca.

Di fronte ad una tragedia simile noi vediamo la insensibilità del Governo regionale che non è intervenuto con forza per fare giustizia a questi nostri pescatori che non hanno assistenza medica e sanitaria.

C'è la Cassa marittima del Mezzogiorno che pompa milioni. A conti fatti, nel breve spazio di tre anni, alla Cassa marittima del Mezzogiorno si sono pagati oltre cento milioni e i pescatori non hanno avuto assistenza sanitaria non hanno avuto medicinali, mentre sappiamo che la Cassa fabbrica palazzi a Napoli col sudore dei pescatori siciliani ai quali non viene dato niente. Si è detto che il Governo regionale sta preparando un progetto di legge per l'istituzione di una cassa marittima regionale. Ebbene, siamo qui per la quinta volta a denunciare queste cose e siamo sicuri che il Governo regionale non farà niente, come non ha fatto niente per il passato, malgrado le nostre concrete proposte.

In occasione di feste si dà un sussidio ai pescatori, un sussidio di appena mille lire. Si approssimano le feste di Natale e le organizzazioni bianche si muovono e dicono: « Vedete, siamo noi che vi diamo qualche cosa ». E così vengono date mille lire di elemosina. Attraverso una organizzazione di parte si danno mille lire, ma, come contropartita, si impone la tessera del sindacato bianco (*proteste dal centro*). E' vero! e ve lo dimostro con i fatti. Quelli che non hanno voluto prendere la tessera non hanno avuto le mille lire.

SALAMONE. Non è vero. (Commenti a sinistra)

II LEGISLATURA

XXXII SEDUTA

22 NOVEMBRE 1951

DI MARTINO. E' la Camera del lavoro che fa questo.

RUSSO GIUSEPPE. Fuori i nomi!

CUFFARO. Ve lo posso affermare e vi faccio anche i nomi: i pescatori di Sciacca non hanno avuto le mille lire perchè non hanno voluto la tessera.

TOCCO VERDUCI PAOLA. Faccia i nomi!

CUFFARO. Dimino Francesco e altri di Sciacca; e così quelli di Siculiana.

BRUSCIA. Menzogne! (*Proteste dal centro - Commenti a sinistra - Richiami del Presidente*)

CUFFARO. Le menzogne le dite voi perchè non vivete in mezzo ai lavoratori.

SALAMONE. Perchè non parlate delle contribuzioni abusive che fate pagare ai vostri organizzati per l'espletamento delle pratiche concernenti l'assistenza?

CUFFARO. Si parla spesso di cooperative: tutti indicano come soluzione del problema dei pescatori la costituzione delle cooperative. Anche la relazione di maggioranza... (*Discussioni in Aula - Richiami del Presidente*)

PURPURA. Lasciate parlare l'onorevole Cuffaro. La vostra reazione conferma la veridicità delle sue asserzioni. (*Vive proteste dal centro - Discussioni - Richiami del Presidente*)

CUFFARO. ... vede la soluzione del problema dei pescatori nella costituzione di cooperative. Da tutte le parti, da tutti i settori si sostiene il principio della cooperazione per risolvere il problema dei pescatori. Ebbene, quale è la politica del Governo regionale per la cooperazione? Lo abbiamo visto; ce lo ha detto l'onorevole Adamo Ignazio ieri sera, quando ha denunciato che è stata sciolto il consiglio di amministrazione di una cooperativa ben diretta, bene organizzata, bene amministrata, sol perchè si diceva che gli amministratori fossero socialcomunisti.

Questo dimostra quale politica il Governo regionale segue nel settore delle cooperative dei pescatori. Noi abbiamo denunciato fatti concreti, vi abbiamo messo di fronte ad una si-

tuazione, che deve essere affrontata con mezzi adeguati e con decisione; cosa che non può fare questo Governo regionale al quale per cinque anni abbiamo detto sempre le stesse cose mentre la situazione si aggrava sempre più. (*Commenti al centro*)

TOCCO VERDUCI PAOLA. Dica cose nuove.

MACALUSO. Finchè non risolverete i problemi, dovremo sempre ripetere le stesse cose.

CUFFARO. Gliele dico io le cose nuove: gliele leggo anzi: « Piccola pesca e pescatori: « Cercheremo di avvicinarci alla situazione « della pesca affrontando i vari problemi e « mettendo il bisturi nella piaga, mettendo a « nudo una realtà che sfiora la tragedia; (*an-« mate discussioni*) tragedia che nel quadro « degli interessi del nostro Paese, della Sicilia e della Nazione, fa sentire il suo peso « nel bilancio economico, minacciando di tras-« scinare seco migliaia e migliaia di lavora-« tori con le loro famiglie. Tutti ne avvertia-« mo la gravità e molte sono le personalità « che chiedono provvedimenti urgenti per « arginare il dilagare della piaga che si allar-« ga senza accennare a rimarginare. E' ne-« cessario che finalmente il Governo inter-« venga con la massima sollecitudine e prima « che sia troppo tardi, approntando un pro-« grammma economico e tecnico a favore della « categoria. Infatti, ancora oggi molte sono « le incomprensioni degli uomini di Stato che « spesso non vogliono avere una visione pa-« noramica dell'importanza economica, socia-« le e anche politica della produzione ittica. « E mentre da una parte vediamo compro-« messi gli interessi della pesca e dei pescato-« ri, per essere la tutela di essi suddivisa « fra vari ministeri e fra vari servizi dei sin-« goli ministeri, dall'altra la rarefazione della « fauna ittica in alcune zone e la deficiente « organizzazione tecnico-economica hanno « contribuito ad aumentare ancora di più il « disagio di questo importante settore. Inte-« ressi prevalente e prepotenti spesso, nei « vari ministeri, nei quali sono relegati i ser-« vizi della pesca, soffocano con il loro im-« meno peso il problema dei pescatori ».

Non voglio tesarvi con la lettura del lungo articolo. Vi sarà anche una parte demagogica, ma sono trattati dei problemi concreti e sono

quelli che abbiamo denunciato. Questo è un articolo scritto da uno dei vostri, dal dottor Sinesio, vice segretario nazionale della Federazione della pesca.

E' il giornale « Forze del lavoro » dell'onorevole Curella che denuncia questi fatti. Ciò conferma le verità che abbiamo dette, verità che non possono essere cancellate dagli schiamazzi. Noi sappiamo che il popolo siciliano, che ha fiducia nella sua autonomia, saprà trovare la via per fare affondare le radici dell'autonomia stessa in mezzo ai lavoratori del mare, in mezzo a tutte le attività marinare. (Applausi a sinistra).

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

DI LEO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, dopo l'ampio dibattito sull'assillante problema della pesca, il mio intervento sarà breve, rapido, schivo di elementi che potrebbero suscitare agitazioni nel *mare nostrum*, provocando l'esodo da noi del poco pesce che esso è disposto ancora a favorirci. (*Si ride*) Sarò, quindi, di una semplicità lineare, ispirata alla serenità obiettiva ed alla parte essenziale del problema, che è eminentemente pratico.

Sono sicuro che i colleghi dell'Assemblea, i quali sentono il palpito e l'ansia della categoria dei marinai, che sono così vicini al nostro cuore, siano tutti d'accordo sulla necessità che il problema della pesca sia risolto con serietà e giustizia, perché i marinai attendono da noi non soltanto delle parole ma dei fatti, perché essi sono in uno stato di vero disagio. Mi auguro, pertanto, che il mio breve discorso, frutto anche di una modesta esperienza, perché mi sento vicino ai marinai, anzi mi onoro di essere figlio di marinai, possa trovare tutti gli amici di qualunque settore uniti per rispondere a questo grido di dolore, di ansia e di fiducia da parte della categoria dei marinai.

Se è duro il lavoro dei campi e delle officine, delle miniere e dei porti, altrettanto duro è il lavoro del pescatore sempre molto più esposto ai pericoli, per la natura degli elementi in cui egli opera. Eppure la pesca, nella nostra economia isolana, è una delle fonti di ricchezza più importante; perciò essa va riguardata con particolare cura e va po-

tenziata, aiutata, secondo le sue più urgenti necessità.

Ho avuto occasione di partecipare recentemente, a Palermo, ad un convegno di pescatori e di cooperatori della pesca siciliana ed ho appreso in quella sede quanto vivi e palpiti siano i problemi di questo settore, tanto importante per la ricchezza che dal mare, con tanto rischio e difficoltà, si ricava.

Io oggi mi occupo non tanto della pesca industriale, quanto della piccola pesca e della media, che ritengo rappresentino l'80 per cento della massa peschereccia e siano quelle che più di ogni altra hanno bisogno di essere aiutate, assistite, sostenute, incoraggiate.

Esaminerò il problema dell'ittica regionale, seguendo quest'ordine:

1) sviluppo dell'industria peschereccia e conclusioni;

2) organizzazione della pesca.

Sviluppo dell'industria peschereccia. Il problema dell'ittica è un problema vecchio, ma che ritorna sempre nuovo all'attenzione dei governi, in quanto, essendo i suoi postulati fondati sulle instabili onde del mare, esso sfugge facilmente, per la varietà e novità, ad una definitiva risoluzione.

Il problema dell'ittica è un problema di meridiani e paralleli. E, come sono diversi i gradi di longitudine e latitudine, diversi sono i bisogni da paese a paese, da regione a regione.

In questa sede bisogna staccarlo dal grado di parallelo in cui l'Amministrazione centrale lo ha fissato e delimitarlo strettamente nell'ambito della Regione.

Il Centro, in quanto ha una visuale più larga del problema, lo vede unicamente da un profilo più vasto e lo allontana dalle nostre coste per portarlo in Atlantico; noi, che di esso abbiamo una visuale delimitata, dobbiamo restringerlo attorno alle nostre coste, ove migliaia e migliaia di lavoratori, nella diuturna fatica della pesca, lottano con la furia e l'ingratitudine del mare per procacciarsi il tozzo di pane. Al Centro, questo problema, lo si vede, lo si affronta e lo si risolve nell'unico profilo della pesca atlantica; qui invece bisogna vederlo, affrontarlo e risolverlo nel duplice profilo della pesca costiera praticata con barche a vela e con motopescherecci di piccolo e medio cabotaggio.

Ed occorre riandare, per avere una panoramica del problema, al periodo del dopo-

II LEGISLATURA

XXXII SEDUTA

22 NOVEMBRE 1951

guerra, in cui in Sicilia è avvenuta la trasformazione della flottiglia da velica a motorizzata.

Dire che presso di noi non esistesse prima della guerra una vera e propria industria peschereccia, sarebbe come non voler considerare quel complesso di fattori economici proteso oggi verso la produzione di ricchezza avvenire.

Da noi, prima della guerra, la pesca era esercitata al solo scopo di procacciare ai pescatori il necessario per la vita di ogni giorno. Poi la guerra venne e fu un periodo di tragica odissea tanto da far pensare al completo annientamento della categoria.

La nostra gente di mare sembrava destinata a soffocare nella più squallida miseria, quando l'inflazione monetaria, succeduta al settembre 1943, permise ai pescatori di accumulare qualche gruzzoletto, dato l'alto prezzo di vendita del pesce.

Fu così che, a forza di lievi sacrifici, molti, che prima erano umili pescatori, diedero vita a qualcosa di veramente miracoloso, a qualcosa di estremo interesse per la Sicilia: l'industria peschereccia. Il motivo unico della trasformazione non dipese dal capitale allora circolante nelle marinerie, ma dall'anelito di possedere una efficiente migliore attrezzatura, onde, liberati dalla schiavitù del remo e della vela e dalle bizzarrie del tempo, potersi librare con mezzi idonei in mari più pescosi e più lontani.

E così, negli anni, assistiamo alla rapida trasformazione delle marine della Sicilia, fra le quali Mazara, Sciacca, Trapani, Palermo, Catania, Porto Empedocle e Licata portano il vanto di possedere le maggiori flottiglie della Isola.

Quelle barche, che prima della guerra uscivano all'alba per ritirarsi la sera, vennero sostituite dai pescherecci, che rimangono al banco di pesca per più giorni. Però, fra le marine della Sicilia vi fu una selezione ben netta e definita, dovuta al diverso armamento delle imbarcazioni. E così sorsero la marina a pesca stagionale (pesca a cianciolo con fonti luminose per la cattura del pesce turchino) e quella a pesca continua (pesca a strascico).

La maggioranza delle marine della Sicilia è attrezzata per la pesca stagionale, in quanto limitato è il numero dei natanti, la cui potenza di motore consente la pesca di altura; insufficienti sono i servizi per l'esportazione

dei prodotti in fresco nei mercati del nord; commerciabile è invece il prodotto nella zona, esistendo una sufficiente attrezzatura conserviera che consente il totale assorbimento di esso.

Parallelamente all'industria peschereccia, quasi con maggiore fervore, l'altra industria consorella, che prima della guerra contava poche criminiere, raccoglie moltissimi capitali per far sperare vita migliore alla Sicilia ed alla sua gente: l'industria conserviera.

E con questa sorgono l'industria per la lavorazione della banda stagnata, corderie, segherie, carpenterie, officine meccaniche che assorbono diecine di migliaia di lavoratori.

L'attività dell'armamento peschereccio determinò un rapporto costante di stretta connessione con l'attività della industria ittica conserviera, in quanto la massa dei pescatori trova sufficiente possibilità di lavoro solo se sono attivi gli stabilimenti conservieri.

Improvvisamente, quando l'industria peschereccia sembrava avviarsi verso la definitiva affermazione, ecco che viene arrestata!

Le cause di questo arresto improvviso, verificatosi nell'autunno del 1948, sono da ricercarsi nella politica liberistica seguita dal Ministero del commercio con l'estero, che permise la importazione dei prodotti ittici conservati ed in fresco per quantitativi troppo rilevanti, determinando il crollo dei prezzi dei prodotti ittici nazionali.

Tonnellate di prodotto ittico conservato rimasero invendute nei depositi di Genova, Livorno, Napoli e molte ditte conserviere dovettero chiudere i battenti. Data la interdipendenza delle due industrie, chi ne soffre e ne soffre le conseguenze è l'industria peschereccia, in quanto il nostro pesce fresco si presenta ai compratori con alto prezzo di costo determinato dalle principali spese di gestione: carburanti, attrezzi da pesca e tassazioni varie.

Ordunque, esiste una sperequazione latente e persistente fra il prodotto pescato e le spese di gestione. Da una statistica offerta dalla marinieria di Sciacca, rileviamo che le spese di gestione di una natante per la campagna di pesca a cianciolo con fonti luminose ascendono a circa cinque milioni e settecentomila lire, che, esistendo i contratti alla parte, vengono ripartite fra pescatore e armatore.

Qualunque sia il quantitativo di prodotto pescato ed esitato a miglior prezzo, non potrà

mai coprire l'onere delle spese di gestione. Ed ogni anno vi sono dei motopescherecci che vengono sommersi dalle onde del fallimento, economie disperse che, se organizzate con un sistema di leggi più aderenti alla realtà, potrebbero benissimo essere strumenti attivi di lavoro e garanzia di benessere e ricchezza.

Da questa succinta panoramica concludo la prima parte della mia trattazione con le seguenti proposte:

- 1) Creazione di una apposita commissione regionale che controlli e regoli ogni autorizzazione di importazione dall'estero di pesce fresco, in salamoia o altrimenti conservato.

- 2) Diminuzione del costo di acquisto degli attrezzi da pesca, ciò realizzando mediante la esenzione delle tasse doganali, considerandoli provviste di bordo.

- 3) Riduzione del salario medio convenzionale, le cui cifre non vengono effettivamente raggiunge durante i periodi più floridi di pesca, rapportandolo a cifre più rispondenti alla realtà (da calcoli approssimativi un marinaio raggiunge in media da 5 a 6 migliaia di lire al mese).

- 4) Erogazione di sussidi di disoccupazione per i pescatori, particolarmente per quelli della pesca velica e motorizzata a cianciolo, inattivi durante i mesi invernali.

- 5) Abolizione del limite massimo di lire 250mila sui redditi di ricchezza mobile per ottenere l'esenzione parziale del pagamento delle aliquote.

- 6) Istituzione del credito peschereccio, che permetta le normali operazioni bancarie per il credito necessario all'esercizio della pesca, in modo da rendere possibile una maggiore disponibilità circolante a basso interesse e medio termine.

- 7) Abolizione dell'I.G.E. sul pesce fresco destinato alla salagione e del dazio comunale sul pesce di qualsiasi qualità.

- 8) Istituzione di un contributo a fondo perduto per le nuove attrezzature e per la costruzione di nuovi natanti.

Oggi la nostra flotta peschereccia, che possiede un discreto armamento con equipaggi scelti, si trova a lavorare in un campo troppo ristretto di fronte alla sua soddisfacente efficienza.

Occorre, dunque, utilizzare dei banchi vi-

cini che aprano larghi campi alla nostra attività e alla nostra economia.

In altri paesi mediterranei, vicini alla nostra costa, comincia a sentirsi la necessità dei nostri motopescherecci e dei nostri prodotti ittici egregiamente commerciabili nei paesi d'oriente. Cerchiamo di agevolare tali sbocchi con il definire le trattative commerciali con la Tunisia, con il Marocco, con la Libia, con l'Egitto (quest'ultimo, a quanto mi dicono gli armatori della marina di Sciacca, ha proposto dei vantaggiosi contratti di lavoro). E per tale fine propongo di mettere in discussione le leggi elaborate nella passata legislatura dell'Assessorato per la pesca, che aprono, ripeto, larghi campi alla nostra attività e alla economia.

Organizzazione della pesca. Il problema dell'ittica è un problema di organizzazione. Fin qui l'ho affrontato in un senso lato, portando di esso le prime conclusioni; lo svilupperò più oltre, inquadrandolo nelle file di una organizzazione capillare, per il duplice fine economico e sociale che persegue, qual'è quella dell'organizzazione cooperativistica.

Lo stato di disagio che la pesca isolana oggi attraversa è reso ancora più grave dalla disorganicità organizzativa in cui essa si trova. La possibilità di ripresa e di rinnovamento è legata esclusivamente ad una efficiente organizzazione che, data la natura del settore, non può essere che cooperativistica.

La mancanza di un organismo cooperativo unitario regionale efficiente ha portato alla mancanza di un indirizzo preciso ed unitario che, oltre a rappresentare e costituire nella sua compattezza l'effettiva consistenza del settore peschereccio, avrebbe potuto impostare da tempo l'adozione di servizi collettivi completi per un maggiore tecnicismo nel naviglio peschereccio, riducendo così i costi maggiori di esercizio, e mantenere i contatti con le affini organizzazioni, cooperativistiche del Continente, giacchè, come è stato detto in altra sede, « la pesca siciliana non potrà mai evolversi affermarsi a creare i presupposti di una « vita più umana per i suoi membri, se dovesse « essere avulsa o quasi dai problemi di tutta « la pesca mediterranea. »

« Il Mediterraneo, come l'Adriatico, è una « unità fisica inscindibile dal punto di vista « della produzione ittica, del commercio di

« questa, dei trasporti e delle esigenze del consumo ».

L'organizzazione deve nascere alla base: bisogna quindi favorire e stimolare il sorgere di cooperative in ogni centro peschereccio; cooperative autonome formate da autentici pescatori e dirette da persone capaci ed oneste, poichè se in qualche caso la cooperativa è mancata al suo scopo, ciò quasi sempre è dipeso dal fatto che chi l'amministra non era un pescatore.

La cooperativa dovrà provvedere:

1) a facilitare il credito ai soci per il rinnovamento delle attrezzature da pesca ed a favorire la concessione dei contributi sia da parte dello Stato che da parte della Regione ai piccoli armatori associati;

2) a gestire il mercato del pesce o centro di raccolta, in modo da garantire al socio un equo prezzo ed il regolare pagamento del pescato;

3) ad organizzare i servizi a terra quali la tintoria delle reti, scali di alaggio, verri-cellì per l'alaggio dei natanti, guardiania per le attrezzature, etc.;

4) ad effettuare il rifornimento collettivo dei carburanti e dei materiali da pesca;

5) ad assistere i pescatori soci in tutte le loro necessità previdenziali unitamente ai loro familiari.

Le cooperative, così costituite in tutti i centri pescherecci dell'Isola, dovranno essere riunite in un consorzio regionale obbligatorio, al quale si potranno affidare anche i compiti previsti dagli articoli 53, 54, 55 del regio decreto 8 ottobre 1931, numero 1604, e cioè, tutela del patrimonio ittico, studio e propaganda in materia di pesca.

Spetterà quindi al consorzio organizzare i servizi collettivi (rifornimento carburante e materiali; trasporti collettivi di prodotti della pesca); indirizzare le cooperative verso un razionale miglioramento tecnico delle attrezzature; facilitare il credito peschereccio alle cooperative, e quindi ai soci; favorire ed appoggiare l'assegnazione dei contributi; ottenere la corresponsione degli assegni familiari, che erano stati concessi ai pescatori della piccola pesca nel 1937, allo scopo di dare un concreto aiuto a tale massa di lavoratori e che poi vennero tolti con la nota cir-

colare del maggio 1949 del Ministero del lavoro; mantenere i contatti con le organizzazioni affini del Continente.

Solo così si potrà avviare la pesca verso un migliore domani giacchè si potrà ottenere una riduzione del costo di esercizio della pesca con il conseguente miglioramento del guadagno e, quindi, del tenore di vita del pescatore.

Gli assessorati della pesca, del lavoro, della industria e commercio dovrebbero avere maggiori stanziamenti nei loro bilanci e, servendosi degli organismi cooperativistici, indirizzare e controllare i pescatori, per un impegno più razionale e produttivistico delle somme erogate.

Il problema assistenziale. E, per finire, un ultimo argomento ancora, su cui chiedo la particolare attenzione dell'Assemblea acciocchè vengano emesse quelle provvidenze che urgono, al fine di mitigare, in parte, il grave stato di disagio in cui la classe pescatori soggiace: il problema assistenziale.

Voglio porre a me stesso una interrogazione: si sono mai i governi preoccupati di vedere realisticamente le condizioni di vita del pescatore? O meglio, hanno mai i governi considerato il pescatore un lavoratore e, come tale, bisognevole di tutte quelle assistenze, di cui il lavoratore di altri settori fruisce?

Non trovo la risposta!

E dico a me stesso che mai la mano dello uomo è venuta a sollevare la pietosa sua condizione. È vissuto e viene abbandonato a se stesso nel silenzio del diuturno lavoro della pesca; schiavo delle bizzarrie del tempo e delle annate, seppur ricche, insufficienti a soddisfare i bisogni della vita quotidiana. Sconosce le comodità della casa, la dolcezza di un soffice letto dopo la dura lotta con le onde, i servizi di igiene, insomma tutto quanto la moderna civiltà ha creato.

In un nostro giro per le case dei lavoratori ci è toccato assistere allo spettacolo pietoso di famiglie tappate in una angusta unica stanza fra le masserizie e gli attrezzi da pesca. Frequenti sono i casi di bambini, che lasciano il deprecato tetto familiare per trovare un asilo sicuro e sereno in una cuccetta di un vecchio trabaccolo alla fonda. E frequentemente, per le vie delle città marinare e al porto, all'arrivo delle barche da pesca, si può vedere un vecchio, cui la salsedine marina ha

II LEGISLATURA

XXXII SEDUTA

22 NOVEMBRE 1951

bruciato gli occhi e contorte le ossa, stendere la mano in cerca di elemosina o di sentirsi bussare alla porta da un gruppo di pie donne, che raccolgono qualcosa per i figli di quei marinai, spesso numerosi, cui la tisi consuma lentamente i polmoni.

Case, assistenza sanitaria, sussidi per il vecchio lavoratore sono i derivati del problema che urgono e pressano e che richiedono la massima comprensione di tutti gli organi governativi.

Esiste un'organizzazione che, come un polipo, ghermisce con i suoi tentacoli le economie degli armatori e dei pescatori; questa organizzazione si chiama Cassa marittima meridionale. (*Applausi dal centro*)

E' l'unico istituto preposto appunto all'erogazione dell'assistenza sanitaria e, con i contributi dell'INA-Casa, alla costruzione di case per i pescatori. Di esso si conosce una sola cosa: che incassa annualmente dalla marine della Sicilia centinaia di milioni di cui si sconosce la fine.

Difettano o sono inesistenti le condotte mediche, mancano gli ambulatori.

Nel nostro ricordo rimane ancora vivo il Congresso regionale della pesca, tenutosi in quel di Siracusa nel 1948, ove chiaramente si prospettarono i problemi dell'ittica regionale e si folgorò il problema assistenziale con il proporre la creazione di una Cassa marittima regionale per garantire appunto una efficiente distribuzione dei servizi sanitari ed assistenziali.

Poichè tale realizzazione impegna fortissime somme per la organizzazione, che il Governo regionale, allora, inizi un'azione di forza che conduca la Cassa marittima a rendere conto dei premi che annualmente ha incassato ed incassa con mezzi coattivi dalle marine-rie della Sicilia e che realizzi tante provvidenze di assistenza in proporzione dei premi incassati.

Ora che l'azione del Governo è tutta protesa verso il miglioramento delle condizioni di vita delle classi operaie, che orienti questa azione verso la classe dei pescatori, la quale rappresenta, dopo l'agricoltura, la seconda forza dell'economia regionale, una silenziosa forza che mai nulla ha chiesto, se non di lavorare al servizio della famiglia, della Sicilia e della Patria. (*Vivi applausi dal centro e dal banco del Governo - Molte congratulazioni*)

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

BONFIGLIO AGATINO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, in tutti gli anni della precedente legislatura, abbiamo lamentato — e siamo costretti a farlo anche all'inizio di questa seconda — che il Governo regionale non ha saputo impostare una politica dei trasporti in Sicilia. Anzi, proprio all'inizio di questa seconda legislatura, le cose pare che vadano peggiorando.

Nel bilancio 1951-1952, quello che era un Assessorato per i trasporti è divenuto un servizio della Presidenza della Regione; il che conferma, a nostro modo di vedere, che il Governo regionale non intenda la grande importanza che i trasporti hanno per l'economia della nostra Isola.

Rilievi di vario genere sono stati fatti in parecchie occasioni; è stato sollecitato il Governo e sono stati accolti voti e proposte di vari settori di questa Assemblea diretti al Governo centrale, perché la nostra rete ferroviaria ed il servizio ferroviario migliorasse. Abbiamo avuto, invece, una serie di peggioramenti e siamo nella condizione deplorevolissima che tutti, come isolani, abbiamo la possibilità di constatare.

I relatori di maggioranza e di minoranza sono stati d'accordo nel sottolineare la necessità di elevare questo ramo dell'attività governativa al rango che gli compete data la sua importanza, e cioè al rango di Assessorato, con una propria amministrazione capace di impostare i vari problemi dei trasporti siciliani e dare quelle soluzioni, che siano concilianti all'interesse della nostra Regione.

Quanto al bilancio, tutti siamo d'accordo nel rilevare che per il servizio dei trasporti, in parte straordinaria, sono stanziati solo 200 milioni in base ad un decreto presidenziale che prevede l'istituzione di stazioni automobilistiche in Sicilia. Questo decreto dovrà venire al vaglio dell'Assemblea; lo esamineremo a suo tempo.

Una sola voce, dicevo, con uno stanziamento di 200 milioni, figura nella parte straordinaria del bilancio dei trasporti; il che praticamente significa che l'Assessore addetto al servizio dei trasporti non ha altro da fare che realizzare questa sola legge, come può e quando può. Ma, effettivamente, in Sicilia il pro-

II LEGISLATURA

XXXII SEDUTA

22 NOVEMBRE 1951

blema dei trasporti si riduce alla istituzione delle stazioni automobilistiche, peraltro esco-
gitate molto recentemente? Questa domanda credo che debba avere una risposta del tutto negativa.

Noi dobbiamo guardare il problema dei tra-
sporti nella sua interezza.

Nella Giunta del bilancio, ad iniziativa di taluni colleghi, sono stati impostati problemi nuovi. Si è parlato del collegamento fra la nostra Isola e il Continente mediante un pon-
te ferroviario, di uno sviluppo maggiore che deve essere dato nella nostra Isola al traffico aereo, a quello marittimo, al traffico su strada. Si pensa alla creazione di autostrade per migliorare il collegamento fra i grandi centri.

Tutti questi problemi meritano l'attenzione dell'Assemblea e particolarmente meritano l'attenzione dell'Assessore. Ma prima di oc-
cuparci dell'impostazione di nuovi problemi, a mio avviso sarebbe utile vedere come, allo stato, funzionano i trasporti in Sicilia nei vari settori.

Cominciamo con le Ferrovie dello Stato.

E' vero che noi non abbiamo competenza né possibilità di ingerirci in quello che fa l'Am-
ministrazione ferroviaria in Sicilia, ma nulla vieta, come abbiamo altre volte affermato e continuiamo ad affermare, che il Governo re-
gionale faccia sentire le esigenze e i bisogni della nostra Isola, perché tutta la rete ferro-
viaria siciliana venga magliorata e al più pre-
sto possibile.

Onorevoli colleghi, il problema dei tra-
sporti va guardato dal punto di vista dell'econo-
mia della nostra Isola, perché il trasporto è uno degli elementi economici che incidono nel costo dei beni che si producono, insieme con il prezzo delle materie prime e della mano d'opera. I trasporti costituiscono il terzo ele-
mento, che determina appunto il costo dei servizi, dei manufatti o dei prodotti indu-
striali.

Se non terremo il giusto conto di questi tre elementi — fra i quali, essenziale e importan-
tissimo è quello dei trasporti, che incide mol-
to, come diremo, in tutti i settori dell'econo-
mia dell'Isola — noi non vedremo con chia-
rezza le possibili soluzioni del nostro proble-
ma; o, perlomeno, noi non confermeremo la
assoluta necessità, che c'è in atto e obiettiva-
mente viene considerata, di curare questo par-
ticolare servizio e di trovare la soluzione più

opportuna, che riesca economicamente utile alla nostra Regione.

Le Ferrovie dello Stato, in Sicilia, hanno una rete che dovrebbe essere ampliata, come è stato ripetuto tante volte. Si è pensato al doppio binario per talune tratte delle ferrovie attualmente esistenti, per meglio smaltire il servizio; si è pensato di rifare e rafforzare lo armamento, dove è necessario, perché tutta la rete è usurata. Si è pensato anche ad incre-
mentare o a sostituire i mezzi di locomozione, come le automotrici, per esempio, o i lo-
comotori a vapore.

Le automotrici dovrebbero essere l'espres-
sione della velocità commerciale più alta rag-
giunta, in questo periodo, dalle nostre pos-
sibilità dei trasporti su strada ferrata. Tut-
tavia, assistiamo allo spettacolo, anzi viviamo questo spettacolo, di percorrere il tratto Mes-
sina-Palermo o Catania-Palermo e vicever-
sa, in un numero di ore, che, come tutti sap-
piamo, è sufficiente a raggiungere, partendo della Sicilia, una città dell'Italia centrale.

Ad andar bene, secondo gli orari ufficiali, da Catania a Palermo si dovrebbero impie-
gare, in automotrice, quattro ore o quattro ore e mezza a seconda se è corsa mattutina o serale. Di fatto, questo orario viene superato sempre e di gran lunga, talchè si intralcia il servizio passeggeri in maniera da provocare spesso perturbamenti e danni a coloro i quali si servono delle automotrici. Non parliamo poi delle locomotive a vapore, che traspor-
tano merci e passeggeri, le quali sono di una lentezza snervante.

Non è la velocità in se stessa che va considerata, ma dobbiamo guardare all'e-
lemento velocità dal punto di vista eco-
nomico. E' se noi teniamo presente che la velocità commerciale, ridotta e non ade-
guata ai tempi rispetto alle altre regioni d'I-
talia vicine o lontane, determina un aumento dei costi di tutti i generi che, direttamente o indirettamente, dipendono dal trasporto delle cose o anche delle persone, è chiaro che dobbiamo preoccuparci seriamente della inef-
ficienza dimostrata dalla Amministrazione delle ferrovie dello Stato in Sicilia, che non ha rimodernato, come doveva, l'armamento ferroviario ed i mezzi di trasporto.

Non si dica che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato non abbia avuto la pos-
sibilità di farlo, perché altrove lo ha fatto; e

II LEGISLATURA

XXXII SEDUTA

22 NOVEMBRE 1951

qualche anno addietro avrebbe potuto impiegare parte del ricavo di circa 45 miliardi della emissione delle obbligazioni Elfer proprio nella nostra Isola che aveva contribuito, sottoscrivendo obbligazioni, nell'attesa che il servizio ferroviario migliorasse. Invece noi non abbiamo visto gran che.

C'è stato qualche collega che si è dimostrato molto ottimista, parlando di ciò che hanno fatto le Ferrovie dello Stato in Sicilia e, soprattutto, accennando a quello che dovrà essere ancora fatto. Certo, come prospettiva per l'avvenire, programmi ce ne sono; li conosciamo attraverso la stampa, le riviste e i comunicati, fatti in varia forma ufficiale. I programmi sono programmi, sono prospettive che ci rappresentano un avvenire favorevole per la nostra economia; ma dobbiamo risolvere il problema dei trasporti oggi e, dal punto di vista economico, in base allo stato attuale della nostra economia. Se la nostra economia risente di questo disservizio, è chiaro che noi abbiamo un danno e abbiamo perciò il dovere di porre i ripari in forma efficiente. Io penso che sollecitare l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato sia competenza del Governo della Regione, il quale dovrebbe fare di tutto perché in Sicilia il servizio ferroviario venga migliorato con l'ammodernamento.

Vorrei parlare ora di un servizio particolare quello dell'I.N.T.-Italia.

Noi ci siamo preoccupati all'inizio della prima legislatura dell'I.N.T.-Sicilia, un ente di trasporti con automezzi, che era una parte dell'I.N.T.-Italia, quella parte, cioè, che operava in Sicilia. Si disse allora che tutto il servizio dell'I.N.T.-Italia che operava in Sicilia veniva assorbito in quell'I.N.T. che noi poi abbiamo messo in liquidazione.

Invece, onorevoli colleghi, non è proprio così. L'I.N.T.-Italia ha continuato ad operare in Sicilia per la presa e resa delle merci a domicilio. Sorprende moltissimo constatare come l'Assessorato per i trasporti non si sia preoccupato di questo servizio e non abbia operato perché fosse affidato all'A.S.T., che è un ente regionale. Questo è gravissimo, perché gli utili che ricava l'I.N.T.-Italia — almeno da informazioni che ho avuto da tecnici — sono rilevantissimi: si tratta di miliardi, di parecchi miliardi all'anno e sarebbero stati di vantaggio per la gestione A.S.T..

Ora, questo servizio poteva essere assunto

dalla A.S.T., che avrebbe migliorato la propria gestione e, molto probabilmente non avrebbe presentato in questo esercizio un deficit di 17 milioni, somma cospicua, non indifferente, anche tenuto conto della natura regionale dell'azienda e dell'attività che essa ha svolto e che continua a svolgere senza scopo di lucro.

Il problema, che è dibattuto in tutta Italia da parte dei tecnici dei trasporti, circa la convenienza di impostare il trasporto su strada o su ferrovia, pare che abbia trovato una soluzione intermedia, secondo quanto è dato di apprendere. Le Ferrovie dello Stato, cioè, in tutta l'Italia, dovrebbero istituire un servizio trasporti a mezzo di automezzi che, percorrendo le strade, possono sostituirsi alle ferrovie nel trasporto delle persone.

Se arriveremo alla soluzione di questo problema in campo nazionale, dovremo anche riguardare le possibilità di soluzione nel campo regionale. Ma, prima di attardarci ad accettare o negare la possibilità di accedere, anche in campo regionale, a questa soluzione, è opportuno che si dica se sia conveniente o meno accettare una maggiore diffusione della rete stradale e del traffico su strada con automezzi oppure diffondere ancora di più la rete ferroviaria della nostra Isola.

Come dicevo, si è parlato di creazione di autostrade e si è parlato di diffusione, di ampiamento della rete ferroviaria per portarla laddove, tuttora, nell'anno 1951, non si conosce la ferrovia dello Stato, né la secondaria. Sono tutti problemi che possono avere la loro importanza pratica; ma vediamo se c'è la possibilità di realizzare un programma in un senso o in un altro tenendo conto della convenienza non soltanto della Regione, ma anche della Nazione.

Che cosa significa sviluppare il traffico su strada a mezzo di autobus o di altri mezzi di trasporto? Significa che noi dovremo essere maggiormente tributari dei produttori del carburante e di quant'altro occorre per lo esercizio degli automezzi. Lo stato della nostra economia nazionale è tale da consentire questi sforzi economici? E' un interrogativo che attende una risposta previo esame.

E' opportuno sviluppare i trasporti a mezzo di locomotori a vapore? Anche qui sorge lo stesso interrogativo, ma è di portata minore, perché, importando carbone, avremo la pos-

II LEGISLATURA

XXXII SEDUTA

22 NOVEMBRE 1951

sibilità di risparmio rispetto al carburante liquido.

Ed allora si impone per noi, in tutta l'Italia e particolarmente in Sicilia, una soluzione diversa dalle due prospettate, sia per il trasporto di passeggeri che per il trasporto di merci. I motori, di cui si dovrebbe fare largo uso per i nostri trasporti, dovrebbero essere quelli azionati dall'unico elemento che possiamo produrre in Italia ed anche qui in Sicilia: l'elettricità.

Occorre che lo sviluppo della trazione elettrica prenda il suo giusto posto. Lo abbiamo predicato in tutti gli esercizi decorsi e continuiamo ancora ad insistere su questo concetto. A noi sembra che la soluzione migliore nel campo dei trasporti non possa essere che una: quella di produrre l'energia da impiegare nella propulsione, cioè l'elettricità. Ecco perchè abbiamo insistito in passato che l'E.S.E. realizzasse al più presto i suoi impianti, al fine di produrre quel quantitativo di energia sufficiente a realizzare il programma di elettrificazione delle linee ferroviarie siciliane ed altri programmi da impostare ove le esigenze economiche delle varie zone della Isola lo richiedessero.

Quindi, la soluzione, a mio modo di vedere — salvo studi più approfonditi che potrà fare l'Assessorato — non dovrebbe discostarsi da questo obiettivo: ricercare i mezzi per la propulsione delle possibilità naturali della nostra Isola. L'elettricità prodotta con la forza idrica ci mette in condizioni di non dovere essere tributari dell'estero, cioè dei paesi produttori di carbon fossile o di carburanti liquidi.

Risolti il problema dell'indirizzo da seguire — se sarà risolto — rimarranno da realizzare al più presto possibile i mezzi di produzione dell'energia. È questo un problema di coordinamento tra l'Assessorato per i trasporti, l'Assessorato per l'industria e quello per i lavori pubblici. Bisogna sollecitare, come dicevo, l'esecuzione e la realizzazione nel più breve termine possibile degli impianti dell'E.S.E., in maniera da potere affrontare e superare questo gravissimo problema che non trova finora una soluzione congrua ed adeguata. In linea generale queste sono le osservazioni che faccio relativamente ai mezzi di trasporto di cui attualmente ci serviamo in Sicilia ed alle prospettive per l'avvenire.

Vi sono due aziende in Sicilia che meritano la particolare nostra attenzione. Abbiamo creato l'Azienda siciliana trasporti. Questa azienda, qualcuno ha detto, è nata sotto cattivi auspici, perchè sarebbe nata dalle ceneri dell'I.N.T.-Sicilia. Non ritorniamo sulla discussione; ormai c'è una legge al riguardo. Questa Assemblea non può che prendere atto di quello che è stato fatto.

C'è una legge; c'è di fatto questo ente che si chiama A.S.T.; abbiamo interesse, noi Regione di far vivere e rinvigorire le possibilità amministrative e di gestione di questo ente di natura regionale? La risposta non può essere che positiva. Noi abbiamo tutto l'interesse che questo ente viva, progredisca, abbia sempre maggiori possibilità di sviluppo.

Qualcuno potrà dire: se l'A.S.T., dopo un esperimento di quattro anni di esercizio, si presenta con un deficit di 17 milioni, significa che questo ente non ha in se stesso possibilità di vita, non ha la possibilità di sopravvivere, non ha possibilità di superare la concorrenza dell'industria privata dei trasporti su strada. Questo sarebbe un ragionamento capzioso.

La prima osservazione che dobbiamo fare è: come viene retto questo Ente? Tuttora, a distanza di quattro anni, il consiglio di amministrazione provvisorio è rimasto al suo posto e continua ad amministrare. Questo significa che il Governo regionale non ha avuto il tempo di preoccuparsi, in quattro anni — ed ora siamo al quinto — di rivedere la situazione dell'A.S.T., o, perlomeno, di esaminare i risultati dell'attività di gestione del Comitato amministrativo. E pare che effettivamente questo tempo non l'abbia avuto il Governo, stando a quelle voci che ho potuto raccogliere mentre si discuteva in Giunta del bilancio proprio di questa particolare voce.

Ricordo che una relazione elaborata da parte del Presidente del Consiglio di amministrazione dell'A.S.T. è venuta alla Giunta del bilancio ed il relatore di maggioranza l'ha portata a conoscenza dei componenti la Giunta stessa. Si deliberò che tutti i componenti la Giunta del bilancio ne avessero copia. Ora, le osservazioni che sono state fatte da altro collega, a proposito di tale relazione, mi sembrano del tutto infondate, perchè, mentre era stato preso l'impegno che la relazione sarebbe stata portata a nostra conoscenza con tutti i dettagli necessari, noi non abbiamo avuto

II LEGISLATURA

XXXII SEDUTA

22 NOVEMBRE 1951

possibilità, fino ad oggi, di averne copia e di sottoporla al nostro esame. Un tale esame ci avrebbe dato indicazioni rilevanti ponendoci in condizioni di apprezzare l'attività svolta dal comitato amministrativo dell'ente stesso, o di fare i nostri rilievi, le nostre critiche, e dire se questa amministrazione va o non va.

Io non pronunzio un giudizio né positivo né negativo: dico soltanto — per rispondere a coloro che affermano che l'A.S.T. non avrebbe forse ragione di essere per il deficit, prospettatoci quest'anno, di 17 milioni — che bisogna perlomeno aspettare il risultato di un esame più approfondito, quanto più approfondito possibile, dell'attività di questi quattro anni dell'A.S.T., in maniera da renderci conto, come Assemblea, se effettivamente la A.S.T. ha la possibilità di vita o non l'ha.

Il che deve considerarsi, non sotto l'aspetto che l'Assemblea debba orientarsi verso la soppressione dell'ente: tutt'altro! Non vorrei essere frainteso: ho sostenuto ed intendo sostenere l'assoluta necessità che l'A.S.T. rimanga in vita; desidero soltanto conoscere la gestione amministrativa di questi quattro anni, per potere dire se è necessario modificare il sistema di gestione, se è necessario modificare l'andazzo delle cose, come è stato da qualcuno denunciato, e dare possibilità di vita migliore all'Ente, in maniera che, in un prossimo avvenire, esso sia in condizione di poter presentare i propri bilanci senza perdita.

Qualche rilievo è stato fatto a proposito degli amministratori dell'A.S.T.. Non abbiamo elementi per potere giudicare se il rilievo sia fondato o meno; comunque, si è lamentato che l'A.S.T. abbia un carattere eccessivamente burocratico: al centro, a Palermo, la sede centrale; e in tutti gli uffici periferici gli impiegati dell'A.S.T. aspettano le commissioni di lavoro, aspettano che il committente richieda il trasporto. Ma, se l'A.S.T. è impostata così, mi permetto dire (è una ipotesi e spero sia soltanto una ipotesi non rispondente alla realtà) non potrà avere possibilità di vita; ed è evidente. Gli amministratori dell'A.S.T. debbono (e questo vale come suggerimento generico, non specifico, perché non voglio censurare senza avere conoscenza precisa dei fatti) comportarsi come si comporterebbe lo industriale privato che si occupa dei trasporti. Il lavoro va ricercato; e se sarà ricercato la azienda dovrà necessariamente prosperare.

TOCCO VERDUCI PAOLA. Viene ricercato.

BONFIGLIO AGATINO. Se le cose non stanno in questo modo, tanto meglio; allora dovremo ricercare le altre cause che hanno determinato questo *deficit* di 17 milioni nell'esercizio attuale.

Ho detto che faccio queste osservazioni in linea generale; comunque, in merito alla gestione vorrei osservare che coloro i quali amministrano l'A.S.T. dovrebbero preporre ai posti di maggiore responsabilità, e specialmente a quelli di esercizio, personale che sia idoneo al caso, personale che abbia la capacità e l'iniziativa di impresa, perchè appunto la gestione riesca favorevole.

C'è un altro aspetto da dovere esaminare ed è quello degli utili e delle perdite. Si tratta di un ente regionale. Non mi soffermo a lungo su questo punto: un ente regionale non si può proporre fini di lucro. L'ente regionale dei trasporti ha la finalità calmieratrice dei prezzi dei trasporti stessi e, se consegue questa finalità e la realizza, avrà adempiuto sicuramente al proprio compito. Non speriamo noi che l'A.S.T. ci presenti un bilancio in attivo; potrà presentarlo, ma soltanto quando accentrerà tutti i servizi di trasporto su strada della nostra Isola ed avrà questa possibilità.

Ora l'A.S.T., questo ente regionale che si occupa dei trasporti su strada, fu creato precisamente con questo intento: assorbire gradualmente tutti i servizi su strada della nostra Isola. Quello che apprendiamo è che ha assorbito 45-46 linee, di cui 14 passive; ci sono molte altre linee da assorbire, ma bisogna superare l'ostacolo della legge del 1939 sulle concessioni governative per l'esercizio delle linee automobilistiche.

Non desidero attardarmi a commentare questa legge. Lo si farà in sede più opportuna. Non è questo il momento in cui ci si può occupare particolarmente della interpretazione della legge in senso favorevole a noi come Regione al fine di dare maggiori possibilità all'ente regionale dei trasporti; mi permetto, però, brevemente di osservare che, se c'è una legge dello Stato sulle concessioni, quella del '39, non invano è stata istituita la Regione siciliana in forma autonoma con determinate prerogative e determinati obiettivi. La Regione potrebbe anche provocare la modifica della

II LEGISLATURA

XXXII SEDUTA

22 NOVEMBRE 1951

legge del '39, se proprio non si trovi fra i suoi articoli quella norma che possa interpretarsi favorevolmente per il servizio dei trasporti della nostra Regione.

Quindi il Governo dovrebbe preoccuparsi, ove non ritenga di potere utilizzare la legge del '39 a profitto dell'A.S.T., di proporre le modifiche opportune, perchè nell'ambito della nostra Regione queste concessioni vengano, non dico disciplinate esclusivamente dalla Regione, perchè bisogna tener conto delle ingerenze dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, ma regolate in modo che la nostra Amministrazione possa dire la propria parola sulle concessioni stesse. Peraltro, mi pare che sia perlomeno un'esagerazione interpretativa del disposto della legge il sostenere, come da taluni si è fatto, che le linee attualmente gestite da imprese private non possano essere revocate e quindi l'Amministrazione dell'A.S.T. non possa accedere a quelle linee.

La legge sui trasporti, specialmente di persone, stabilisce determinate norme che, se applicate seriamente (ed in Sicilia mi permetto di dire che non lo sono), darebbero la possibilità di risoluzione e di revoca, con la conseguenza che l'A.S.T. potrebbe assorbire altre linee.

Si sono più volte levate lagnanze, anche in questa Assemblea, circa il modo in cui è assolto il servizio passeggeri in tutta la Sicilia delle imprese private. Nella mia provincia vi è la S.I.T.A.; altrove operano altre società. Vi sono ditte private individuali; ma ad ogni modo, che si tratti di piccole o grandi ditte che gestiscono trasporti di persone, tutti noi siciliani abbiamo motivo di lamentarci del modo come veniamo trattati. In altre parti si trasporta forse il bestiame come qui si trasportano invece sugli autobus le persone, che si vogliono spostare da una località all'altra. Viene praticato costantemente il sovraccarico; e questo è uno degli elementi che consentirebbe la risoluzione della concessione. La legge prevede altre infrazioni che implicano la revoca della concessione, ma questa mai è stata considerata dagli organismi ufficiali della Regione, che pure avrebbero interesse a farlo, onde incrementare l'A.S.T. e normalizzare i servizi.

Mi auguro che l'Assessore, che attualmente presiede a questo particolare servizio della Amministrazione regionale, voglia guardare il problema non soltanto sotto il riflesso della

opportunità di intervenire per togliere le linee alle ditte private per concederle all'Ente regionale — potrebbe essere, questo, un criterio di convenienza, direi amministrativa, di gestione — quanto sotto il riflesso del rispetto che si deve ai viaggiatori siciliani, i quali non debbono essere trattati come bestie quando hanno bisogno di usare dei mezzi di trasporto.

E' una ragione, vorrei dire, di prestigio che dovrebbe spingere la nostra amministrazione a tutelare il cittadino siciliano dalle non certo generose condizioni, che offrono le ditte private, specialmente quelle che non hanno neppure natura regionale, e cioè che non sono gestite, né dirette da elementi regionali. Mi riferisco alle ditte che operano in altre regioni d'Italia, e che vengono qui ad imporre i loro trasporti e ritengono di poter trattare i siciliani nel modo lamentato.

Ne faccio una lagnanza (peraltro, non è la prima volta che la faccio) e desidererei che l'Assessore, prendendone atto, voglia prendere tutte le opportune iniziative perchè questo sconco vada eliminandosi quanto più rapidamente possibile.

L'A.S.T. è deficitaria; e certamente, è deficitaria, appunto perchè non si prendono le iniziative opportune, non si assumono linee e trasporti. E' chiaro che deve essere così. In Giunta del bilancio ho dovuto occuparmi con altri della questione dei trasporti di merci a collettame sulle strade della nostra Isola con gli automezzi dell'A.S.T.: un servizio che era stato istituito per incrementare la possibilità di gestione, per renderla quindi più efficiente. Ebbene, l'A.S.T. non è riuscita ad avere la regolare concessione da parte degli organi competenti per gestire questo servizio.

Ha avuto una concessione provvisoria. Certo è che si è dovuta mettere in concorrenza con le ditte private similari che esercitano lo stesso servizio di trasporto a collettame e non ha potuto resistere alla concorrenza dei privati, anche dei piccoli imprenditori.

Questo è così strano che appare incredibile: l'A.S.T., ente regionale, non riesce a far valere la propria concessione, sia pure temporanea, ed evitare la concorrenza di tutti gli altri che producono un danno alla Regione ed anche ai privati. Perchè il danno che viene prodotto non è solo per l'A.S.T. (peraltro l'A.S.T. ha dovuto smettere di gestire questo servizio perchè deficitario), ma è un danno

II LEGISLATURA

XXXII SEDUTA

22 NOVEMBRE 1951

che si perpetua tuttora, anche per l'Amministrazione finanziaria della Regione oltre che dello Stato. I privati trasportatori, infatti, evitano di pagare il dazio, non rilasciano fatture ed eludono ogni tassazione, mettendo in condizione coloro che commettono il trasporto di potere usufruire di tutti questi vantaggi. Ma tali vantaggi tornano a danno della nostra amministrazione finanziaria, perché non si fanno le fatture, non si pagano i dazi, non si paga l'imposta sull'entrata; tre cespiti di notevole portata che andrebbero a beneficio dei comuni e della Regione.

Ecco perchè, sotto questo riflesso, credo che l'Amministrazione dei trasporti si debba preoccupare anche di questa forma di lavoro che imprendono i privati, e debba normalizzare la situazione mettendo i privati nella stessa condizione dell'A.S.T., cioè imponendo loro di adempiere a quelle formalità di legge ed ottemperare a tutti quei pagamenti che le leggi finanziarie prescrivono. L'A.S.T., come ente regionale, non può sottrarsi all'adempimento delle leggi in materia finanziaria. Se l'A.S.T. fa pagare i dazi, l'imposta sull'entrata, i bolli sulle fatture, e non trasporta quelle merci che non siano corredate da questa documentazione completa ed integrale, è chiaro che non può sostenere la concorrenza privata che facilita il trasporto senza tale documentazione.

Bisogna intervenire per mettere l'A.S.T. in condizioni di lavorare. Finora essa, invece, ha avuto precluso il lavoro, mentre i privati, eludendo le leggi, si trovano in condizioni di continuare il servizio. E poichè tale servizio, per quello che ho saputo, può essere redditizio per l'amministrazione dell'A.S.T., io vorrei suggerire all'Assessore ai trasporti di riprendere in esame la possibilità di ripristinarlo; anche perchè esso tornava accetto specialmente ai paesi del centro dell'Isola ed a quelli per i collegamenti con i capoluoghi di provincia. Tale servizio, che veniva espletato dagli automezzi della A.S.T., costituiva un vantaggio notevolissimo per le popolazioni meno dotate di mezzo di trasporto; anche perchè si effettuava la presa e la resa a domicilio, ponendo le popolazioni di quei paesi nelle stesse condizioni di vantaggio in cui si trovano quelle dei capoluoghi di provincia.

Quindi, il problema è di natura tecnica ed amministrativa e va esaminato con tutta at-

tenzione, in maniera che l'A.S.T. possa ritornare a rendere questo servizio a vantaggio delle nostre popolazioni, specialmente di quelle dei piccoli centri.

Un altro problema è quello della « Circumetnea », una linea secondaria della provincia di Catania che serve moltissimi centri, serve l'economia della plaga etnea ed è considerata necessaria per il collegamento di questi centri economici con il capoluogo di provincia. Oltre i paesi che sono toccati dalla ferrovia « Circumetnea », altri paesi vicini usufruiscono — od hanno, perlomeno, usufruito — di questo mezzo.

Ma, in quale condizioni si è trovata da un certo tempo a questa parte la « Circumetnea »? Nel maggio scorso, a Catania, è stata tenuta una conferenza con la partecipazione di tecnici e dei sindaci dei comuni interessati, cioè dei vari comuni della provincia di Catania serviti dalla « Circumetnea ». Ne è sorta una relazione tecnica pregevole che è stata rimessa all'Assessorato per i trasporti. Penso che sia stata tenuta presente soltanto formalmente e non sostanzialmente.

L'apporto che hanno dato, allora, i tecnici dipendenti della stessa azienda e quelli estranei, nella disamina di tutto il problema che riguarda l'Amministrazione della « Circumetnea », circa la possibilità di superare lo stato attuale di crisi, è veramente encorniabile e da prendere in seria considerazione.

E' stato detto: in primo luogo, quale è lo attuale stato dell'andamento ferroviario della « Circumetnea »? E' usurato perchè rimonta al 1896. Alla stessa epoca rimontano anche i locomotori a vapore e i vagoni ferroviari per passeggeri e per merci. A data relativamente recente, cioè al 1938, rimontano invece le automotrici.

Che cosa è avvenuto durante la guerra? La ferrovia « Circumetnea » è stata fortemente colpita dai bombardamenti aerei ed ha avuto danni veramente ingenti che furono calcolati, nel 1946, in 26 milioni all'incirca. Riportò il danneggiamento di 4 locomotive su 10 (la dotazione della « Circumetnea » era di 10 locomotive a vapore) di una automotrice su 6 e di 90 carri su 150. Dunque, tutto il patrimonio di locomozione, di trasporto e di carri è stato danneggiato in modo assai grave. Sono attualmente in servizio soltanto 6 locomotive, 6 automotrici e 60 carri

II LEGISLATURA

XXXII SEDUTA

22 NOVEMBRE 1951

merci in condizioni deplorevoli, perchè, come dicevo, i locomotori a vapore e i carri rimontano al 1896, mai ammodernati nè mai modificati, e le automotrici al 1938.

E' stato rilevato dalle statistiche ed è confermato, peraltro, in forma ufficiale che tutto il servizio trasporti della « Circumetnea », prima della guerra, si aggirava su circa 100 mila tonnellate di trasporti all'anno. Un trasporto veramente cospicuo: 100 mila tonnellate di merci, che circolavano su un percorso medio di 120 chilometri della « Circumetnea » (percorso medio, perchè tutto il percorso ferroviario è ancora maggiore) ed avevano la possibilità di raggiungere una velocità commerciale, che è quella che conta per la nostra economia locale e in genere per ogni economia, di 22 chilometri - ora, per le locomotive, e di 40 chilometri-ora, per le automotrici.

Questo fino al 1943. Dal 1943 in poi, cioè dopo la emergenza, la velocità commerciale è diminuita enormemente ed abbiamo, per trasporti a vapore, una velocità massima di 12 chilometri-ora e, per le automotrici, 26 chilometri-ora.

Bisogna mettere in evidenza la velocità commerciale come elemento importantissimo nella valutazione di questi problemi, perchè appunto è in base alla diminuita velocità commerciale che la « Circumetnea » si è trovata in posizione sfavorevole rispetto ai trasporti su strada, tanto che, ad un certo momento, per il trasporto passeggeri ha dovuto ricorrere agli automezzi. Purtroppo questo esperimento non l'ha fatto con automezzi propri, ma con automezzi di una ditta privata. Tuttavia, tale esperimento sembrava avesse avviato a risoluzione, se non tutto, buona parte del problema della « Circumetnea », alleviando lo onere passivo; ebbene, è avvenuto che, proprio il 15 marzo di quest'anno, l'Amministrazione della « Circumetnea » ha ritenuto opportuno concedere ad una società privata il servizio di trasporto di persone su strada, dietro un compenso, si dice, di un milione al mese. L'amministrazione della « Circumetnea », invece, quando gestiva direttamente questo particolare servizio automobilistico, ricavava assai di più.

Ora non si riesce a comprendere perchè gli amministratori, ad un certo momento, si siano decisi a dare ad una società privata la

concessione di un servizio di tanta importanza economica. Gli amministratori della « Circumetnea » sono elementi regionali; c'è un Commissario che è in carica da quattro anni, è deputato e vive a Palermo.

Voce: Vive a Roma.

BONFIGLIO AGATINO. A Roma od a Palermo. Peggio se a Roma. Non si è fatto vedere mai, o quasi mai, alla « Circumetnea », forse perchè si serve di un Vice-commissario, che è l'ingegnere Nencini. Il direttore, invece, è l'ingegnere Salvatore Cannizzaro, il quale, oltre ad essere direttore della « Circumetnea », è anche direttore della Siracusa-Ragusa-Vizzini e, naturalmente, se accudisce bene ad una ferrovia, non lo potrà per l'altra. Non sappiamo se accudisca bene alla « Circumetnea » o alla Siracusa-Ragusa-Vizzini. Ma, se consideriamo che la seconda, cioè la Siracusa-Ragusa-Vizzini, ha chiuso i battenti o quasi, potrebbe arguirsi che tutte o gran parte delle sue cure l'ingegnere Cannizzaro le versa alla « Circumetnea ». Ma neppure questo pare rispondere a realtà; perchè, se così fosse, la « Circumetnea » non si troverebbe nelle attuali pietose condizioni.

Ora vorrei dire all'Assessore ai trasporti perchè ne prenda atto (per quello che può valere; e speriamo che valga qualche cosa): è avvenuto che amministratori siciliani (quelli della « Circumetnea ») non hanno tenuto presente che esiste una Azienda siciliana trasporti e hanno attribuito il servizio trasporto passeggeri ad una società privata. Delle due l'una: o questi tecnici dei trasporti su strada ferrata sconoscono l'esistenza dell'A.S.T., il che sembra inverosimile perchè alcuni di essi si occupano anche di questa azienda regionale; oppure essi hanno ritenuto più conveniente affidare ad una società privata un servizio che poteva andare all'A.S.T., in vista di offerte non rispondenti alle esigenze della « Circumetnea ».

E' un dilemma che dovrebbe trovare una risposta. Spero che l'avrà. Mi dispiace, però, dover dire — ritornando all'A.S.T. — che, se è vera la seconda ipotesi, ciò significa che gli amministratori dell'A.S.T. non hanno saputo trovare il modo di fare attribuire alla loro azienda questo servizio che è di grande importanza.

II LEGISLATURA

XXXII SEDUTA

22 NOVEMBRE 1951

TOCCO VERDUCI PAOLA. La « Circumetnea » ha preso in affitto soltanto i mezzi e gestisce in proprio il servizio.

BONFIGLIO AGATINO. Ella è in arretrato. Non essendo più Assessore ai trasporti, ignora ciò che è avvenuto recentemente.

TOCCO VERDUCI PAOLA. Almeno fino a quando c'ero io era così.

BONFIGLIO AGATINO. Il 19 marzo 1951 — credo che a quel tempo Ella fosse ancora Assessore ai trasporti — la « Circumetnea » concesse alla società Pittura Santo e Compagni il servizio di trasporti su strada per due anni. C'è al riguardo una convenzione che — è pensabile — dovette essere portata a sua conoscenza. Ella, come Assessore, poteva, tuttavia, non conoscere questo particolare; ma dovevano conoscerlo e prevenirlo gli amministratori dell'A.S.T., i quali avrebbero dovuto cercare di concorrere e fare attribuire la concessione all'A.S.T. stessa, trattandosi di una concessione di notevole portata economica che poteva incrementare le scarse entrate dell'Amministrazione dell'A.S.T..

Questi rilievi ho fatto, perchè ritengo che la « Circumetnea » debba sopravvivere. Ebbe uno scopo quando fu istituita ed era uno scopo economico, che non è venuto meno. Quei centri che sono toccati dalla « Circumetnea » sono sempre centri di produzione intensa, costituiscono, si può dire, un particolare aspetto della ricchezza economica della provincia catanese, ed hanno bisogno di esportare i loro prodotti che sono numerosi: agrumi, legname, carbone da brucio, olii, vino, mandorle, etc., tutti generi che si producono appunto in queste contrade. Ci sono tutti quei generi che questi paesi stessi assorbono dal Capoluogo e che venivano trasportati un tempo appunto dalla « Circumetnea ».

Come osservavo, dato che la velocità commerciale della « Circumetnea » non consente di concorrere con mezzi più rapidi, quali sono gli automezzi, il traffico della « Circumetnea » è andato sempre più decrescendo; e da un certo tempo a questa parte, sono più anni ormai, il bilancio di questa Amministrazione è deficitario. Lo Stato è intervenuto mensilmente con un apporto. Si calcola che, sino ad oggi, il Ministero dei trasporti abbia versato

circa 400 milioni alla gestione commissariale della « Circumetnea ».

FRANCHINA. E Claudio Majorana non ne sapeva niente!

BONFIGLIO AGATINO. Ebbene, colleghi, è stato rilevato nella conferenza della « Circumetnea » tenuta nel maggio di questo anno a Catania, che era possibile, con la somma di circa 800 milioni — ed è ancora possibile — ripristinare il servizio in maniera da renderlo adeguato alle esigenze ed ai bisogni delle popolazioni senza dover soffrire della concorrenza della maggiore velocità commerciale degli automezzi su strada. Ci sono suggerimenti pratici che nella relazione sono stati ben chiaramente illustrati, e che in sintesi posso indicare. Che cosa si deve fare per rendere attiva la « Circumetnea », per rendere cioè possibile che il servizio ancora continui e venga ripristinata la efficienza di un tempo? Come si può adeguare la velocità commerciale della ferrovia con quella degli automezzi?

E' stato rilevato che il traffico delle merci da 100 mila tonnellate, quale era, è disceso a 13 mila tonnellate per un percorso medio di 120 chilometri. Ecco la ragione del deficit. Per quanto riguarda il trasporto di persone con automotrici si osserva che non conviene a chi debba spostarsi da un piccolo centro verso il capoluogo o viceversa servirsi della « Circumetnea » che fa percorrere il proprio tracciato di linea in molte ore, mentre con l'autobus si impiega all'incirca un terzo di tempo.

Questa scarsa velocità commerciale ha messo in condizione anche le automotrici di non potere espletare l'attività normale di trasporto di persone. Oltre la lentezza, va rilevata anche la questione della capienza: le automotrici in uso, infatti, hanno possibilità di trasportare un numero molto limitato di passeggeri; il che non consente affatto di combattere la concorrenza, diminuendo il prezzo del biglietto, dei trasporti su strada.

Per ovviare a tanto, bisogna rammodernare tutto il servizio, allo scopo di elevare la velocità commerciale dei treni misti per merci e passeggeri portandola almeno a 30-50 chilometri. Con questo accorgimento si ridurrebbe la spesa di esercizio di almeno il 50 per cento. Ciò può ottersi, sostituendo la rotaia esterna delle curve, sostituzione che richiede una

II LEGISLATURA

XXXII SEDUTA

22 NOVEMBRE 1951

spesa di circa 150 milioni, rinnovando il materiale rotabile in questa misura: con sei nuove automotrici da 80 a 110 cavalli, con 80 posti e fino a 110 posti, con tre locomotori a nafta per il servizio misto passeggeri e merci, con 12 vetture a carrello per passeggeri, per i trasporti misti; e, infine, rinnovando il parco dei carri merci e dotandolo di mezzi capaci di almeno 12 tonnellate al posto dei vagoni in servizio che sono di appena otto tonnellate.

La spesa totale del rammodernamento, compresa l'organizzazione dei servizi passeggeri su strada con automezzi di proprietà della stessa Amministrazione, si aggirerebbe sugli 800 milioni. Lo Stato ha contribuito in quattro anni con elargizioni integrative per 400 milioni; ma questa contribuzione è valsa soltanto a prolungare la vita della « Circumetnea », non già a salvarla. Invece, poteva risolversi il problema in forma radicale, approntando una somma che, seppur può sembrare cospicua, avrebbe messo in condizione la « Circumetnea » di potere attivare in senso favorevole la propria gestione.

Già la prima legislatura (parlo ai deputati della prima legislatura e, quindi, al Governo regionale che è la continuazione del precedente) aveva rivolto dei voti al Governo centrale, perché queste ferrovie secondarie e la altra, la Siracusa-Ragusa-Vizzini, venissero statizzate. Lo Stato avrebbe dovuto assumere tutti gli oneri ed operare nel modo migliore per renderla attiva. L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato si è trovata e si trova ancora nella condizione di poter fare questo. Non lo ha fatto ed il voto espresso da questa Assemblea è rimasto senza risultato.

Ora, se nulla c'è da sperare da parte del Governo centrale, quanto alla sistemazione definitiva di queste due ferrovie secondarie tanto importanti per la economia della nostra Isola, penso che la Regione potrebbe risolvere il problema, affidando l'amministrazione stessa all'ente regionale dei trasporti che è la A.S.T., con il compito di adottare i risultati della conferenza del maggio tenuta a Catania.

Chiudo questo intervento chiedendo all'Assessore ai trasporti che esamini attentamente, attraverso uno studio quanto più ampio e convincente dal punto di vista tecnico e dal punto di vista amministrativo (tenute ferme le premesse della assoluta necessità che la

A.S.T. sopravviva, che le secondarie siciliane debbano sopravvivere e debbano essere potenziate), questi tre punti.

Primo punto: regionalizzazione di tutti i servizi di trasporto entro l'ambito della competenza della Regione (voto, questo, che è stato fatto tante volte anche con un ordine del giorno che è stato presentato in questa sessione a firma mia e di altri colleghi, senza che il problema sia stato nemmeno impostato).

Secondo punto: diffusione della rete dei trasporti su strada, per servire utilmente tutti i comuni dell'Isola, secondo i bisogni delle varie zone.

Terzo punto: regionalizzare le secondarie siciliane (« Circumetnea » e Siracusa-Ragusa-Vizzini) e includerle nel quadro dei servizi di trasporto della Sicilia.

Per attuare quanto riguarda le due secondarie, occorre lo stanziamento all'incirca di un miliardo, che potrà attingersi dai fondi dell'articolo 38 o dalle entrate della Regione o dagli apporti della Cassa del Mezzogiorno o da altri fondi.

Siccome i problemi, sollevati da me e da altri colleghi relativamente ai trasporti in Sicilia, e specialmente a questi particolari trasporti, hanno preminente interesse economico nei vari settori dell'attività isolana, credo sia necessario uno studio approfondito, onde si possa giungere ad una conclusione che porti alla pronta realizzazione di quanto ho, in questo mio intervento, prospettato. (*Applausi dalla sinistra - Congratulazioni!*)

PRESIDENTE. Comunico che è stato presentato dagli onorevoli Cuffaro, Adamo Ignazio, Renda e Nicastro il seguente ordine del giorno:

« L'Assemblea regionale siciliana, considerata la situazione di grave crisi nel settore della pesca e delle industrie connesse, con conseguente grave disagio delle categorie interessate e della massa dei consumatori;

considerata l'importanza dell'apporto economico, che da questo settore può derivare col superamento della attuale crisi a tutta l'economia regionale,

impegna il Governo regionale a svolgere azione adeguata all'importanza economica e sociale del settore della pesca ed in

II LEGISLATURA

XXXII SEDUTA

22 NOVEMBRE 1951

particolare per l'adozione di concrete misure tendenti:

a) ad eliminare la grave crisi di produzione del pesce turchino;

b) ad incrementare i consumi;

c) a tutelare e sviluppare l'industria ittica siciliana, nel quadro di una politica economica, che tenga conto delle esigenze sociali dei pescatori e dei lavoratori addetti all'industria ittica e che agevoli le iniziative collettive delle cooperative costituite;

d) infine a determinare il potenziamento dell'attività marittima con opere e mezzi, la cui deficienza è anche causa del continuo aggravarsi non solo del disagio delle categorie interessate ma di altri importanti settori della economia siciliana. » (6)

Dichiaro chiusa la discussione sulle sottorubriche della pesca ed attività marinare e dei trasporti e comunicazioni facenti parte della rubrica « Spese per gli organi ed i servizi ge-

nerali della Regione », riservando la parola al Governo ed ai relatori.

La discussione proseguirà nella seduta successiva.

La seduta è rinviata a domani, 23 novembre, alle ore 10, col seguente ordine del giorno:

1. — Comunicazioni.
2. — Verifica dei poteri: convalida delle elezioni degli onorevoli Cortese, Macaluso, Occhipinti, Purpura.
3. — Discussione del disegno di legge « Stati di previsione dell'entrata e della spesa della Regione siciliana per l'anno finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 » (7 bis) (*Seguito*).

La seduta è tolta alle ore 20.35.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Dott. Giovanni Morello

Arti Grafiche A. RENNA - Palermo