

XXXIII. SEDUTA**VENERDI 23 NOVEMBRE 1951**

Presidenza del Presidente BONFIGLIO GIULIO

INDICE

	Pag.
Disegno di legge (Annunzio di presentazione)	797
Disegno di legge: « Stati di previsione dell'entrata e della spesa della Regione siciliana per l'anno finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 » (7 bis) (Seguito della discussione):	
PRESIDENTE	800, 805, 813, 814
DI BLASI, Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni, alla pesca ed alle attività marinare	800, 805, 813
BENEVENTANO, relatore di maggioranza	810, 814
NICASTRO, relatore di minoranza	813
MAJORANA BENEDETTO	814
Interrogazioni (Annunzio)	797
Verifica dei poteri	799

La seduta è aperta alle ore 10,45.

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

Annunzio di presentazione di disegno di legge di iniziativa governativa.

PRESIDENTE. Comunico che è stato presentato dal Governo il disegno di legge « Agevolazioni a favore di imprese esercenti la pesca » (109), che è stato trasmesso alla Commissione per l'industria ed il commercio (4°).

Annunzio di interrogazioni.

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

FARANDA, segretario:

« All'Assessore ai lavori pubblici, per sapere:

a) se è a conoscenza che la sospensione dei lavori per la rete interna dell'acquedotto di Valledolmo ha lasciato le strade interne del Comune disselciate ed in condizioni tali da consentire infiltrazioni d'acqua che per la natura franosa del sottosuolo mettono in grave pericolo le abitazioni e l'incolumità dei cittadini;

b) se intende intervenire per la sollecitata ultimazione dei lavori della rete idrica e per la ripresa dei lavori di consolidamento dell'abitato (sospesi già da due anni) anche in considerazione dell'esistenza di un sottopassaggio d'acqua al centro del paese che rende ancora più grave la già precaria stabilità degli edifici esistenti nella zona. » (193)
(L'interrogante chiede la risposta scritta)

TAORMINA.

« All'Assessore all'agricoltura ed alle foreste, per sapere:

a) se è a conoscenza che nella Azienda Sparacia, di proprietà dell'E.R.A.S., vivono

circa un migliaio di coloni, oltre ai tecnici ed agli impiegati dell'amministrazione, lontani dal più vicino centro abitato diverse decine di chilometri, privi di un telefono, di una autoambulanza e di un ambulatorio medico, che li metta in condizione di usufruire della assistenza sanitaria in caso di malattia o di infortunio;

b) se non ritenga svolgere la propria autorevole azione in appoggio ad una richiesta avanzata dall'organizzazione dei coloni, tendente ad ottenere dall'I.N.A.M. di Agrigento, con il concorso o meno del Comune di Cammarata, l'istituzione di un ambulatorio oppure di una condotta medica, in considerazione dal fatto che l'E.R.A.S., pagando i contributi unificati agricoli previsti dalla legge, ha assolto al suo dovere di fornire l'assistenza a quei lavoratori, cosa che invece non è stata sino ad ora fatta se non in misura del tutto parziale dall'istituto anzidetto. » (194)

RENDA - CUFFARO - RUSSO CALOGERO.

« All'Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni, per sapere:

a) se è a conoscenza che il servizio di autobus Casteltermini-scalo ferroviario è in atto disimpegnato dalla ditta concessionaria con una carcassa antidiluviana indecente ed indecorosa, e che, nonostante i viaggiatori per 9 Km. di strada siano tenuti a pagare il biglietto di lire 100, tuttavia le corse non sono effettuate in contemporanea con i treni in arrivo ed in partenza, costringendo i cittadini ad aspettare diverse ore alla stazione durante il giorno, mentre quelli che arrivano con l'ultimo treno da Palermo devono passare la notte sulle panche delle sale d'aspetto della stazione;

b) se non ritenga che la paralisi e il ritardo del collegamento di Casteltermini per via ferroviaria non sia coincidente con gli interessi della stessa ditta concessionaria di altri servizi locali che collegano Casteltermini con Agrigento e con Palermo in concorrenza con le FF.SS.;

c) quali provvedimenti in ogni caso intenda adottare per richiamare la ditta allo adempimento dei suoi doveri. » (195)

RENDA - CUFFARO - RUSSO CALOGERO.

« All'Assessore ai lavori pubblici, per sapere:

a) se è a conoscenza che una frana interrompe il traffico di persone e di merci sul tratto di strada Passofonduto-Casteltermini Zolfare, che congiunge l'importante bacino industriale al paese ed al porto di Porto Empedocle, e che la variante della stessa strada è seriamente minacciata da un'altra frana, ciò che provocherebbe l'arresto totale non solo del traffico, ma anche di ogni attività industriale nel bacino;

b) per conoscere il motivo per cui non vengono ripresi i lavori di costruzione della nuova strada Casteltermini - Casteltermini Zolfare, che a detta di una comunicazione pubblica fatta da una personalità del Governo nel corso della campagna elettorale sarebbero stati finanziati per altri 120 milioni;

c) quali provvedimenti abbia adottato o intenda adottare per fare riparare subito il tratto di strade Casteltermini Zolfare-Passofonduto, nonchè la sua variante, e per far riprendere i lavori di costruzione della nuova strada anzidetta, la cui esecuzione, tra l'altro, comporterebbe uno sgravio notevole delle enormi spese di trasporto, spese che 1000 operai sono costretti a sostenere giornalmente per recarsi in fabbrica o in miniera. » (196)

RENDA - CUFFARO - RUSSO CALOGERO.

« Al Presidente della Regione ed all'Assessore all'agricoltura ed alle foreste, per sapere se e come intendano venire incontro al desiderata dei delegati dei tecnici agricoli e forestali in servizio presso gli uffici centrali e periferici della Regione siciliana, espressi in un ordine del giorno a conclusione di una riunione che ha avuto luogo in Palermo il 16 ottobre 1951; ed in particolare:

a) se risponde al vero il progetto del nuovo organico comprendente ben cinquantadue amministrativi contro otto tecnici appena;

b) quale criterio è stato seguito per dare un'impronta così dichiaratamente amministrativa ad una attività prevalentemente tecnica;

c) se è possibile affidare tutto il funzionamento e la direzione ad amministrativi (2)

II LEGISLATURA

XXXIII SEDUTA

23 NOVEMBRE 1951

di grado 4° ed escludere da tale grado i tecnici che pur dovrebbero dare il loro contributo specifico di tecnica ed esperienza. » (197) *(Gli interroganti chiedono lo svolgimento con urgenza)*

OCCHIPINTI - CRESCIMANNO.

« Al Presidente della Regione ed all'Assessore all'agricoltura ed alle foreste, per conoscere quali iniziative sono state prese o si intendono prendere per la realizzazione dei voti e delle segnalazioni espressi nei vari ordini del giorno approvati durante i lavori del primo Congresso forestale della Sicilia tenuto a Palermo, Catania e Messina nel giugno 1950 e riguardanti il potenziamento del Corpo forestale in Sicilia.

Quanto sopra, in considerazione delle denunziate esigenze dell'Isola per la riconosciuta urgente soluzione del problema della montagna a difesa e a presidio del piano e delle sue popolazioni, specie dopo le recenti dolorose esperienze. In considerazione, altresì, del disagio morale del Corpo stesso che è costretto a registrare il rinvio di provvedimenti di particolare importanza, già annunciati e mai predisposti. » (198) *(Gli interroganti chiedono lo svolgimento con urgenza)*

CRESCIMANNO - OCCHIPINTI.

« Al Presidente della Regione ed all'Assessore agli enti locali, per sapere le ragioni per cui non è stato ancora reintegrato nella sua funzione il Sindaco di S. Domenica Vittoria nonostante la di lui piena assoluzione in periodo istruttorio dall'imputazione di un delitto per cui era stato arbitrariamente sospeso da detta funzione. » (199) *(Gli interroganti chiedono lo svolgimento con urgenza)*

FRANCHINA - SACCA.

« All'Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni, alla pesca ed alle attività marinare, per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per ovviare all'inattività del porto di Palermo per la mancanza totale di navi e quali passi intenda fare presso il Ministero della marina mercantile, perchè la sede di Palermo venga dichiarata sede com-

partimentale d'armamento e perchè la motonave « Vulcania », che tocca il porto di Palermo una volta al mese, invertisca il suo itinerario per dar modo ai marittimi ed ai portuali di potere essere imbarcati eventualmente in sostituzione di qualcuno che per vari motivi è costretto a lasciare la nave e per lavorare durante la sosta di quattro, cinque giorni per i necessari approvvigionamenti e riparazioni della nave stessa. La presente ha fondamentale importanza per la vita del porto di Palermo. » (200) *(L'interrogante chiede lo svolgimento con urgenza)*

SEMINARA.

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte all'ordine del giorno per essere svolte al loro turno; quella per la quale è stata chiesta la risposta scritta è stata inviata all'Assessore competente.

Verifica dei poteri.

PRESIDENTE. Comunico all'Assemblea che in data 21 novembre 1951 mi è pervenuta, da parte del Presidente della Commissione per la verifica dei poteri, la seguente lettera:

« Ai sensi e per gli effetti di cui agli articoli 41 del regolamento interno e 61 della legge regionale 20 marzo 1951, numero 29, «pregiomi comunicare alla Signoria Vostra «Onorevole che la Commissione per la verifica dei poteri, in esecuzione dell'articolo 54 del regolamento interno, nella seduta del 21 corrente mese ha proceduto all'esame delle elezioni dei deputati proclamati eletti nel collegio di Caltanissetta.

« A seguito dell'esame predetto, la Commissione ha verificato non essere contestabili le elezioni degli onorevoli deputati di cui al seguente elenco, e, concorrendo in essi i requisiti previsti dalla legge, ha dichiarato convalidate le elezioni stesse: 1) Cortese Luigi, 2) Macaluso Emanuele. 3) Occhipinti Antonino, 4) Purpura Vincenzo. »

Se non si fanno osservazioni si intende che l'Assemblea prende atto della convalida delle elezioni dei predetti onorevoli deputati, salva la sussistenza di motivi di incompatibilità o di ineleggibilità preesistenti e non conosciuti sino a questo momento.

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 « Spesa per gli organi ed i servizi generali della Regione ».

A chiusura del dibattito sulle sottorubriche della pesca e delle attività marinare, dei trasporti e delle comunicazioni, che fanno parte della rubrica in discussione, ha facoltà di parlare l'Assessore delegato del ramo, onorevole Di Blasi, il quale tratterà per primo i problemi inerenti i Servizi della pesca e delle attività marinare.

DI BLASI, *Assessore delegato alla pesca marittima ed alle attività marinare*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, queste mie dichiarazioni relative alla sottorubrica della pesca e delle attività marinare saranno brevissime.

La situazione in questo settore è da tempo particolarmente grave e, in quanto collegata ad una politica internazionale, resta estranea, alla nostra diretta giurisdizione.

Non sono le parole, comunque, atte a risolvere le situazioni. Occorre lavorare molto sodo, non preoccupandosi degli eventuali insuccessi che — d'altra parte — non sono voluti da nessuno degli uomini responsabili, i quali, anzi, debbono prendere forza da essi per continuare nell'opera che si appalesa dura e vasta.

Ho assunto l'incarico di Assessore delegato ai servizi della pesca e delle attività marinare alla fine dello scorso luglio e questo breve lasso di tempo mi è servito per penetrare nella mentalità dell'ambiente, ricercare le cause del malessere esistente, individuarle ed impostare un programma di lavoro organico, paziente, fiducioso.

Ho visto personalmente che cosa sia la pesca, questa attività svolta da uomini adusi a sfidare ogni giorno il mare per ricavare da esso il necessario alla vita, con tutte le alee relative, nell'asprezza della frequente ingratitudine della fatica.

E vi confesso che mi sento in un certo senso impaurito per tutto quanto occorre fare e per le continue difficoltà che sorgono ad ogni passo che si tenta con buona volontà e con impegno.

Una delle cause che, secondo me, pur non avendo determinato l'attuale grave stato di disagio, ha reso più difficile il miglioramento della situazione è stato l'increscioso susseguirsi di stati d'animo di sospetti, di diffidenze e di equivoci, sorti e, purtroppo, spesso alimentati tra gli organi dell'Amministrazione statale e quella regionale interessati.

Oggi, finalmente, i rapporti tra le autorità centrali e regionali, in materia di pesca, appaiono sensibilmente migliorati. E' cessata quell'atmosfera di sospetto che rendeva molto difficile operare ed è auspicabile che per l'avvenire le cose possano procedere con maggiore soddisfazione di tutti e specialmente del ceto peschereccio che, in fondo, è quello di cui maggiormente ci interessiamo.

Il 16 ottobre scorso, su mio invito, si sono riuniti tutti i comandanti dei compartimenti marittimi, nonché il Direttore generale della pesca del Ministero della marina mercantile, accompagnato da alti funzionari del predetto dicastero.

E' inutile sottolineare l'importanza della riunione che, oltre a determinare e consolidare la nuova migliore atmosfera, ha consentito l'esame in comune dei problemi assillanti della pesca.

Mi sia consentito, a corollario, leggervi la lettera inviata dall'onorevole Cappa, Ministro della marina mercantile, a conclusione dei lavori svolti a Palermo: « Carissimo Di Blasi, il commendatore De Martino Rosaroll mi ha riferito sulla riunione avvenuta a Palermo. Mi ha anche consegnato la Tua lettera che mi esprime la Tua soddisfazione per l'esito dell'incontro. Anche io mi auguro e confido che tale risultato importi l'assicurazione di proficue intese e di collaborazione feconda tra il mio Ministero ed il Tuo Assessorato e tutto quanto riguarda, oltre la pesca, le altre attività della Sicilia.

« L'occasione mi è gradita per ricambiare i più cordiali saluti. Affezionatissimo Cappa ».

Prima di parlare delle varie questioni di cui si sono occupati gli onorevoli relatori debbo accennare ad un'altra di esse (che in

II LEGISLATURA

XXXIII SEDUTA

23 NOVEMBRE 1951

atto riguarda il bilancio del mio Ufficio e quello della pubblica istruzione) e della quale non si è parlato in sede di discussione. Si tratta, cioè, del problema delle scuole professionali, nella parte — s'intende — relativa a quelle marinare, meglio intese per ora sotto la sigla di scuole « E.N.E.M. ». Scuole marinare che interessano direttamente anche il mio ufficio. La legge Montemagno, occupandosi di tutto il problema dei corsi di qualificazione, non tenne conto delle particolari esigenze di dette scuole marinare, che non sono fine a se stesse come i corsi di qualificazione in genere, ma che preparano l'acquisizione, nei modi voluti dalla legge, degli speciali titoli previsti dal codice della navigazione ed indispensabili per l'esercizio della professione. Dopo approvata l'importante legge, sono emerse delle lacune che essa conteneva e si provvide a presentare allo Assessorato per la pubblica istruzione degli emendamenti tali che potessero consentire alla legge stessa di diventare operante. A tutt'oggi la questione non è ritornata in discussione e la legge non è ancora andata in fase di attuazione.

Sento, pertanto, la necessità di ribattere da questa sede ed affermare che, nonostante gli errori, sempre umanamente possibile, in specie quando complessi provvedimenti vengono esaminati e presi sotto l'assillo di una imminente chiusura di legislatura, il Governo regionale ha fatto per le scuole marinare siciliane quanto non era stato mai fatto. Torna ad onore nostro aver ricostruito dal nulla le quattro scuole distrutte dalla guerra ed averne creata una nuova, quella di Castellamare del Golfo.

Al centro dell'E.N.E.M. si sarebbe stati — ritengo — lieti di poter chiudere qualcuna di queste scuole che avevano, peraltro, perduto i requisiti necessari a preparare i giovani alla pratica della vita marinara. Ed, invece, il Governo regionale le ha non solo aiutate, ma, altresì, potenziate, rimettendo in ordine le officine, in qualche caso ricreandole *ex novo* ed effettuando anche corsi accelerati.

Molto si è fatto, ma non sufficientemente in questo settore che oltre ad essere tecnico è squisitamente sociale. Però, urge definire la questione; e mi propongo, d'accordo con l'Assessorato per la pubblica istruzione, di presen-

tare al più presto un disegno di legge relativo al passaggio delle scuole di che trattasi alla Regione. Svincolando queste nostre cinque scuole dall'Ente nazionale, al quale per ora appartengono, potremo, pur rimanendo nella legalità dei programmi ufficiali, farne cosa nostra. Solo allora potremo dare tutto ciò che manca ad essi, compresa una piccola nave scuola che ora non hanno. Quest'ultima è indispensabile, in quanto la vita di mare è profondamente diversa da quella di terra e solo sulle navi si impara a vivere con esso e per esso.

Il passaggio, però, non potrà avvenire se non sarà stata definita col Ministero della marina mercantile la questione inerente al mantenimento, alle scuole regionali marinare, delle facilitazioni in atto concesse agli allievi delle altre scuole nazionali nei riguardi degli esami da sostenere presso le capitanerie di porto. Ed in tal senso ho già avviato la relativa pratica.

Si otterrà, così, una stabilità che per ora non esiste, una maggiore razionalità di programmi, per cui voglio augurarmi di vedere le nostre scuole veri modelli di funzionamento e di rendimento.

Ciò premesso, entro nel vivo delle questioni esposte dagli onorevoli relatori.

Debbo premettere che i problemi che assillano la pesca sono sempre gli stessi. Il mare, che pur rappresenta un grande fenomeno di continuo dinamismo, è quanto mai statico nelle sue difficoltà da superare che non sono, peraltro, come potrebbe credersi, solo siciliane, ma nazionali. Avrei potuto, in questa sede, richiamarmi a quanto è stato detto alla Camera ed al Senato durante le discussioni svoltesi per l'approvazione del bilancio relativo al Ministero della marina mercantile. I problemi, le argomentazioni pro e contro le varie soluzioni proposte e gli indirizzi da seguire sono identici; e, d'altra parte, non avrebbe potuto essere diversamente, perchè il mare che ci circonda è uno solo e la sua avarizia, nel campo della pesca, ci attanaglia tutti in unica morsa. La materia, oltre che essere di nostra specifica competenza, a norma dell'articolo 14 dello Statuto regionale, ha, nel quadro dell'economia isolana, una importanza proporzionalmente maggiore rispetto al complesso dell'economia nazionale.

Il relatore di maggioranza ha parlato pre-

liminariamente della questione relativa alla necessità di un più accurato servizio di polizia da svolgere nel settore, allo scopo di tutelare il patrimonio ittico contro i bracconieri del mare. La loro opera è tanto più nefasta in quanto contro il danno al patrimonio ittico, arrecato dalla pesca con mezzi proibiti, non sta neanche la possibilità di utilizzo, da parte dei consumatori, di tutto il pesce ucciso con mezzi illeciti, che in gran parte non può essere recuperato e viene pertanto perduto.

La questione è duplice. Cioè, non si tratta solo di mezzi, ma anche, soprattutto, di legislazione. Per primo deve procedere, evidentemente, lo Stato attraverso i propri organi che sono le capitanerie di porto. Occorrono in Sicilia non meno di dieci unità, con caratteristiche e con velocità superiori a quelle normali dei motopescherecci, per effettuare un continuo pattugliamento del mare. In atto non esiste alcuna di tali unità.

Purtroppo, i fondi occorrenti sono notevoli e non sono stati assegnati, nonostante le vive pressioni effettuate dal Ministero della marina mercantile a quello del tesoro. Comunque, si sta insistendo e si spera che, almeno in parte, il problema venga risolto, sia pure gradualmente.

Indipendentemente, però, dai mezzi, c'è la questione della legislazione repressiva che, pur esistendo, è sorpassata come concezione e come sanzioni: è, perciò, allo studio la possibilità di un aggiornamento di essa in sede regionale.

Si tratta, però, come è ovvio, di materia quanto mai delicata che va affrontata con particolare cautela. E' pur vero che il vigente testo unico delle leggi sulla pesca definisce le infrazioni semplici contravvenzioni per cui, trattandosi di materia penale, esula dalla giurisdizione regionale.

Si penserebbe di approntare una nuova legge organica che, individuando almeno tutti i casi più comuni a verificarsi in Sicilia, commini pene atte a indurre i contravventori al maggiore rispetto della legge stessa. Abbiamo già avuto in proposito dei contatti con il Ministero della marina mercantile competente in materia, tenendo presente anche che la emanazione di un nuovo testo unico in sostituzione di quello esistente in campo nazionale non è possibile, o almeno non è facile.

I riflessi negativi che potrebbero, comunque, derivare dalla coesistenza di due norme

differenti ed aventi vigore nello stesso campo sono evidenti. Spero, però, tra non molto, potere effettuare un'altra riunione tra l'Assessorato ed il Ministero della marina mercantile per esaminare di concerto quali possibilità pratiche vi siano di realizzare una nuova legge sulla pesca.

Qualora ne ravvisassimo la possibilità, comunque, faremo degli esperimenti, prima di affrontare la auspicata riforma del testo unico, che in ogni caso avrà bisogno di oculata ponderazione. Lavoro, questo, necessariamente lento perchè per ogni caso si dovranno studiare i vari aspetti della questione, e le ripercussioni sia favorevoli che contrarie le quali sicuramente si verificheranno e che finirebbero per avere valore non solo per la Sicilia, ma per tutto il territorio della Repubblica.

Comunque, siamo al lavoro.

In ordine alla proposta della creazione di osservatori ittici, cade acconcio ricordare che la questione venne esaminata anche nel corso del passato esercizio finanziario. Non vi è dubbio alcuno sulla utilità di essi.

Si tratta soltanto di avere mezzi finanziari sufficienti a disposizione perchè detti osservatori riescano utili e non fine a se stessi. Gli osservatori, se si vuole raggiungere lo scopo, devono essere molti, situati nelle zone più adatte e tutti collegati tra loro.

Inoltre, occorrerà assicurare la vita a tali organismi che, non avendo carattere economico produttivo, non possono avere entrate proprie.

Pertanto il problema non è di carattere tecnico, ma finanziario soltanto. Se i mezzi ci saranno — ed avverto che ne occorrono molti — avremo gli osservatori; diversamente si tratterà ancora solo di proposte non realizzabili.

Riferendoci al punto successivo della relazione, relativo ai costi di esercizio, entriamo nell'esame del lato nevralgico del problema e di difficile soluzione, anche perchè collegato all'attività economica del nostro Paese ed ai suoi impegni di carattere internazionale.

Molte riunioni sono state già fatte in proposito e la stampa ne ha dato larghi resoconti.

Fiumi di parole sono stati spesi col solo risultato, finora, di avere accertato che i ma-

lanni principali risiedono nella scarsa pescosità del Mediterraneo ad eccezione della zona Nord-Africana — a noi, purtroppo, ancora preclusa — e nelle grandi distanze che intercorrono tra luoghi di pesca e di approdo delle unità.

Tutte le altre ragioni, pur avendo il loro peso, non hanno l'importanza delle due sopradette nei riguardi del costo di produzione, nè — d'altra parte —, per un cumulo di ragioni, si può neanche tentare una compressione della loro incidenza.

E' pur vero che i carburanti costano molto; bisogna, però, ricordare che essi vengono ceduti alla pesca con prezzo notevolmente agevolato rispetto a quello praticato per i rifornimenti destinati ad altri usi, nè credo si possa fare di più anche per evitare speculazioni che sono tanto più facili a farsi quanto maggiore è il divario tra prezzo agevolato e prezzo corrente.

Anche gli apparati motori costano enormemente e così pure gli scafi e gli attrezzi. Specialmente questi ultimi che sono soggetti, non solo ad un rapido logorio, ma anche al rischio di continue perdite anche totali. Ne fa fede la mole enorme di richieste di sussidio pervenute per sopperire alle spese a cui lo armamento va incontro. E' una cosa veramente impressionante constatare come tanto facilmente le reti restino prigioniere del fondo. Ognuna di esse — per le unità maggiori e con i prezzi attuali del cotone, di cui siamo tributari dell'Estero — costa oltre un milione e mezzo di lire.

Facile, quindi, tirare le somme e capire il perchè di un sì alto costo della produzione che potrebbe contrarsi solo a condizione di una maggiore quantità di prodotto ricavabile dal mare.

Bisogna, quindi, ricercare la possibilità di aumentare la resa di ogni unità, in modo da fare incidere in misura meno grave la costante delle spese generali (ghiaccio, carburanti, viveri, rischio perdita reti, etc.).

Non potendo, peraltro, fare aumentare il patrimonio ittico nella fascia costiera litoranea, da noi anche troppo sfruttata, l'unica possibilità resta nel ritorno della nostra pesca in Tunisia.

E' questo un punto dolente che da anni ci affligge e che, nonostante tutte le iniziative prese e le pressioni fatte, non ha sortito alcun effetto concreto. I passi diplomatici sono in

genere molto lenti; quelli, poi, effettuati in ordine al problema che ci riguarda direttamente, lo sono di più per il latente conflitto di interessi con l'altra sponda, interessi di grande rilievo che ostacolano ogni sforzo, anche il meglio condotto.

Anche recentemente si sono fatte delle nuove pressioni e si è avuta, su mia richiesta, una riunione presso il Ministero della marina mercantile alla quale hanno partecipato con me funzionari del Ministero degli esteri ed il Console d'Italia a Tunisi.

Le possibili soluzioni prospettate dall'onorevole relatore di maggioranza sono identiche a quelle che hanno formato oggetto dei miei contatti ufficiali a Roma.

Tengo, però, a far presente che la soluzione integrale, e cioè quella in via diplomatica, è lenta ad avviarsi ed esce dalla possibilità di un nostro diretto intervento. Per le altre possibili soluzioni preferisco in questa sede non anticipare precisazioni, in quanto sono in corso azioni particolari che sono allo stato fluido, per cui ogni indiscrezione potrebbe compromettere la soluzione.

Posso soltanto assicurare che la questione è stata, e sarà sempre al primo piano della attenzione del mio Ufficio e che, se non si dovesse malaguratamente approdare ad alcun esito concreto, la colpa sarà da imputare solo a cause esterne a noi e superiori alla nostra umana volontà.

Si è pure accennato come i costi delle operazioni di credito peschereccio pesino troppo.

Il denaro costa caro agli istituti di credito e occorre pur dire che le operazioni di credito peschereccio hanno sempre beneficiato di particolari agevolazioni. Mi piace comunicare che, proprio in questi giorni, la Giunta regionale ha approvato un disegno di legge, da me proposto di concerto con l'onorevole Assessore alle finanze, in virtù del quale la Regione, sempre sensibile ai particolari bisogni dei suoi amministratori, parteciperà in notevole misura nel pagamento degli interessi per operazioni di credito peschereccio.

Va chiarito in proposito che il problema ha due aspetti: quello del costo e quello delle garanzie reali.

Il secondo dei due lati del problema è quello che rende quanto mai difficili le operazioni di credito in specie nei riguardi degli esercenti la così detta piccola pesca o pesca

II LEGISLATURA

XXXIII SEDUTA

23 NOVEMBRE 1951

limitata o, come dir si voglia, pesca non motorizzata.

La legge anzi cennata, che sarà sottoposta al vostro vaglio ed alla vostra approvazione, si preoccupa anche di questo aspetto. Ma non vanno trascurate le voci accessorie dei costi, e fra queste l'assicurazione della nave.

Peraltro, bisogna pur convenire che la nave rappresenta spesso la sola garanzia offerta dai debitori verso la banca, ed essa è soggetta a tutte le alee del mare e del tempo.

Molte aziende, ben vero, non riescono a raggiungere normalmente la parità del bilancio di esercizio; il che è dimostrato dagli incagli bancari, per cui l'erogazione di un mutuo non sempre riesce a risolvere la situazione, anzi qualche volta l'aggrava per gli assunti nuovi oneri, nella ipotesi, facile ad avverarsi, di una cattiva annata: quindi, nuove difficoltà e più grave congelamento.

Nè può pensarci che gli istituti di credito siano sufficientemente garantiti dal valore delle unità in caso di fallimento dell'azienda, in quanto, mentre le unità a costruirsi costano enormemente, se ne possono trovare moltissime in disarmo nell'interno dei porti in attesa di alienazione a prezzo molto inferiore a quello di costo.

In Sicilia vi sono troppe unità, oltre 2mila 500 tra grandi e piccole, e questa è anche una delle cause dell'attuale disagio. Molti armatori in possesso di più di una unità preferiscono disarmare che avere aziende passive. In tale evenienza, difettando gli acquirenti, il valore commerciale dell'unità cala paurosamente e la garanzia, in conseguenza, si appalesa inadeguata o addirittura nulla.

Proprio per tale ragione gli istituti di credito chiedono delle garanzie sussidiarie, garanzie che assai spesso gli interessati non sono in grado di offrire.

Circa la politica di interventi, diciamo assistenziali, sono convinto io per primo di due cose. La prima, che il metodo sinora seguito, pur avendo apportato aiuti di carattere che potrei definire di pronto soccorso, non ha risolto affatto il problema. E' pur vero che le cooperative particolarmente hanno beneficiato di notevoli aiuti che hanno loro permesso una migliore organizzazione; ma, sia per esse come per i casi singoli, l'intervento spesso appare inadeguato. La seconda è che, per intervenire efficacemente, non bastano le somme

stanziare che consentono, data la loro eseguità, solo molto relativi benefici di fronte alla imponentza dei bisogni, per cui spesso non si riesce a soddisfare nè la buona volontà del Governo, nè le legittime aspirazioni del ceto peschereccio.

La nuova legge più che stimolare le nuove costruzioni (ho già detto che ne esistono anche troppe) deve incoraggiare la demolizione delle unità già sorpassate dai tempi — e che sono, quindi, antieconomiche — per sostituirle con unità idonee a dare migliore resa.

La legge tende, inoltre, a favorire la trasformazione dell'attrezzatura attuale della piccola pesca, agevolando in senso lato la migliore utilizzazione di quanto prodotto, eliminando, così, intermediari non indispensabili e trasformando le attuali cooperative di pesca in veri strumenti di produzione.

Solo così si potrà fare un passo avanti verso una possibile risoluzione della crisi che travaglia il settore di cui ci occupiamo.

Avviandomi alla conclusione di questa relazione, debbo mettere in rilievo con piacere che, finalmente, i problemi che assillano la pesca cominciano ad essere oggetto di studi, prova, questa, che tale importante ramo della nostra economia, oggi, al contrario che per il passato, si ritiene fondamentale in Sicilia.

Debbo, però, dire che molti dei suggerimenti dati sono già stati tentati purtroppo con esito quanto mai insoddisfacente.

Ho già affermato che il problema della pesca si impenna sui costi che, purtroppo, sono da noi più alti che altrove, dato che gli stessi generi prodotti all'estero ed importati in Italia, poggiano su costi assai più bassi per cui la concorrenza è assai difficile a battersi, per non dire che spesso restiamo addirittura battuti.

Occorrerebbe effettuare una politica protezionistica della pesca in campo internazionale, ma in materia siamo fuori della nostra competenza regionale.

Con ciò non intendo affermare che ci si deve disinteressare della sorte delle nostre industrie ittiche. Anzi, voglio dire proprio il contrario e cioè che il Governo regionale ha fatto e farà tutto il possibile perchè nella stipula degli accordi internazionali, e sempre quando per un verso o per l'altro si statuiscano rapporti che interessano la pesca ed i suoi prodotti, non solo si tenga conto degli interessi siciliani (che non debbono essere

sacrificati a quelli delle altre regioni d'Italia, ma se mai coordinati con gli stessi), ma anche perchè gli organi regionali vengano sempre sentiti prima della stipula degli accordi medesimi.

In tal senso sono stati fatti da me passi ufficiali e mentre il Ministero dell'industria ha accettato la nostra tesi, quello del commercio con l'estero non ha afferrato l'enorme importanza che per noi siciliani rappresenta la attività peschereccia.

Il mio Ufficio, comunque, insisterà efficacemente nel senso desiderato.

In conclusione, onorevole Presidente e onorevoli colleghi, mi sia consentito affermare che tutto ciò che era umanamente possibile fare in questo breve lasso di tempo è stato fatto. I risultati sono stati, purtroppo, inadeguati all'impegno ed allo sforzo; ricercare le vere cause di ciò appare superfluo se inquadrando il nostro specifico problema nelle perduranti difficoltà economiche e commerciali che caratterizzano il nostro tempo.

Ciò non può significare il riconoscimento di una nostra posizione di particolare inefficienza per cui insistere potrebbe apparire inutile, bensì uno sprone a battere anche nuove vie con l'impegno consueto e con la volontà di servire, anche in questo settore, il nostro Paese. *(Vivi applausi dal centro e dalla destra - Congratulazioni)*

PRESIDENTE. Comunico che è stato presentato dagli onorevoli Renda, Adamo Domenico, Recupero, Di Leo, Cuffaro, Ramirez, Amato, Grammatico, D'Agata e D'Antoni il seguente ordine del giorno:

« L'Assemblea regionale siciliana,

considerato che uno degli elementi della grave crisi in cui si dibatte l'industria ittica siciliana è costituito dallo stato di disorganizzazione dei lavoratori della piccola e della grande pesca sia dal punto di vista produttivo che da quello della regolamentazione dei rapporti di lavoro e dei diritti assistenziali;

considerato che in atto esistono una settantina di cooperative di pescatori bisognosi di assistenza economica e tecnico-giuridica per assolvere il loro compito produttivo e sociale, indispensabile allo sviluppo dell'industria;

impegna il Governo regionale

ad elaborare gli opportuni provvedimenti legislativi per provvedere alla riorganizzazione dei lavoratori della pesca e delle loro cooperative con riferimento alla produzione ed alla distribuzione del pescato oltre che alla garanzia del rispetto dei diritti assistenziali e previdenziali dei lavoratori medesimi. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Blasi, Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni, per proseguire il suo intervento relativamente a questo altro settore di sua competenza.

DI BLASI, Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, gli onorevoli relatori di maggioranza e di minoranza sul bilancio dell'Ufficio trasporti e comunicazioni della Presidenza hanno, con particolare cura, concordato sui punti essenziali del servizio di cui ci occupiamo, segno evidente dell'interesse che suscita questo importante settore di attività.

Scarsi mezzi — si è detto — per un ufficio cui si voglia attribuire organica e vasta competenza in sede regionale; ed io specifico che essi rappresentano soltanto gli oneri fissi in dipendenza dell'organico del personale in servizio.

Comunque, prima dei mezzi, ritengo che urga delimitare con maggiore chiarezza e con più razionale organicità i poteri e i compiti dell'Ufficio. Esigenza bene individuata e sottolineata dall'onorevole Giunta del bilancio durante le sue apprezzate discussioni e mediante i suoi voti.

Mi pare ovvio che la delimitazione delle facoltà potestative dell'Ufficio trasporti e comunicazioni della Regione, rappresenti il problema di fondo cui gli altri — assegnazione di maggiori mezzi ed elevazione dell'Ufficio stesso ad Assessorato autonomo — sono da considerare subordinati. A che varrebbe, difatti, iscrivere altre voci ed altri fondi in bilancio fino a quando non si sarà delimitato meglio il campo di azione?

TOCCO VERDUCI PAOLA. Onorevole Assessore, molti altri assessorati non hanno ottenuto il passaggio dei poteri, eppure hanno un bilancio.

DI BLASI, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Ed a che varrebbe la lustra — appena formale — di elevare l'attuale modesto Ufficio al rango di Assessorato?

Sempre che, poi, per questa seconda istanza, si trovasse la formula da armonizzare con il vigente Statuto circa il numero degli Assessorati consentiti.

Raccoglio ben volentieri i voti e le sollecitazioni degli onorevoli membri della Giunta del bilancio per assicurare una ripresa efficace dei lavori della Commissione paritetica anche per il settore di cui ci occupiamo.

In ordine alle ferrovie, mentre farò prezioso uso dei suggerimenti e delle critiche degli onorevoli relatori, debbo pur mettere in doveroso risalto quello che l'Amministrazione delle FF. SS. ha fatto anche in Sicilia.

I dati forniti dall'onorevole Nicastro sono indubbiamente interessanti, ma va ricordato che la nostra rete ferroviaria ha subito dalla guerra proporzionalmente minori danni di quella continentale e che lo stato di carenza della nostra attrezzatura è ben presente alla Amministrazione stessa alla quale non manchiamo mai di rivolgere particolari istanze, concrete proposte, e, occorrendo anche, proteste nell'intento di avviarci ancor più decisamente verso un avvenire migliore delle nostre comunicazioni ferroviarie.

Tanto — indubbiamente — attende ancora la Sicilia per allinarsi, anche in questo vitale settore, alle regioni più progredite della Nazione; tanto e insistentemente chiederemo agli organi centrali pur rendendoci conto dello stato deficitario del bilancio dell'Azienda ferroviaria che ha saputo in soli pochi anni assai lodevolmente ricostruire, riparare, ammodernare in misura tale da apparire veramente prodigiosa.

In atto, i maggiori lavori in Sicilia riguardano il regolare proseguimento dell'elettrificazione della linea Messina-Palermo, primo capitolo di un complesso ed onerosissimo programma di elettrificazione che comprende la linea Messina-Siracusa-Catania e la Palermo-Trapani; il raddoppio del binario Palermo-Fiumetorto, già in corso di costruzione sulla Altavilla Termini per tre miliardi di lire; la sistemazione dei fasci di binari a Catania Centrale, Catania-Acquicella-Bicocca-Messina e Messina-Siracusa.

Sono pure in corso i lavori per la trasformazione della Stazione centrale di Palermo,

problema, questo, tecnico, estetico e di sensibilità — perchè non dirlo? — anche politica a favore del Capoluogo della Regione.

Per rispondere a qualche collega che dalla tribuna ha affermato che l'Amministrazione delle ferrovie, in Sicilia, non ha fatto nulla e che, anzi, ad una politica di evoluzione seguita nel Continente ha fatto riscontro in Sicilia una politica involutiva, permettetemi che vi elenchi nelle fredde cifre quello che nel quadriennio di vita della Regione siciliana le Ferrovie dello Stato hanno fatto in Sicilia:

1) Ampliamenti delle stazioni di Camaro, Gesso, Rimetta Messinese, Venetico, Barcellona della linea Messina-Palermo; Bisacquino sulla Palermo S. E.-Burgio.

Nuove stazioni di Bosco Saline e Smaraglia della linea Palermo-Bicocca (opere eseguite, non soltanto programmate), lire 400.000.000;

2) Impianto pensilinee nelle stazioni di Catania Centrale, Termini Imerese, Partinico, Castellammare del Golfi, Alcamo D. Castelvetro, Mazara del Vallo, Marsala e Trapani, lire 225.000.000;

3) Rafforzamento e sostituzione travate metalli che sui torrenti S. Stefano-Maccarrone-Sottovia chilometri 70+746 della Palermo-Messina; Sosio, Arena, Birgi della Palermo-Marsala-Trapani; S. Filippo della Bicocca-Messina, lire 400.000.000;

4) Ampliamento e trasformazione dell'Officina del Deposito di Messina per provvedere alla manutenzione dei locomotori elettrici, lire 300.000.000;

5) Rinnovamento di chilometri 69+675 di binario di corsa opere che riguardano l'armamento, lire..... 980.000.000;

6) Impianto di apparati centrali elettrici in 39 stazioni per manovre di segnali e scambi, lire 1.344.000.000;

7) Miglioramento linee telegrafiche e telefoniche, lire 250.000.000;

8) Sono stati costruiti 15 nuovi fabbricati alloggi per il personale con 280 appartamenti, lire 870.000.000;

9) Nuovi dormitori costruiti a Vittoria, Messina e Trapani, lire 100.000.000;

10) Elettrificazione del tratto Messina-Barcellona, lire 1.700.000.000;

11) Costruzione di nuovo materiale ordinato a ditte siciliane: 75 carrozze e 300 carri all'Aeronautica sicula; 200 carri al Cantiere navale; 150 carri alla O.M.S.S.A., lire 2.750.000.000;

12) Costruzione di due nuove navi-traghetto (« Aspromonte » e « Mongibello ») e trasformazione della « Messina », lire 1.900.000.000;

13) Aumento di 12 automotrici al n. 772 di nuova costruzione e fornitura di 25 automotrici e 5 rimorchi a scartamento ridotto di nuova costruzione, tutte co-

II LEGISLATURA

XXXIII SEDUTA

23 NOVEMBRE 1951

struite in Continente dalla FIAT per il servizio sulle linee secondarie siciliane.

Totale lire 10.744.000.000.

A questi lavori già programmati, finanziati ed eseguiti, sono da aggiungere i seguenti altri in buona parte già in corso di esecuzione:

1) Primo lotto del doppio binario da Palermo a Fiumetorto (tratta Altavilla-Termini Imerese), lire 2.000.000.000;

2) Primo lotto dei lavori di trasformazione della Stazione di Palermo Centrale, lire 500.000.000;

3) Costruzione della Galleria da Catania ad Ognina, lire 600.000.000;

4) Ampliamento degli scali di Messina-Bicocca-Catania Centrale-Catania Acquicella, lire 1.000.000.000;

5) Elettificazione della tratta Barcellona-S. Agata di Militello, lire 1.800.000.000;

6) Ricostruzione della nave-traghetto « Cariddi » già inviata ai Cantieri di Genova (la nave sarà a 3 binari con circa 40 carri di capacità), lire 1.000.000.000;

7) Rinnovamento della nave-traghetto « Villa » (già in lavorazione presso la Ditta Weigert di Messina: la nave sarà portata da un binario a 8 carri di capacità qual'era, a 2 binari e 13 carri) lire 350.000.000.

Totale opere in corso, lire 7.250.000.000.

RIEPILOGO:

Opere compiute, lire 10.744.000.000

Opere in corso, lire 7.250.000.000

Totale generale, lire 17.994.000.000

Queste somme hanno speso o impegnato le ferrovie dello Stato per la rete siciliana.

Le esigenze siciliane, nel vasto piano nazionale delle ferrovie, tutte presenti al mio Ufficio, trovano, per fortuna, la particolare sensibilità e l'impegno di un benemerito figlio della nostra terra che condivide l'onere del Dicastero dei trasporti in una visione ampia, coraggiosa, realizzatrice ed al quale rivolgo il mio saluto grato ed incitatore.

Sempre nel settore ferroviario mi occorre accennare ad un grave problema che da circa tre mesi agita studiosi economisti e categorie interessate; parlo delle tariffe per il trasporto delle merci e delle persone. Di questo problema ho già avuto occasione di parlare alcune sere fa, rispondendo ad una interrogazione dell'onorevole Claudio Majorana.

Ho a lungo trattato, personalmente ed in linea preliminare, la materia con gli organi competenti del Ministero dei trasporti; ho sot-

toposto il complesso problema ad attento studio di esperti; seguo con un rappresentante della Regione presso lo stesso Ministero le varie fasi del dibattuto argomento che si avvia a soluzione.

Le esigenze sempre più pressanti del bilancio dell'Amministrazione, che per il corrente esercizio denuncia una previsione deficitaria di oltre 60 miliardi di lire, hanno indotto il Ministero ad una radicale revisione delle tariffe e delle aliquote.

Unificate le due classi di velocità (la piccola e la grande); snellita e sintetizzata la nomenclatura delle merci in 85 classi con circa 600 voci contro le 6000 circa precedenti, fissati i nuovi limiti chilometrici per i vari scarti, non vi è dubbio che le nuove tariffe — se attuate secondo il progetto — inciderebbero sensibilmente sulla nostra economia.

E', difatti, apparso evidente nel progetto di riforma tariffaria l'appiattimento della curva di differenzialità e l'eliminazione quasi totale di ogni precedente tariffa preferenziale di cui la Sicilia si avvantaggiava, onde conseguirebbe per noi la maggiore incidenza degli aumenti proposti.

Ho fiducia — comunque — o nell'accantonamento del progetto di riforma o nel miglioramento di esso nei nostri riguardi almeno in sede politica, il che, a suo tempo, sarà trattato in Consiglio dei ministri dal nostro Presidente della Regione. I nostri rappresentanti sono ben ferrati e sono in possesso di interessanti indagini comparative: noi vigiliamo con particolare cura, tempestività e diligenza.

Per le ferrovie secondarie è allo studio da parte del Ministero dei trasporti, di concerto con l'Ufficio regionale, l'annoso problema della trasformazione della tradizione che tende a rendere i servizi più razionali, comodi, economici e graditi al pubblico.

Siamo appena allo studio iniziale dell'esame cui saranno, comunque, rivolte le migliori cure onde pervenire al più presto ad una soddisfacente soluzione che risenta delle esigenze delle varie zone servite, articolando con larghezza di vedute la nuova organizzazione che investe prevalentemente la nostra Regione.

In ordine ai rilievi mossi da vari oratori sulle due ferrovie secondarie gestite da aziende private e controllate dallo Stato, mi piace

accennare qualche argomento soltanto a titolo indicativo.

Debbo, comunque, comunicare che, proprio stamattina, il Compartimento delle ferrovie mi informava che la linea circumetnea è stata completamente riattivata sin dal 12 corrente; la Siracusa-Ragusa-Vizzini dal 20 corrente ha riattivato il tratto Palazzolo fino a Cifali, mentre il rimanente tratto da Cifali a Siracusa sarà riattivato il primo di dicembre. Questo ultimo tratto è, però, in atto adeguatamente servito da autobus.

La ferrovia circumetnea, come vi è noto, è sotto gestione commissariale e viene gestita attualmente con servizi misti. La Società etnea che la gestiva è stata dichiarata decaduta dalla subconcessione con decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1949, numero 367.

La gestione governativa ha elaborato un progetto di sistemazione che prevede un ampio rinnovamento degli impianti fissi e dello armamento (di questo ha parlato l'onorevole Bonfiglio Agatino ieri sera) e la integrale motorizzazione dei servizi passeggeri e merci da effettuare a mezzo di automotrici e locomotive Diesel; prevede, inoltre, l'istituzione di cinque autoservizi integrativi per allargare la zona d'influenza della ferrovia.

Il progetto richiede una spesa complessiva di 850 milioni di lire che ha riscosso l'approvazione in linea di massima del Ministro dei trasporti che lo ha esaminato e studiato; la realizzazione viene fatta dipendere, dal suddetto Ministero, dall'approvazione da parte del Parlamento della legge sull'ammodernamento dei pubblici servizi di trasporto in concessione.

Per la ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini ricordo che il 21 gennaio 1949 il Ministero dei trasporti, a parziale accoglimento delle proposte inviate dall'Assessorato per i trasporti e per le comunicazioni in un esteso e dettagliato studio, autorizzò la trasformazione di essa ad esercizio misto, sostituendo con servizio automobilistico quello ferroviario nei tratti Palazzolo - Buscemi - Ragusa e bivio Giarratana-Vizzini-Campagna.

Per effetto di tale trasformazione si è resa necessaria la riduzione di 57 unità del personale.

Per quest'altra linea non saranno trascurate, come per la precedente, sollecitazioni

e cure onde eliminare, nei limiti del possibile, le lamentate deficienze.

Cure particolari — e occorre dire sono le preminenti, in quanto le sole regolate — lo Ufficio continua a rivolgere alla rete importante dei servizi automobilistici di linea.

Tale rete ha subito, nella costante fase di ripristino, integrazione e intensificazione, continui e sensibili miglioramenti quantitativi e qualitativi: i principali centri dell'Isola sono dotati di servizi urbani; tutti i comuni sono collegati al rispettivo capoluogo di provincia e questi tra loro. Molti i servizi da gran turismo; modernissimi gli impianti filoviari di Palermo, Catania, Messina e Trapani.

Una vera gara di ammodernamento e di perfezionamento che l'Assessorato ha stimolato e in qualche caso anche posto — ne rendo atto all'onorevole Tocco che mi ha preceduto — come condizione per la concessione di un esercizio.

In atto ben 498 linee regolari intersecano le strade dell'Isola di cui 71 urbane, 352 extra-urbane, 34 da gran turismo e 42 a carattere regionale.

Il tutto per una percorrenza chilometrica annua di oltre 28 milioni di chilometri contro i 13 milioni 745 mila 750 del 1948.

Ma anche in questo settore parecchio resta da fare e sarà fatto, con la collaborazione preziosa dell'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile, la cui posizione nei riguardi dell'Ufficio regionale dei trasporti non è, peraltro, la più chiara per quanto ci si preoccupi di lavorare in costante armonia di intenti.

Nuove concessioni sono allo studio, una maggiore capillarità di linee è nel nostro programma, mentre ponderoso appare il problema del coordinamento dei servizi di Palermo città, e delicato quello della revisione delle tariffe, entrambi allo studio del mio Ufficio.

La posizione dell'Azienda siciliana trasporti — oggetto di particolare esame da parte di vari onorevoli colleghi — debbo assicurare che rappresenta uno dei motivi di mia costante preoccupazione e di attento vaglio.

Questo Ente regionale deve sopravvivere per le funzioni notevoli che la legge istitutiva gli attribuisce ed ancora per quelle che vado esaminando per una prossima messa a punto. Anche il suggerimento dell'onorevole Nicastro formerà oggetto di opportune indagini

II LEGISLATURA

XXXIII SEDUTA

23 NOVEMBRE 1951

cui il mio Ufficio si accinge, come dirò subito, in sede di realizzazione della legge regionale sulle autostazioni in Sicilia.

A detto Ente, intanto, sarà dato sollecitamente l'ordinario organo amministrativo previsto dalla legge.

Programma di immediata attuazione da parte del mio Ufficio è quello relativo alla costruzione delle auto-stazioni di cui al decreto legislativo presidenziale 19 aprile 1951, numero 21.

Stiamo approntando tutti gli strumenti formali per l'avvio del programma; verranno reperite le aree nei vari comuni, il progetto — già approntato — sarà sottoposto alla approvazione della Giunta regionale ed un primo gruppo di stazioni verrà costruito, in via di esperimento, fra due o tre mesi. Nel più breve tempo la Sicilia sarà dotata di 391 stazioni automobilistiche — di cui 20 di prima classe, 23 di seconda, 64 di terza — e di 284 pensiline, oltre a quelle per i grandi centri di Palermo, Catania e Messina da progettare a parte per ovvie esigenze urbanistiche.

Per i servizi aerei, marittimi, postali e telegrafonici prendo atto dei voti degli onorevoli interlocutori, relatori della Giunta del bilancio; voti e raccomandazioni che presenterò, nei modi consentiti, alle rispettive società concessionarie ed agli organi centrali governativi competenti per materia.

Comunque, accennerò brevemente ai singoli servizi.

Comunicazioni marittime con le isole Eolie, Egadi e Pelagie. Trattasi di servizi sovvenzionati e insufficienti soprattutto per inefficienza dei vetusti mezzi nautici adibiti. Il problema è, quindi, connesso con quello della costruzione (e relativo finanziamento) del naviglio minore.

Tutti i bisogni e le necessità delle isole che l'Assessorato da quattro anni va sistematicamente segnalando al Ministero della marina mercantile, sono tenuti presenti, pare, nel progetto di legge per il riordinamento dei servizi marittimi sovvenzionati a carattere locale; progetto che, in atto, è all'esame delle assemblee legislative nazionali, le quali non potranno non tenere conto delle esigenze e necessità delle popolazioni anche in rapporto ai bisogni della vita moderna.

Sino alla approvazione di tale progetto si trascineranno, più o meno stentatamente, at-

traverso proroghe, gli attuali servizi con gli attuali mezzi e le attuali sovvenzioni, dai quali, complessivamente considerati, non c'è, purtroppo, da aspettarsi più di quanto finora operato dalle società concessionarie.

Per l'isola di Lampedusa, che ci sta particolarmente a cuore, stiamo studiando la possibilità di riattivare quell'aeroporto onde fare proseguire la linea aerea Palermo-Trapani-Pantelleria per quel centro tanto isolato dal consorzio umano.

Poste e telecomunicazioni. Appare superfluo ricordare che i servizi postali e quelli radiotelegrafonici sono gestiti da aziende di Stato dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

E', inoltre, da ricordare che i servizi telefonici urbani sono gestiti in tutta Italia in concessione da cinque società: la Società esercizi telefonici esercisce tali servizi nelle provincie siciliane ed in quelle dell'Italia meridionale.

Ma tutte e cinque le società hanno l'obbligo dell'osservanza delle disposizioni legislative e regolamentari dello Stato.

Pertanto, nessuna potestà poteva essere trasferita alla Regione in sede statutaria. Devesi, conseguentemente, ripetere che la Regione, in questa materia, non può che intervenire presso il Governo nazionale e presso gli organi delle varie amministrazioni per rilevare disservizi, per perorare miglioramenti e sviluppi dei servizi in parola; ciò che è stato fatto in ogni caso con risultati anche apprezzabili e si continuerà a fare con diligenza e con energia.

E' ovvio che il traffico delle corrispondenze e degli oggetti postali in genere è subordinato ai mezzi di trasporto ed alla organizzazione di essi: ferrovie, piroscafi, autolinee, avio-linee; problemi, questi, che dovrebbero essere posti ed avviati a soluzioni possibili e graduali con decisione maggiore di quanto non sia stato fatto finora.

L'autolinea è, dal punto di vista postale, più economica e più rispondente che il pedone, il procacciato a trazione animale, la stessa ferrovia nelle distanze non eccessive. L'autovettura trasporta rapidamente persone, posta e merci da uffici e stazioni postali di partenza ad uffici e stazioni postali di arrivo, in qualsiasi orario comodo e facilmente modificabile.

Servizi radiotelegrafonici. L'Assessorato, da tempo, ha chiesto l'istituzione di un organo tecnico regionale consultivo di cui facesse parte tecnici delle aziende interessate e della Regione e ne fece formale proposta in sede di Commissione paritetica per il coordinamento dei poteri regionali. Solo elemento positivo che si ha in proposito è che il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni ha pronto un disegno di legge per la riforma a carattere regionale del proprio ordinamento.

Intanto, la predetta Amministrazione ha già recentissimamente istituito il proposto Comitato regionale tecnico per le telecomunicazioni per la Sicilia alla cui seduta fu presente l'Assessorato ed al quale saranno rappresentate tutte le necessità tecniche e di esercizio nei servizi radiotelegrafonici, che verranno a cognizione del Governo regionale.

La Società esercizi telefonici, come si disse, gestisce in concessione i telefoni urbani sin dall'8 febbraio 1923. La durata della concessione non è stabilita. E' stabilito, invece, il diritto di riscatto da parte dello Stato, il quale, a norma dell'articolo 7 della concessione, ha rinunciato a tale diritto per i primi venti anni, ormai trascorsi.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni ha dichiarato alla Camera dei deputati che per il momento non sarà effettuato alcun riscatto, onde rendere possibile coordinare e convogliare il grande programma tecnico, di finanziamento e di ammodernamento imposto a tutti gli Stati dai continui sviluppi tecnici e scientifici in questo campo.

La Società esercizi telefonici ha avuto assegnato un notevole programma da realizzare entro il 1955, anche in Sicilia, come è ovvio, giacchè in questo campo è inconcepibile operare senza coordinazioni interregionali, nazionali ed internazionali.

Nei particolari riguardi del Mezzogiorno, l'Amministrazione delle poste e telecomunicazioni ha recentemente predisposto un apposito programma di lavori che ha per scopo di risolvere i problemi delle telecomunicazioni dell'Italia meridionale e della Sicilia, e nel tempo stesso di mettere la nostra rete in condizioni di ricevere e di convogliare le nuove importanti correnti di traffico che si delineano nel Mediterraneo e che potranno svilupparsi, entro l'anno 1955, tra l'Africa settentrionale e il Continente europeo, tra Medio

Oriente, Turchia, Grecia, e l'Europa occidentale.

Seguendo questi concetti è stato previsto il prolungamento del cavo coassiale da Napoli per Reggio e Messina fino a Palermo e Marsala e da Napoli per Benevento e Lecce verso sud e sino a Pescara verso nord.

Altri due tronchi del cavo ordinario a bicipita completeranno la rete siciliana fra Catania-Siracusa-Ragusa e fra Enna-Caltanissetta-Agrigento-Porto Empedocle. I loro estremi di Catania ed Enna verranno allacciati tra loro e con il coassiale Sicilia-Reggio-Napoli, mediante due ponti radio pluricanali che avranno la loro stazione terminale presso Messina.

Per completare il programma nei particolari riguardi dell'Italia meridionale occorrono altri 33 miliardi che il Ministero delle poste e telecomunicazioni ha richiesto al fondo lire E.R.P.. Il ministro Spataro ha confermato, domenica scorsa a Caltanissetta, questo programma di prossima impostazione.

Circa l'impianto dei telefoni in tutti i comuni, sono stati realizzati molti nuovi collegamenti e si sta procedendo per il rimanente numero che sarà completato, come prescritto, entro il 1952.

La Società esercizi telefonici cui sono stati mossi diversi rilievi per il cattivo funzionamento dei servizi nell'Italia meridionale e in Sicilia, ha posto in esecuzione, come si disse, un programma di rinnovamento. Infatti entro il 1952 a Palermo e Catania saranno in servizio nuove centrali urbane ed interurbane.

Dal 1955 sarà possibile il riscatto da parte dello Stato delle concessioni e una Commissione è già allo studio per stabilire l'ordinamento più conveniente dopo il 1955 dei servizi telefonici.

Onorevoli colleghi, relazione sintetica, la mia, forse troppo arida, nella visione organica, comunque, di un problema di vasta portata che ci trova tutti impegnati nel lavoro per il migliore avvenire della nostra Sicilia. (*Applausi dal centro e dalla destra - Congratulazioni*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il relatore di maggioranza, per i servizi della pesca e delle attività marinare e dei trasporti e delle comunicazioni, onorevole Beneventano.

BENEVENTANO, relatore di maggioranza.

II LEGISLATURA

XXXIII SEDUTA

23 NOVEMBRE 1951

Signor Presidente, onorevoli colleghi, dopo i numerosi interventi dei colleghi che mi hanno preceduto e dopo l'intervento sintetico e pregevole — appunto più pregevole perchè sintetico — del rappresentante del Governo, onorevole Di Blasi, molto poco resta a dire alla maggioranza della Giunta del bilancio per quanto riguarda queste due sotto-rubriche. Quindi il mio intervento sarà limitato alla necessità di ribattere alcune questioni fondamentali che interessano, più che la parte tecnica del bilancio, la politica del Governo regionale in questi due settori.

Per quanto riguarda i servizi della pesca e delle attività marinare la maggioranza della Giunta del bilancio ha preso atto delle dichiarazioni del rappresentante del Governo e si augura che il programma da lui esposto possa presto tradursi in pratica attuazione.

Sebbene il settore della pesca sia stato amministrato come servizio della Presidenza della Regione, esso indiscutibilmente investe larghissimi strati dell'economia siciliana. E perciò, la Giunta del bilancio, nel mentre si rammarica che, per i precedenti programmi e per i precedenti bilanci, in questo settore si siano adottati criteri piuttosto empirici, spera che la competenza e la passione, che il rappresentante del Governo ha per questa attività, possa essere la migliore garanzia affinché i programmi enunciati vengano presto attuati e realizzati.

Innanzitutto, a noi interessa richiamare la attenzione dell'Assessore alla pesca ed alle attività marinare su un punto fondamentale: la necessità di adeguare alle esigenze attuali la legislazione della pesca.

Indiscutibilmente, l'attuale legislazione è inadeguata sia per i sistemi di controllo alla pesca di frodo, sia per le penalità, sia anche perchè i substrati giuridici esistenti nella precedente legislazione, ormai vecchia, sono, sotto molti punti di vista, superati.

Noi abbiamo preso atto di quanto ha detto l'Assessore delegato circa l'istituzione degli osservatori ittici. Certamente, l'istituzione di una rete di osservatori ittici, adeguata alle finalità che si devono raggiungere, comporta una spesa cospicua; ciò non toglie, però, che il Governo non debba studiare questo problema, magari realizzandolo con graduale progressività.

In merito ai costi di produzione, la maggioranza della Giunta del bilancio ha da ri-

levare la necessità che, oltre al costo degli attrezzi di lavoro, sia studiato effettivamente il problema dell'incremento dell'armamento della pesca sia attraverso veri e propri contributi da erogare alle aziende armatoriali, sia attraverso forme di agevolazioni e di facilitazioni di credito. A tal proposito non possiamo che approvare l'iniziativa presa dal Governo con la presentazione di un disegno di legge concernente la costituzione di un istituto di credito per l'incremento del credito peschereccio.

La Giunta del bilancio insiste sul problema dell'incremento dei banchi di pesca. Noi non ci stancheremo di raccomandare vivamente all'attività dell'Assessore delegato un energico ed efficace intervento affinché vengano ridati ai lavoratori della pesca ed alle aziende armatoriali i banchi di pesca del canale di Sicilia. Per quanto le vie diplomatiche possano essere lunghe, credo che siano le uniche idonee a raggiungere il fine.

Pertanto, occorre, innanzitutto, seguire questa via e, in subordinata — come del resto è stato deliberato dalla maggioranza della Giunta del bilancio —, procedere alla costituzione di consorzi o società commerciali siculo-tunisine.

La maggioranza della Giunta del bilancio insiste nel respingere la proposta del canone annuo da pagare alla Tunisia perchè si è dimostrato, in precedenti del genere, inefficiente e troppo oneroso per l'erario dello Stato.

Infine, raccomandiamo al Governo un efficace interessamento a favore delle industrie conserviere e, specialmente, per il problema riguardante l'importazione del conservato. Per l'incremento delle nostre industrie conserviere, più che altro occorre importare del pesce fresco in modo da stabilire una continuità di esercizio di queste stesse industrie le quali oggi, a causa della povertà dei banchi di pesca siciliani, hanno un andamento limitatamente stagionale.

Queste, in breve, le raccomandazioni che la maggioranza della Giunta del bilancio ripete all'Assessore delegato alla pesca ed alle attività marinare, con l'augurio che quanto lo stesso Assessore delegato ha annunciato venga presto realizzato.

Per quanto riguarda, invece, il servizio dei trasporti e delle comunicazioni la maggioranza della Giunta del bilancio non può condivi-

dere la giustificazione addotta dall'Assessore delegato del ramo in merito all'esiguità delle somme stanziare nel bilancio. Noi abbiamo esempi di altri settori i quali, pur non avendo ottenuto il passaggio dei poteri, hanno avuto stanziare in bilancio somme più consistenti ed, anzi, hanno un vero e proprio programma da eseguire. Noi vorremmo che lo Assessore delegato insistesse presso la Commissione paritetica affinché il passaggio dei poteri e la delimitazione delle competenze avvenga al più presto. Lo sollecitiamo a guardare con maggiore interesse la parte di bilancio che concerne questo settore, così come la importanza della medesima merita.

A tal proposito rinnoviamo il voto, espresso in sede di Giunta del bilancio, per la costituzione di un Assessorato che colleghi il servizio dei trasporti e delle comunicazioni al servizio del turismo e dello spettacolo; e ciò per una migliore organicità e per una migliore efficienza dei due servizi.

Noi prendiamo atto dell'interesse spiegato dall'Assessore delegato a proposito dello sviluppo della rete ferroviaria e apprendiamo con molta soddisfazione i dati che ci ha forniti; tuttavia, noi non ci stancheremo di ripetere all'Assessore delegato che occorre seguire con molta attenzione la questione delle tariffe e sollecitiamo al riguardo l'intervento, in sede politica, del Presidente della Regione. L'attuale progetto di revisione delle tariffe colpirebbe in modo veramente grave i prodotti più importanti della nostra economia agricola e della nostra industria. Noi abbiamo la facoltà di intervenire per la elaborazione delle tariffe e questa facoltà la dobbiamo esercitare nel miglior modo possibile e con la massima energia, rendendoci interpreti degli interessi di tutta la economia isolana.

Per quanto riguarda le linee automobilistiche, noi ci rifacciamo a quanto è stato detto nella relazione; vogliamo, però, dare un chiarimento su una frase della nostra relazione relativa al principio della regionalizzazione delle linee automobilistiche, che qualcuno ha voluto incriminare.

Indiscutibilmente, data la limitata estensione delle linee ferroviarie in Sicilia e data la distribuzione topografica di alcuni centri urbani della nostra Isola, soltanto attraverso una fitta rete di linee automobilistiche possono essere effettuati collegamenti efficienti.

Allo stato attuale molti di questi collegamenti risultano deficitari per coloro che li hanno assunti: infatti, molti concessionari di linee in base alla legge del 1939, l'avrebbero già abbandonate se le stesse non fossero state concesse unitamente ad altre linee attive. Ed allora, fatto un esame della situazione generale, e considerato che esiste l'Azienda regionale, la maggioranza della Giunta del bilancio è venuta nella determinazione di proporre (nella eventualità di non potere pervenire ad una equa distribuzione delle concessioni di linee senza ledere i diritti dei terzi e per evitare che all'Azienda siciliana trasporti vengano affidate — per necessità di carattere pubblico — linee deficitarie), lo studio di un sistema che permettesse una razionale e progressiva concessione delle linee attive e passive a questa Azienda per evitare un ulteriore, cronico aggravio del suo deficit.

Non abbiamo detto che la regionalizzazione dei servizi automobilistici deve essere raggiunta a tutti i costi; noi abbiamo soltanto prospettato questa opportunità da realizzare gradualmente tenuto presente che oggi le comunicazioni corrispondono a delle esigenze pubbliche che non possono essere evitate.

Per quanto riguarda, poi, la questione della efficienza o meno dell'Azienda siciliana trasporti, in sede di Giunta del bilancio si è deciso di presentare una relazione — di cui sarò il redattore, — che prospetti al Governo tutte quelle provvidenze necessarie per rendere attiva, efficiente e funzionante questa Azienda.

Posso anticipare, in base ai dati che ho potuto raccogliere, che effettivamente l'attuale disagio di questa Azienda è dovuto non alla impostazione della stessa, ma al pesante fardello che ha ereditato. Il giorno in cui si potrà portare a compimento la liquidazione dell'Istituto nazionale trasporti - Sicilia, si guarderà con maggiore fiducia all'attività della Azienda siciliana trasporti, che è economicamente sana e che, con opportuni accorgimenti e cure da parte del Governo regionale, può essere quell'Ente catalizzatore e regolarizzatore dei trasporti automobilistici di linea.

La Giunta del bilancio, inoltre, ha dovuto rilevare, a proposito di concessioni automobilistiche di linea, che la legge del 1939 è talvolta incongruente e lacunosa e che bisognerebbe, quindi, trovare un sistema per renderla più aderente alle esigenze attuali.

Un piccolo passo si potrà raggiungere attraverso l'attuazione delle autostazioni di servizio, mediante la istituzione di quella Camera di compensazione che potrebbe servire ad ovviare ad alcune lamentele, che sorgono proprio dal meccanismo della legge stessa. Purtroppo, non credo che sia competenza della Regione apportare modifiche alla legge del 1939. Tuttavia, insistiamo perchè l'Assessore delegato si faccia interprete presso gli organi del Governo nazionale affinchè cerchi di rivedere e adeguare questa legge alle esigenze attuali.

Per quanto riguarda le telecomunicazioni, le radiocomunicazioni e l'incremento delle linee marittime ed aeree prendiamo atto della opera svolta dall'Assessore delegato.

Devo ancora rilevare che non abbiamo sentito l'opinione del Governo a proposito della costruzione del ponte aereo sullo Stretto di Messina, argomento, questo, trattato sia in sede di Giunta del bilancio che di Sottocommissione della stessa Giunta del bilancio. Certamente, l'opera è colossale e non può essere realizzata, ben si intende, dalla Regione; ma siccome i vantaggi che la Regione ricaverebbe dalla realizzazione di quest'opera sono veramente notevoli, la Giunta del bilancio avrebbe avuto piacere di sentire in merito l'opinione dell'Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni. Questa opera, che verrebbe a costare intorno ai 60 miliardi, oltreché portare un notevole incremento agli autotrasporti, abbrevierebbe notevolmente le comunicazioni fra la Sicilia e il Continente.

La maggioranza della Giunta del bilancio, pur apprezzando l'iniziativa, è venuta nella determinazione di non esaminare, in sede di discussione del bilancio, questo argomento perchè ha ritenuto che alla realizzazione di questa opera si potrebbe pensare dopo che siano stati risolti tutti quei problemi che servono a snellire maggiormente il congestionamento del retroterra della Sicilia e delle Calabrie. Si potrebbe, però, fin da ora impostare e studiare il problema per renderlo di immediata realizzazione appena si saranno eliminati gli inconvenienti che adesso si lamentano, tenuto anche presente che la progettazione e la definizione dell'opera richiederebbe un paio di anni e l'esecuzione definitiva, un periodo di tempo che va dai sei agli otto anni.

L'ammortamento del capitale per questa opera non può essere considerato da un punto di vista strettamente commerciale, ma il rendimento indiretto apporterebbe un notevole vantaggio all'economia della Nazione e della Regione.

Queste sono in breve le raccomandazioni che la maggioranza della Giunta del bilancio ripete al Governo per quanto riguarda l'attività di questi due settori del bilancio della Regione.

Pertanto, invito l'Assemblea ad approvare il bilancio di queste due sottorubriche con le variazioni proposte, che speriamo vengano accettate dal Governo, affinchè si possano presto vedere realizzati quei programmi che sono stati prospettati in sede di Giunta del bilancio e che in massima parte il Governo ha accolto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il relatore di minoranza, onorevole Nicastro.

NICASTRO, *relatore di minoranza*. Signor Presidente, poichè sono relatore — oltre che dei servizi della pesca e delle attività marinare, dei trasporti e delle comunicazioni — anche dei servizi del turismo e dello spettacolo, chiedo di potere svolgere la mia relazione a conclusione della discussione dell'intera rubrica.

PRESIDENTE. La richiesta dell'onorevole Nicastro è accolta.

DI BLASI, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI BLASI, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. All'onorevole relatore di maggioranza, in ordine al ponte aereo di Messina, debbo rispondere che l'argomento sarà sottoposto ad preliminare esame in una delle prossime riunioni della Giunta regionale. Quindi, ci riserviamo di far conoscere il pensiero del Governo.

PRESIDENTE. Rappresento l'opportunità di trattare, contemporaneamente alla rubrica in discussione, anche i capitoli relativi alla rubrica « Assessorato del turismo e dello

II LEGISLATURA

XXXIII SEDUTA

23 NOVEMBRE 1951

spettacolo », dato che nell'attuale Governo i servizi relativi sono stati posti alle dipendenze della Presidenza della Regione. Se non si fanno osservazioni così resta stabilito.

Sui servizi del turismo e dello spettacolo è iscritto a parlare l'onorevole Majorana Benedetto. Ne ha facoltà.

MAJORANA BENEDETTO. Rinunzio alla parola.

PRESIDENTE. Segue nell'ordine degli iscritti a parlare l'onorevole Beneventano. Ne ha facoltà.

BENEVENTANO. Signor Presidente, il mio intervento sul settore del turismo riguarda maggiormente la parte relativa allo sport. Poichè questa mattina il Comitato parlamentare dello sport si è ripromesso di designare alcuni suoi componenti ad intervenire nella discussione sul settore del turismo, prego la Signoria Vostra di rinviare alla seduta successiva la discussione.

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni, la richiesta è accolta.

Il seguito della discussione proseguirà nella seduta successiva.

La seduta è rinviata a martedì, 27 novembre alle ore 17, col seguente ordine del giorno:

1. — Comunicazioni.
2. — Svolgimento di interrogazioni.
3. — Discussione del disegno di legge: « Statuti di previsione dell'entrata e della spesa della Regione siciliana per l'anno finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 » (7bis) (seguito).

La seduta è tolta alle ore 12,50.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Dott. Giovanni Morello

Arti Grafiche A. RENNA - Palermo