

**C. SEDUTA****VENERDI 24 OTTOBRE 1952**

Presidenza del Presidente BONFIGLIO GIULIO

**INDICE**

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

PRESIDENTE . . . . .	2987, 3004
COLOSI . . . . .	2987
MAJORANA BENEDETTO . . . . .	2995
CUFFARO . . . . .	3000

La seduta è aperta alle ore 10,35.

LO MAGRO, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che non sorgendo osservazioni, è approvato.

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Stati di previsione dell'entrata e della spesa della Regione siciliana per l'anno finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953 » e precisamente della rubrica dello stato di previsione della spesa (tabella B) « Presidenza della Regione e uffici e servizi dipendenti ».

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

COLOSI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la discussione dei modestissimi capitoli

Pag.

riguardanti l'Ufficio dei trasporti subisce ogni anno la stessa sorte: remore, scarsa partecipazione dei colleghi. Tutto fa supporre che la discussione stessa desti ogni anno minore interesse, come se il problema fondamentale di tutta l'organizzazione dei trasporti e delle comunicazioni nella nostra Isola sia da trascurare.

La discussione fatta in sede di Giunta del bilancio è stata molto limitata e deficiente; e lo stesso può dirsi per la relazione di maggioranza. Dall'una e dall'altra non può dedursi nè quale sia la effettiva politica siciliana dei trasporti, nè in qual modo il Governo regionale intenda impostare ed affrontare i problemi relativi ai trasporti ed alle comunicazioni in Sicilia, nè, infine, quale azione svolga al riguardo l'Assessore delegato.

Problema di fondo, quello dei trasporti. L'articolo 17 dello Statuto della Regione siciliana dice testualmente: « Entro i limiti dei « principi ed interessi generali cui si informa « la legislazione dello Stato, l'Assemblea regionale può, al fine di soddisfare alle condizioni particolari ed agli interessi propri « della Regione, emanare leggi, anche relative « alla organizzazione dei servizi, sopra le seguenti materie concernenti la Regione: « a) « comunicazioni e trasporti regionali di qualsiasi genere;... ».

Il nostro Statuto riconosce la grande importanza di questo settore per lo sviluppo economico della nostra Isola. Ed all'articolo 22 aggiunge: « La Regione ha il diritto di partecipare con un suo rappresentante, nominato dal Governo regionale, alla formazione « delle tariffe ferroviarie dello Stato ed alla

« istituzione e regolamentazione dei servizi « nazionali di comunicazione e trasporti, terrestri, marittimi ed aerei, che possono comunque interessare la Regione. »

Questi due articoli ci dicono quanto sia importante questo ramo di amministrazione, per il quale ogni anno l'Assemblea regionale emette dei voti. Praticamente, però, di anno in anno, la politica dei trasporti in Sicilia subisce un processo di involuzione prettamente anti-autonomista. Dall'anno scorso ad oggi, cioè dalla discussione che si è fatta in questa Aula nel novembre 1951 ad oggi, che cosa è avvenuto? Quale azione positiva, energica è stata esplicita dall'Assessore delegato, onorevole Di Blasi, presso il Ministero dei trasporti, per difendere uno dei presupposti basilari del nostro sviluppo economico ed industriale? A parer nostro si è navigato nella inerzia, nella passività e tutto è rimasto come prima, forse peggio di prima. L'onorevole Tocco reiteratamente ha fatto una proposta riguardante la costituzione di un comitato consultivo dei trasporti. Su questa proposta non sappiamo niente.

TOCCO VERDUCI PAOLA. Ho presentato un progetto di legge.

COLOSI. E ne ha parlato anche l'onorevole Nicastro in sede di Giunta del bilancio e nella relazione di minoranza. Non ne parla, invece, la relazione di maggioranza, che è limitata a pochissime proposizioni rinunziatarie.

Questa proposta, però, in parte è stata presa in considerazione anche dall'onorevole Malvestiti, il quale, in un suo discorso del 4 giugno 1952, accenna appunto alla costituzione, in campo nazionale, di un comitato consultivo. Noi la proposta di legge l'abbiamo fatta insabbiare.

Per quanto riguarda il passaggio dei poteri, chiediamo all'onorevole Di Blasi di dirci qualcosa di concreto circa il modo in cui verrà organizzato il trasferimento e la delegazione dei poteri nel campo dei trasporti.

In sede di Giunta del bilancio egli ha fatto qualche accenno; ha parlato di proposte già sottoposte al parere del Consiglio di giustizia amministrativa; ma praticamente dei documenti, dai quali doveva risultare l'avvenuto passaggio dei poteri, non ha dato notizia.

All'onorevole Di Blasi sono state, inoltre

poste, in Giunta del bilancio, delle precise domande sulle necessità di un coordinamento dei trasporti terrestri, su rotaia, su strada, marittimi, aerei. Anche in questo settore navighiamo nella nebbia, mentre già in campo nazionale vi è una proposta da parte dello onorevole Malvestiti per la costituzione di « intendenze dei trasporti » in tutta Italia. Qual'è in merito il pensiero dell'onorevole Di Blasi? A leggere i resoconti della Giunta del bilancio non si comprende bene; anzi lo Assessore delegato ai trasporti ha detto che in Sicilia esistono le intendenze dei trasporti. In Sicilia non esiste niente.

DI BLASI, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Io non ho detto questo.

COLOSI. Forse le sue parole sono state riportate male nel resoconto stenografico.

Secondo il pensiero dell'onorevole Malvestiti, le intendenze dei trasporti dovrebbero dipendere dal Ministero dei trasporti; ma in Sicilia, ove vigono gli articoli 17 e 22 dello Statuto della Regione siciliana, le intendenze dovrebbero essere sottoposte al controllo del nostro Ufficio dei trasporti. L'Assessore delegato dovrebbe chiaramente esprimere qual'è il suo pensiero in merito al coordinamento di tutti questi servizi e non lasciarci nell'incertezza.

Quest'anno esiste un perfetto sincronismo fra la relazione di maggioranza stilata dallo onorevole Beneventano, e quanto ha detto l'Assessore Di Blasi; perfetto sincronismo per arrivare alla eliminazione dell'Assessorato delegato. Da quanto hanno detto sia l'onorevole Beneventano che l'onorevole Di Blasi, pare, infatti, che la funzione dell'Assessorato delegato per i trasporti e per le comunicazioni sia quasi cessata; e, pertanto, non vi sarebbe più alcun motivo per mantenerlo in vita.

Nel 1951, però, il pensiero dell'onorevole Beneventano e dell'onorevole Di Blasi era molto, ma molto diverso. Entrambi erano protesi verso il potenziamento dell'Assessorato, entrambi ne difendevano le attribuzioni. In un anno le cose sono cambiate perchè, praticamente, seguendo la scia della politica del Governo centrale, seguendo la scia della politica adottata al centro da elementi responsabili della nostra situazione, si cerca di ridurre al minimo l'attività della nostra Assemblea.



## II LEGISLATURA

## C SEDUTA

24 OTTOBRE 1952

Se noi leggiamo la relazione di maggioranza dell'onorevole Beneventano, ci accorgiamo che essa contiene idee completamente opposte a quelle che lo stesso ha manifestato lo scorso anno. Ciò è grave.

L'onorevole Beneventano afferma l'inutilità di parlare di politica dei trasporti, perchè lo Assessorato competente praticamente non può seguire una propria politica di trasporti in Sicilia, in quanto le direttive regionali sono completamente avulse da quelle nazionali e la Regione ha una influenza molto limitata sull'indirizzo dato ai trasporti in campo nazionale. Quindi, dal punto di vista autonomistico, nel campo dei trasporti non abbiamo gran che da fare. Questo è il pensiero dell'onorevole Beneventano nel 1952. Sia l'onorevole Beneventano che l'onorevole Di Blasi hanno dimenticato, quindi, il contenuto dell'articolo 17, comma a), e dell'articolo 22 del nostro Statuto.

Comunque, sia l'uno che l'altro, hanno visto un miglioramento sensibile nel campo dei trasporti ferroviari in Sicilia? Anche a considerare soltanto la rete a scartamento normale, non si può non rilevare che, ad esempio, la elettrificazione, dal novembre del '51 ad oggi, non ha avuto nessun incremento; che i lavori per la costruzione del doppio binario sono ancora in corso. A Catania si è fatto un grande baccano sulla costruenda galleria, che dovrebbe liberare la città dalla « cintura di ferro »; ha avuto luogo l'inaugurazione, si sono tenuti discorsi, ma ancora i lavori non sono stati iniziati.

Non si nota alcun incremento dal '51 ad oggi.

DI MARTINO. Si lavora però!

COLOSI. E cosa si è fatto per i danni dell'alluvione del '51? In più di un anno sono state ripristinate soltanto, le tratte a traffico intenso, si è riparato il ponte sul Dittaino, sulla Catania-Palermo. La strada ferrata Noto-Pachino è ancora interrotta (sono circa 30 chilometri) con grave danno per quelle popolazioni e per lo sviluppo economico della zona. Chi da Noto va a Ragusa sa che dopo Noto vi è un ponte in cattivissime condizioni per i danni subiti dalle alluvioni, sul quale tutti i treni sono costretti a rallentare.

L'Ufficio per i servizi dei trasporti e delle comunicazioni nessuna opera ha potuto, o ha voluto, svolgere presso il Ministero competente per la realizzazione almeno di questi lavori che consentiranno il ripristino del traffico sulla Noto-Pachino.

DI MARTINO. L'Assessorato ha svolto una opera in questo senso.

COLOSI. Però, nulla è stato fatto. Dopo un anno e mezzo il ponte è ancora distrutto e la strada interrotta. Ha constatato come si viaggia, onorevole Di Blasi, sulle nostre ferrovie?

Ogni anno denunciavamo la stessa cosa, ma inutilmente. Coloro che viaggiano in ferrovia pagano e, logicamente, desidererebbero viaggiare almeno con comodità; quando si viaggia male, è naturale che i viaggiatori preferiscano le strade alle rotaie.

Le automotrici della linea Catania-Palermo sono logore, sovraffollate e, quindi tengono una bassa velocità.

Anche la linea Catania-Caltagirone ha i suoi inconvenienti; i viaggiatori sono costretti a stare in piedi per scarsità di posti. Così pure le linee Siracusa-Ragusa-Licata e Licata-Canicatti-Caltanissetta.

Tolte le due linee più importanti della Sicilia, Palermo-Messina e Siracusa-Catania-Messina, nelle quali si ha una grande frequenza di treni e dove si può viaggiare più o meno comodamente, in tutte le altre si viaggia con mezzi vecchi, e sempre all'impiedi.

CUFFARO. Anche da Palermo a Roma si viaggia all'impiedi.

COLOSI. Chi ha possibilità finanziarie sicuramente preferisce viaggiare in aereo o con un altro mezzo, anzicchè in automotrice, perchè sa che viaggiando in automotrice da Palermo a Catania rischia di rimanere all'impiedi. E' proprio di queste cose che si deve tener conto quando si affronta il problema del contrasto fra strada e rotaie.

Bisogna coordinare il flusso dei viaggiatori, sia su rotaie che su strada, ma bisogna soprattutto modificare radicalmente le condizioni dei trasporti ferroviari per quanto attiene all'armamento ed ai mezzi di locomozione.

## II LEGISLATURA

## C SEDUTA

24 OTTOBRE 1952

Ogni anno ripetiamo le stesse cose. Quali sono le migliorie apportate al materiale rotabile ed agli impianti fissi in Sicilia? Quale azione decisa è stata esplicitata dall'Assessore delegato presso il Ministero dei trasporti?

L'onorevole Malvestiti in un suo discorso accenna a queste deficienze; egli parla di un programma da attuare nell'Italia meridionale, e quindi anche in Sicilia, per un miglioramento dei mezzi di locomozione. Ebbene, io vorrei chiedere al Governo quale azione positiva abbia esercitato, per ottenere locomotive, automotrici, vagoni passeggeri più moderni, navi traghetto, per inserire nel programma Malvestiti — quello dei 160miliardi — le esigenze della Sicilia. Vorrei chiedere quale azione si sia svolta per la soluzione del problema del doppio binario.

La relazione di maggioranza di queste cose non parla, come se in Sicilia tutto andasse bene, come se la ricostruzione in Sicilia fosse completata. In questo settore silenzio completo, anche in sede di Giunta di bilancio!

La relazione di minoranza, compilata dall'onorevole Nicasiro, è invece molto chiara sull'argomento della messa in efficienza degli impianti fissi e mobili nella nostra Isola, riferendosi anche a talune considerazioni fatte dallo stesso Ministro dei trasporti, sullo stato allarmante dell'armamento siciliano.

Soffermiamoci ancora su questo aspetto dell'azione che l'Assessore delegato ai trasporti dovrebbe svolgere in Sicilia. C'è molto da fare per dare ordine al dissestato campo dei trasporti su rete normale delle Ferrovie dello Stato; e, rimanendo in silenzio, si inganna il popolo siciliano, perchè si può dare la sensazione che tutto procede bene. Occorre agire energicamente presso il Governo centrale, affinché la Sicilia non venga ancora dimenticata, ma sia tenuta nello stesso conto in cui è tenuta l'Italia settentrionale e centrale in materia di trasporti su rotaie e di ammodernamento di impianti ferroviari. Occorre un maggiore stanziamento di somme in questo settore; il che è di fondamentale importanza per la nostra Isola. E su ciò la relazione di maggioranza tace.

L'Assessore delegato deve insistere, perchè ne ha la facoltà, presso gli organi competenti. Lo fa l'Assessore delegato? E in quale maniera?

Un altro ramo molto trascurato è quello delle poste e delle telecomunicazioni. Ho dei

dati ricavati dalla relazione di minoranza: in campo nazionale i proventi complessivi dei servizi delle poste e telecomunicazioni nel 1951 sono stati di 55miliardi 234milioni; in Sicilia sono stati di 3miliardi 435milioni, pari al 6,58 per cento dei proventi nazionali.

La Sicilia anche in questo campo ha una particolare situazione; tutti noi conosciamo le condizioni, per esempio, degli uffici postali dei piccoli centri della nostra Isola. Mentre l'apporto che la Sicilia dà al complessivo provento nazionale non è trascurabile, il trattamento che lo Stato fa alla Regione è quello che è, lo constatiamo ogni giorno. Di ciò non si parla nella relazione di maggioranza. Evidentemente, per chi l'ha scritta, i servizi delle poste e telecomunicazioni in Sicilia vanno molto bene. Dobbiamo, invece, constatare che in Sicilia l'efficienza di questi servizi è minore rispetto al Continente e che questa deficienza si accentua sempre più, man mano che si passa dai grossi ai piccoli centri. Non parliamo dei fabbricati in cui gli uffici sono ubicati nè delle attrezzature degli uffici stessi. Non parliamo dello stato di disagio del personale che lavora in questi uffici!

E' bene che queste cose noi le diciamo: abbiamo il diritto e l'obbligo di farlo, affinché al Centro sentano quali sono i nostri bisogni in questo settore.

Servizio telefonico: monopolio della Società esercizi telefonici.

Al 31 dicembre dell'anno scorso la percentuale dei comuni collegati da rete telefonica in Sicilia era del 77 per cento, contro il 93 per cento, in tutto il territorio nazionale.

Sappiamo in quale stato di usura si trovino questi impianti in Sicilia e come essi debbano essere migliorati e ammodernati.

Gli abbonati al servizio telefonico in Sicilia, sempre alla data del 31 dicembre scorso, ammontano a 30mila 914, pari al 7 per mille degli abitanti, contro il 19,7 per mille del complesso nazionale. Apparecchi in funzione 38mila 522 pari all'8,7 per mille, contro il 26,1 per mille del complesso nazionale.

Questa è la situazione, noi dobbiamo prospettarla al Centro.

La Democrazia cristiana, e quindi il Governo, in un articolo vistoso di *Sicilia del Popolo*, pubblicato il 12 maggio 1951 (cioè alla vigilia delle elezioni per l'Assemblea regionale siciliana), annunciava che finalmente tutti i comuni della Sicilia avrebbero avuto



## II LEGISLATURA

## C SEDUTA

24 OTTOBRE 1952

l'impianto telefonico. A distanza di un anno e sei mesi da quell'annuncio, la situazione, tratta da dati statistici, è la seguente: provincia di Agrigento, 11 comuni senza telefono; provincia di Caltanissetta, 3 comuni senza telefono; provincia di Catania, 1 comune senza telefono; provincia di Enna, 3 comuni senza telefono; provincia di Messina, 53 comuni senza telefono, pari al 51 per cento dei Comuni; provincia di Palermo, 26 comuni senza telefono, pari al 34,3 per cento; provincia di Ragusa, 3 comuni senza telefono; provincia di Siracusa, 3 comuni senza telefono; provincia di Trapani, 7 comuni senza telefono, pari al 32 per cento. Complessivamente in Sicilia 110 comuni, pari al 33 per cento, e 191 frazioni, pari all'89,31 per cento, sono privi di telefono.

Quale azione si è svolta per modificare questa situazione? Vero è che esiste un organo competente al centro, ma dobbiamo essere noi a stimolare questo organo per porre la Sicilia sullo stesso piano delle altre regioni della penisola.

Mi sono voluto soffermare su questi argomenti, perchè ho visto che di essi non si è fatto cenno nè nella relazione di maggioranza, nè in sede di Giunta del bilancio. Per le altre questioni relative ai servizi dei trasporti in Sicilia (servizi marittimi, servizi aerei, servizi su strada) in linea di massima ci rimettiamo alla magistrale relazione dell'onorevole Nicastro.

Prima di concludere il mio intervento vorrei, però, accennare ad alcune questioni che interessano particolarmente la provincia di Catania, seconda provincia della Sicilia; questioni, su cui l'onorevole Di Blasi non può dire di non avere competenza: motorizzazione civile, trasporti in concessione e ferrovie secondarie gestite da aziende private e controllate dallo Stato.

In provincia di Catania abbiamo un problema riguardante le ferrovie secondarie gestite da aziende private: la Circumetnea. Da diverso tempo battiamo su questo chiodo; le risposte, sia dell'onorevole Malvestiti che dell'onorevole Di Blasi, sono state più o meno evasive. La Circumetnea, strada ferrata sorta nel gennaio 1897, è lunga 120 chilometri ed allaccia una ventina di paesi attorno al più grande vulcano d'Europa; essa, oltre che per lo sviluppo economico di quella zona, può servire ottimamente per il suo sviluppo turistico,

essendo una delle poche ferrovie che da quota 2,50 arriva a quota 962, in un percorso di appena 60 chilometri.

In occasione di una riunione del congresso regionale del defunto E.R.P., tenuta a Catania nell'agosto del 1948, un eminente studioso, un valente tecnico dei trasporti — l'ingegnere Pietro Tuccio — disse in merito alla Circumetnea: « In Sicilia esistono « due sole linee a scartamento ridotto esercitate da privati la Circumetnea e la Siracusa-Ragusa-Vizzini; la prima è una linea a « notevole reddito, sebbene per ora non attiva, « ma ha certamente possibilità di ripresa e, « quindi, deve essere migliorata e potenziata « e non deve parlarsi di chiusura. Su detta linea sono già in servizio automotrici, che « hanno incontrato il favore del pubblico e su « tali vie di attrezzatura deve continuarsi ».

Riferendosi, poi alla linea Siracusa-Ragusa-Vizzini, l'ingegnere Tuccio così si esprime: « Una linea fortemente deficitaria, in cattive « condizioni di manutenzione e di attrezzatura; però, il Governo regionale si è impegnato ad ottenere il potenziamento ed il riordinamento della linea per il che occorrerà « una cifra ingente che non siamo in grado di « precisare » (successivamente per la Circumetnea la cifra è stata precisata: si tratta di circa un miliardo di lire).

L'onorevole Di Blasi (dal 1948 al '51 sono passati diversi anni) è stato a Catania, assieme ad altri deputati di quella provincia, ha visitato gli impianti della Circumetnea; ed i giornali di Catania hanno scritto a lettere cubitali che il Governo regionale si impegna, di fronte alla cittadinanza, di rimettere in efficienza la Circumetnea. Abbiamo interrogato l'onorevole Di Blasi su questo problema; la risposta è stata evasiva.

L'onorevole Beneventano nel 1951 era dello stesso parere dell'onorevole Di Blasi, ma poi le cose sono cambiate.

Qual'è oggi il pensiero dell'Assessore delegato Di Blasi?

Il direttore generale delle ferrovie dello Stato, dopo che si è discussa la legge sull'ammodernamento dei servizi ferroviari (il 29 aprile 1952), ha reso cortese visita all'Assessore delegato Di Blasi e in quella occasione lo ha invitato a creare i presupposti ambientali e psicologici per la soppressione delle linee a scartamento ridotto, da sostituire con linee automobilistiche.

## II LEGISLATURA

## C SEDUTA

24 OTTOBRE 1952

L'onorevole Di Blasi, anzichè insistere sul punto di vista da lui sostenuto nel 1951, relativo alle necessità di rammodernare e potenziare queste linee a scartamento ridotto date in concessione a società private, afferma: « Il mio pensiero personale è quello di smobilitare, queste linee, perchè sotto un certo profilo sono fortemente deficitarie ».

« Secondo me faremmo una politica errata. « se insistessimo nel mantenere le rotaie in « quelle zone; dovremmo giungere piuttosto « ad una trasformazione razionale del tracciato. Noi dovremmo servire quelle zone con « moderne linee automobilistiche più celeri e « più confortevoli ».

E — cosa ancor più grave — tutta la politica regionale dei trasporti è indirizzata in questo senso, perchè questo non è solo il pensiero dell'Assessore, ma di tutto il Governo.

Cioè, dal 1951 ad oggi il pensiero del Governo regionale è cambiato: il Governo è, oggi, del parere di smobilitare, disarmare queste linee secondarie e cercare di orientare il traffico verso le linee automobilistiche.

Si attua questa politica lasciando in servizio pochi vecchi vagoni ed automotrici. Il che porta, come conseguenza, che i viaggiatori i quali si recano, ad esempio, alla stazione di Cibali per prendere un treno che li porti ad Adrano o a Bronte, trovano che il treno stesso è affollatissimo ed è composto da vecchie vetture o da automotrici che risalgono al 1936, preferiscono logicamente viaggiare con altri mezzi. (Vedremo noi in che condizioni si viaggia con tali mezzi).

Chiediamo, inoltre, all'onorevole Di Blasi di farci conoscere in che modo ha difeso la linea ferroviaria Circumetnea in sede di applicazione della legge sull'ammodernamento delle ferrovie secondarie, approvata dalla Camera dei deputati il 29 aprile 1952, legge che consentirebbe la possibilità di rammodernare od elettrificare questa ferrovia. Noi crediamo che la soluzione più razionale sia quella di rivendicare energicamente l'applicazione di questa legge nella nostra Regione e non accettare il consiglio più o meno disinteressato del direttore generale delle Ferrovie dello Stato, ingegnere Di Raimondo. Per il rammodernamento e l'elettrificazione della Circumetnea l'onorevole Di Blasi dovrebbe senz'altro puntare sui mezzi che dovranno essere approntati in esecuzione a questa legge.

Del resto esistono adesso in Sicilia i presupposti per la elettrificazione.

In questa Assemblea non si parla più dell'E.S.E., o se ne parla di straforo; ebbene, l'E.S.E. ha quasi ultimato la costruzione di una delle più grandi centrali idroelettriche della Sicilia: quella di Troina. Questa centrale potrà fornire l'energia elettrica necessaria. A chi sarà venduta questa energia elettrica — io chiedo —; sarà utilizzata per lo sviluppo dei trasporti in Sicilia e per lo sviluppo industriale dell'Isola?

Di questo non si parla affatto. Invece è bene parlarne, per vedere in qual modo tali problemi possano venire risolti evitando che la Circumetnea — per non parlare delle altre ferrovie secondarie — subisca la sorte della fagocitazione da parte di grosse società presenti in atto in Sicilia, ovvero che mirano a calare nell'Isola.

Ed intendo informare i colleghi che sta per scadere il contratto di concessione, e sta quindi per mancare l'ente concessionario cui era stata affidata la gestione della Circumetnea; a seguito di che i sindaci dei paesi etnei interessati si sono riuniti a Catania, hanno messo a nudo il problema e si son trovati tutti di accordo nel riconoscere la necessità che questa linea rimanga in efficienza e non sia smantellata. Tutti i giornali di Catania ne hanno parlato molto diffusamente; potremmo leggerli e darne cognizione ai colleghi.

Il problema deve essere, quindi, sentito, profondamente sentito; se necessario, dobbiamo decisamente opporci all'avviso di determinati organi del Centro, inteso alla eliminazione delle ferrovie secondarie date in concessione; dobbiamo, inoltre, tener presente il problema dell'E.S.E. in rapporto all'ammodernamento ed alla elettrificazione di questa ferrovia, che è così importante per la zona di Catania e che potrebbe, peraltro, divenire anche economicamente attiva.

Riproponiamo anche quest'anno il problema della «Circumetnea, perchè abbiamo la sensazione che questa linea abbia già segnato il suo destino. Questa sensazione viene confermata da una risposta data dall'onorevole Malvestiti, al Parlamento nazionale, ad un ordine del giorno presentato dall'onorevole Calandrone e dalla risposta dell'onorevole Di Blasi, Assessore delegato ai trasporti, ad una nostra interrogazione.



## II LEGISLATURA

## C SEDUTA

24 OTTOBRE 1952

Difendiamo meglio queste nostre ferrovie perchè ancora esse non sono superate nè dalla strada, nè dai tempi: bisogna renderle efficienti, bisogna trasformarle, ammodernarle, elettrificarle.

Sul problema generale dell'A.S.T. parleranno altri colleghi con maggiore competenza; mi preme però far rilevare in qual modo l'attività di questa azienda procede. L'anno scorso l'Assessore si era impegnato ad insediare il regolare consiglio di amministrazione. E' passato un anno e ciò non è avvenuto. Anzi alcuni strani fenomeni si sono verificati in provincia di Catania: si è avuta una agitazione in seno al personale dell'A.S.T., perchè la succursale di Catania è stata smobilitata completamente ed i mezzi che essa aveva in dotazione sono stati inviati a Palermo. A quella filiale sono rimasti soltanto i mezzi locali destinati a trasporti extra-urbani o urbani; il commissario straordinario, dottor Costantino, uomo dotato, peraltro, di capacità tecniche ed organizzative ragguardevoli, agisce in modo dittatoriale nei confronti del personale, sia con minacce sia trascurando le esigenze economiche di una determinata zona.

TOCCO VERDUCI PAOLA. Non è esatto.

COLOSI. Ho con me una lettera del commendatore Costantino (che, ripeto, ha doti di organizzatore, ma che comunque non può di certo identificarsi con l'A.S.T. stessa), ed intendo soffermarmi su alcuni punti di essa.

La ventilata smobilitazione della succursale catanese dell'A.S.T. aveva provocato un movimento di agitazione, non solo tra le categorie lavoratrici direttamente interessate — impiegati ed operai, — ma anche nel settore dei commercianti ed industriali, i quali vedevano di buon occhio il sistema del trasporto-merci espletato dall'A.S.T..

Nella sua lettera il commendatore Costantino ha affermato anzitutto la inesattezza delle voci, dichiarando che la commissione amministrativa dell'A.S.T. non ha deliberato di sopprimere il servizio-merci di Catania, (sta di fatto però che ha ritirato tutti i mezzi del deposito di Catania e ciò posso dimostrare perchè dispongo dei dati precisi relativi al numero dei mezzi) ed ha aggiunto che: « le necessità di mercato hanno imposto, dopo ponderato esame di elementi di giudizio, di trasferire alcuni degli automezzi dalle agenzie

« di Siracusa e di Catania a quelle di Agrigento, Caltanissetta ed Enna ». Ma non sono stati trasferiti alcuni automezzi; sono stati trasferiti « tutti » gli automezzi. Questo è il punto. Tutti gli automezzi del deposito di Catania sono stati trasferiti a Palermo.

DI BLASI, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. A Catania sono rimasti tre autotreni con tre rimorchi. Non è esatto affermare che tutto sia stato smobilitato. Bisogna dire la verità.

COLOSI. Inoltre, il commendatore Costantino si è dichiarato contrario allo sciopero dei dipendenti dell'A.S.T. dimenticando, evidentemente, che un articolo della Costituzione della Repubblica consente ai lavoratori questa forma di lotta sindacale.

Egli non dovrebbe infierire contro i lavoratori in sciopero ed assumere un atteggiamento provocatorio nei loro confronti, così come ha fatto dichiarando che l'amministrazione avrebbe provveduto ad accertare le responsabilità nell'ambito dei propri dipendenti, per i provvedimenti del caso, e adombrando, quindi, una minaccia di licenziamento o di sospensione dal lavoro.

Non è così che deve procedersi per potenziare, ed eventualmente sviluppare questo nostro organismo. In questo modo altro non si fa che dare mano libera all'unica organizzazione monopolistica esistente in Sicilia in materia di trasporti su strade: la S.I.T.A., ditta che è molto prospera, perchè si assicura le più sostanziose fette di torta e si limita a lasciare le briciole a qualche ditta concessionaria privata ed eventualmente all'A.S.T..

Noi insistiamo perchè l'agenzia di Catania non venga smobilitata. Probabilmente la linea di condotta del Governo sarà un'altra. Ebbene, per quale ragione, io chiedo, l'agenzia di Catania deve essere smobilitata, per quale ragione le popolazioni del catanese devono essere private di mezzi di trasporto che hanno dato un apporto nuovo in tema di trasporti su strada? Quale efficace azione di controllo concreto, l'Assessorato svolge nei confronti dell'A.S.A. e della S.I.T.A., che detiene i migliori servizi, le migliori concessioni e che in Sicilia fa e disfa a suo piacimento?

La polizia stradale non trascura di fermare un automezzo quando non funzioni il fana-

lino dello « stop » e infligge contravvenzioni. Ma avete mai, io chiedo, osservato come si viaggia nelle vetture della S.I.T.A. sia in provincia di Catania che in provincia di Palermo o altrove?

Si conduce una lotta contro i trasporti su rotaia, per la loro vetustà ma non si cerca di migliorare i trasporti su strada. Gli automezzi della S.I.T.A. che operano nelle plaghe catanesi e collegano tutti i paesi del versante etneo...

CIPOLLA. E quelli delle Madonie?

COLOSI. ...nonchè — come mi fa osservare il collega Cipolla — gli automezzi che esplicano il servizio automobilistico delle Madonie dispongono di un numero di posti oscillante fra i 40 ed i 50; ebbene, in questi automezzi vengono stipati da 100 a 120 passeggeri, con grave pericolo per i passeggeri stessi e per i conducenti.

Su questi autobus si è costretti a viaggiare quasi sempre in piedi, se non si ha la fortuna di giungere al capolinea con un quarto d'ora d'anticipo per essere pronti a salire sull'automezzo non appena questo vi giunga.

Quale azione conduce l'Assessorato a questo riguardo? Perchè la polizia stradale non si preoccupa di questo stato di cose?

L'Ufficio della motorizzazione civile non se ne interessa affatto. I viaggiatori siciliani si lamentano, perchè vedono che anche in questo settore (settore di specifica competenza dell'Assessorato) nulla si fa per limitare la sete di guadagno della S.I.T.A. che — come ho detto — sorpassa di gran lunga i limiti di carico stabiliti dall'Ufficio della motorizzazione civile. Pochissimi mezzi fanno servizio sulle diverse linee, e sono affollatissimi; ma nessuna azione di controllo viene esplicata.

Il numero di questi automezzi dovrebbe venire aumentato, cosa che consentirebbe di accrescere la possibilità di lavoro di determinate categorie e di diminuire la responsabilità del personale attualmente impiegato.

E bisognerebbe, altresì, intervenire presso la polizia stradale che perseguita i piccoli trasportatori e non si cura della S.I.T.A.; e dovrebbe agirsi presso l'ufficio della motorizzazione retto, sia a Catania che a Palermo, da persone egregie, ma oberate a volte da un eccessivo numero di incarichi. A Catania

l'ingegnere Nencini, oltre ad essere Commissario straordinario della Circumetnea deve redigere e preparare i progetti di rammodernamento della linea stessa (progetti però che rimangono nelle scansie). A Messina c'è un altro dirigente che ha anche le mansioni di deputato.

Tutte queste incombenze fanno appunto dimenticare a costoro come viaggiano i cittadini siciliani.

Occorre, in definitiva, rispettare e salvaguardare i diritti provenienti dagli articoli del nostro Statuto.

Queste le mie brevi considerazioni sulla sottorubrica in esame, su questi capitoli di spesa che recano cifre ben esigue, ma che tuttavia hanno un'importanza notevole per la funzione che l'Ufficio dei trasporti deve esplicare. Permangono tutte le nostre critiche e tutti i suggerimenti nuovi e vecchi da noi dati a questo riguardo. Non vogliamo che l'Assessorato si riduca ad essere segnato nel bilancio soltanto « per memoria » o si declassi ad un ufficio di raccomandazioni per l'impiego di fattorini telegrafici o postali. Lo sviluppo dell'attività moderna, egregio onorevole Di Blasi e onorevoli colleghi, è tale che ad essa deve adeguarsi anche lo sviluppo dei trasporti su strada, sulle ferrovie secondarie e sulle ferrovie a scartamento normale.

Come potremo realizzare la bonifica della Sicilia, come applicheremo la legge sulla riforma agraria se i nostri trasporti non avranno un adeguato sviluppo? Come potranno procedere i lavori dell'E.S.E. se il trasporto di un solo chilo di cemento costerà ancora quello che costa oggi? Come potremo riattivare e potenziare lo sviluppo industriale dell'Isola, senza un risveglio e un miglioramento nelle costruzioni ferroviarie e nel collegamento tra la Sicilia e il Continente attraverso i traghetti, senza un adeguamento delle nostre strade e degli automezzi che dovranno percorrerle alle condizioni tutte particolari della Sicilia?

Non sarà con i nostri ordini del giorno, continui e platonici, che potremo risolvere questo problema; nè, tantomeno col silenzio degli organi responsabili, o con la minimizzazione dei problemi stessi. Non così potremo modificare l'indirizzo del Governo centrale; potremo riuscirvi con l'azione continua, costante della nostra Assemblea e con un intervento attivo energico, sostanziato, per la tutela dei diritti che provengono al popolo siciliano dall'arti-



colo 17 del nostro Statuto. Solo, così potremo far progredire lo sviluppo industriale dell'Isola; diversamente permarranno nella Sicilia le condizioni di dieci, venti anni addietro, aggravate dal fatto che il materiale, sia quello fisso che quello rotabile, è andato, e andrà sempre più deteriorandosi. (*Applausi dalla sinistra*)

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

MAJORANA BENEDETTO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, io sarò breve, come è mia abitudine in tutti gli interventi che non riguardino il settore dell'agricoltura. Ebbi occasione di parlare lo scorso anno sul bilancio dei trasporti; ritengo, quindi, perfettamente inutile ripetere quello che allora dissi, desidero soltanto lumeggiare alcuni problemi connessi con le necessità della nostra agricoltura.

Tanto nella relazione di minoranza quanto in quella di maggioranza vien posto in risalto, sia pure con diverso spirito, come la Regione non possa svolgere una propria politica dei trasporti; vi è quasi un senso di accorato fatalismo e di rassegnazione nella relazione di maggioranza, cui si contrappone il senso di protesta e di malcontento della relazione di minoranza. Comunque, è questa la situazione di fatto.

Ed allora, se non possiamo prendere deliberazioni, in sede di variazione di capitoli di spesa, con le quali imprimere un diverso indirizzo alla politica dei trasporti in genere ed a quella dei trasporti ferroviari in particolare — a questi intendo riferirmi più direttamente — possiamo tuttavia esprimere il disagio, ed il malcontento del popolo siciliano per l'andamento attuale dei servizi ferroviari, affinché il Governo regionale, e per esso l'Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni, possa, con la maggiore autorità che gli deriva dal consenso dell'Assemblea, alzare la sua voce in maniera più efficace nei confronti degli organi del Governo centrale.

Presupposto fondamentale per una nostra azione effettiva in questo campo è quello dell'attuazione delle norme sul trapasso dei poteri dal campo nazionale al campo regionale, o almeno di quei poteri che, in materia, ci competono. E questi poteri devono essere indubbiamente ampiissimi nel campo dei trasporti interni della Regione, specialmente

nel campo dei trasporti su strada, completamente indispensabile dei trasporti ferroviari. Tali trasporti, largamente sviluppati in Continente, sono invece assai arretrati in Sicilia, per molteplici circostanze, quali ad esempio, la deficienza della rete stradale e la sua inadattabilità al maggiore sviluppo degli autotrasporti.

Sotto questo aspetto, io giudico quanto mai lodevole lo stanziamento di 160 milioni che la Regione ha destinato alla costruzione delle stazioni per auto trasporti. E mi auguro che il proposito, già manifestato dall'Assessore attraverso questo primo intervento, di sistemare tutta la materia, possa essere realizzato con soddisfazione delle nostre popolazioni e con giovamento dei nostri traffici.

L'aspetto, però, che principalmente ci interessa è quello dei trasporti ferroviari; e dobbiamo, a questo riguardo, distinguere alcuni problemi, primo fra i quali l'attuale situazione delle linee. Ho già avuto modo di dire lo scorso anno — e del resto ciò è stato ripetuto anche quest'anno — che noi lamentiamo la mancanza del doppio binario non solo nei principali tratti della rete siciliana, ma anche nel tratto della rete ferroviaria nazionale che, attraverso l'Italia meridionale conduce in Sicilia; lamentiamo, altresì, la mancanza della elettrificazione.

Sembra che sia stata compresa nel programma del prossimo quadriennio la trasformazione in doppio binario del tratto Battipaglia-Reggio Calabria, sebbene, come pare, questo doppio binario sarà limitato ad alcuni tronchi dove le opere riescono meno costose e più facilmente eseguibili e sarà escluso per i tratti in galleria; e poichè, nella rete calabrese, i tratti in galleria hanno una incidenza assai ragguardevole, ritengo che sino a quando il doppio binario non sarà esteso anche a questi ultimi, non sarà possibile conseguire quella rapidità dei trasporti che ci è assolutamente necessaria.

Passando all'elettrificazione, devo aggiungere che è stata prevista l'elettrificazione del tratto compreso fra Barcellona — dove termina oggi, il tratto elettrificato — e Sant'Agata di Militello; ci avviamo, quindi, lentamente a intravedere per l'avvenire la elettrificazione completa della Messina-Palermo; è stato inoltre prevista nel programma la elettrificazione delle linee Messina-Catania e Catania-Siracusa, elettrificazione che io riten-



go necessaria, perchè gran parte dei nostri prodotti provengono dalla zona di Siracusa ed ancor più da quella zona affluiranno quando saranno ultimate le costruzioni ferroviarie previste con la linea da Caltagirone a Gela. Questa ulteriore elettrificazione, non si sa, però, neppure in quale periodo essa potrà essere iniziata.

Al riguardo, è stato posto in rilievo nella relazione dell'onorevole Nicastro — che come al solito, è molto diligente e acuta — un punto che merita di essere richiamato alla nostra attenzione: mentre lo Stato ha dovuto sostenere una spesa enorme per la riparazione dei danni bellici delle linee ferroviarie della Penisola, che si concreta in 40 miliardi già impiegati ed altri 115 miliardi già stanziati, sono stati invece spesi in Sicilia per la riparazione dei danni bellici soltanto 2 miliardi e 600 milioni.

Io non dico che si debba rimpiangere di aver subito in Sicilia limitati danni per cause di guerra; per fortuna la Sicilia, diversamente da altre regioni, non può vantare in questo settore il triste privilegio di danni gravissimi. Tuttavia, come l'onorevole Nicastro ha giustamente posto in risalto, la riparazione dei danni di guerra ha reso possibile, nella Penisola, un perfezionamento degli impianti, poichè quelli ricostruiti secondo criteri moderni, danno una sicurezza maggiore ed una maggiore rapidità ai traffici nonchè un miglior agio ai viaggiatori.

Viceversa, gli impianti della Sicilia, non essendosi fortunatamente — ripeto — verificati gli ingenti danni di altre regioni, sono rimasti gli stessi di molti decenni or sono; e non abbiamo motivo di sperare che lo Stato, che deve ancora spendere 115 miliardi per ultimare le riparazioni della rete continentale, pensi, di destinare altre somme all'ammodernamento degli impianti della Sicilia.

Questa osservazione, genericamente riferita alle linee ferroviarie, riguarda anche il complesso dei fabbricati e delle opere connesse alle linee stesse, nonchè e principalmente il materiale rotabile. Quello del materiale rotabile è per noi un problema importantissimo, perchè — come ebbi modo di mettere in risalto lo scorso anno, parlando sul bilancio dei trasporti — i prodotti siciliani, per la posizione geografica dell'Isola rispetto al resto della Nazione, devono compiere più lunghi

percorsi. Si rende, perciò, necessario un maggiore numero di vagoni.

La deficienza di 28 mila vagoni merci, rispetto a quelli esistenti nel 1938, si ripercuote, quindi, gravemente sui traffici dell'Isola, ed ancor più verrà a ripercuotersi di anno in anno con il progredire delle nostre trasformazioni agricole e con il conseguente aumento della nostra produzione. Non v'è dubbio che le grandi opere di bonifica, le grandi opere di irrigazione che sono in corso, e che sono il preludio di nuove colture — e più specificamente di colture che daranno prodotti assai facilmente deperibili — richiedono fin da ora che si prospetti al Governo centrale la necessità di aumentare il nostro parco ferroviario.

A questo proposito, desidero esporre alcuni dati relativi al movimento dei vagoni negli ultimi anni, dal 1948 al 1950, non disponendo, in questo momento, dei dati relativi al 1951. Questi dati vi daranno la sensazione precisa della importanza del movimento delle nostre merci e dell'incidenza in questo movimento, dei nostri prodotti agrumari e di altre merci, deperibili anche esse facilmente, quali i prodotti ortalizi.

Abbiamo registrato, nel 1948, all'interno dell'Isola — e mi riferisco ai soli agrumi — un movimento di 2666 carri, sceso a 2273 nel 1949 ed a 1.772 nel 1950.

E' questa la parte, cui attribuisco minore importanza, sia perchè si tratta di brevi percorrenze, sia perchè in questo settore la diffusione degli autotrasporti — pur limitata, secondo quanto poc'anzi esposto — ci consente di non nutrire eccessive preoccupazioni. Analoga cosa non possiamo però affermare, riferendoci ai dati relativi ai vagoni che sono stati spediti dalla Sicilia nel Continente ed all'estero.

Nel 1948 partivano dalla Sicilia pel continente 18675 vagoni di agrumi; nel 1949, 25249; nel 1950, 20931. Negli stessi anni venivano invece spediti all'estero: 14045 vagoni nel 1948, 17274 nel 1949, 21344 nel 1950.

A questo movimento di agrumi, di per sè imponente, dobbiamo sommare quello di altre derrate anch'esse deperibilissime, in massima parte derrate agricole, che costituiscono un complemento integrativo dei dati, da me citati poco anzi. Sono precisamente: 12966 vagoni nel 1948, 12866 nel 1949, 19744 nel 1950.



Su 45686 vagoni che passavano lo stretto nel 1948, 32720 erano carichi di agrumi; su 55389 che lo passavano nel 1949, 42523; su 62019 del 1950, 42275. Sul totale movimento dalla Sicilia nel 1948, vagoni 48352, 35386 erano carichi di agrumi, su 57662 vagoni del 1949, 44796.

E finalmente nel 1950, su 63791 vagoni 44047 erano carichi di agrumi.

Da questo si deduce, onorevoli colleghi, che la nostra produzione agrumaria è qualcosa di più che un « cliente », delle ferrovie, essa trova la sua stessa possibilità di esistenza nel servizio ferroviario. Non solo, ma — circostanza ancora più grave — il servizio ferroviario deve appagare richieste di vagoni che non sono suddivise uniformemente durante tutto l'anno; tali richieste coincidono con determinati periodi stagionali in concomitanza con la maturazione dei prodotti che devono essere smaltiti in determinati periodi, indipendentemente dalle condizioni di mercato, ed indipendentemente da altri fattori che possono costituire per l'Amministrazione ferroviaria una remora o un impedimento a fornire i vagoni richiesti in quel momento preciso.

Nessuno di voi, onorevoli colleghi, può mettere in dubbio che la produzione agrumaria siciliana sia destinata ad accrescersi di anno in anno; tutti voi sapete quali estesi impianti sono stati fatti e non solo per averlo letto nelle statistiche; basta percorrere le nostre strade per constatarlo. Ovunque, possono vedersi queste trasformazioni, delle quali noi altamente ci compiacciamo, non solo perchè esse rappresentano l'espressione più progredita ed intensiva dell'agricoltura, ma perchè sono queste trasformazioni che permettono l'assorbimento della nostra mano d'opera; infatti un ettaro di agrumeto richiede da 150 a 170 giornate di sola opera intesa alla coltivazione ed al raccolto dei prodotti, indipendentemente dalle molte giornate necessarie per il confezionamento, la spedizione, il trasporto. Viceversa, un ettaro di terreno seminativo — e generalmente tutti gli agrumeti sono impiantati su terreni originariamente seminativi — richiede da 35 a 38 giornate lavorative.

Ci compiacciamo moltissimo, dicevo, quando constatiamo la diffusione degli agrumeti perchè in questi agrumeti noi vediamo delle grandi officine, dove migliaia e migliaia di contadini trovano una occupazione ed una remunerazione più elevata di quella che essi

percepirebbero se fossero impiegati in altre colture. Ma, evidentemente, per difendere questo imponente patrimonio — che non è solo formato dal capitale che vi è stato investito, ma è patrimonio del lavoro che vi è stato impiegato, la cui conservazione è garanzia per l'avvenire di questo stesso lavoro — noi dobbiamo insistere perchè i servizi ferroviari siano fin da ora predisposti in modo tale da soddisfare di anno in anno le esigenze, man mano crescenti.

Non soltanto le Ferrovie devono disporre di un numero di carri sufficienti, ma devono anche garantire rapidità e puntualità nello esercizio; se questi agrumi — merce deperibilissima — non fossero trasportati in breve tempo dai mercati di produzione a quelli di consumo, ne deriverebbe un danno forse maggiore che se la merce non trovasse il vagone pronto per il carico in partenza, poichè giungerebbe a destinazione in condizioni non buone; conseguentemente non potrebbe vendersi, ovvero, qualora la si offrisse al consumatore in tali condizioni deteriori, ne sarebbe danneggiato anche il credito commerciale della nostra produzione agrumaria e questa si troverebbe in stato di inferiorità rispetto alla concorrenza estera, che ogni anno sui mercati stranieri si presenta sempre più minacciosa.

All'argomento testè trattato è connesso quello delle navi traghetto. Sarebbe perfettamente inutile disporre di linee elettrificate o a doppio binario quando tale flusso ferroviario, dall'una e dall'altra parte, dovesse arrestarsi alla strozzatura dello stretto di Messina. Le navi traghetto in passato erano sei.

Attualmente, in pratica, quattro sono in servizio, e due sono in cantiere per essere riattate: il « Cariddi » ed il « Villa S. Giovanni ». Disporremo, quindi, allorchè il « Cariddi » ed il « Villa S. Giovanni » rientreranno in linea, di altre due navi traghetto. Tali navi saranno tuttavia insufficienti per le necessità del servizio, poichè esse saranno costrette a turni di lavoro così intensi da determinare un logorio rapido. Ritengo, quindi, che non ci si possa accontentare di sei navi ma ne occorrono altre due, in modo da garantire sempre l'efficienza di sei navi in esercizio, calcolando che due navi siano più o meno costantemente nei cantieri, per i lavori di riparazione.

TOCCO VERDUCI PAOLA. Non bastano neppure otto.

## II LEGISLATURA

## C SEDUTA

24 OTTOBRE 1952

MAJORANA BENEDETTO. Le mie richieste sono le più moderate; ci contenteremo per ora di averne otto.

TOCCO VERDUCI PAOLA. Non basta aumentare il numero delle navi traghetto, perchè a Villa San Giovanni, si incontrerebbe la seconda strozzatura; mancando il doppio binario, molte volte i carri ferroviari determinano un ingorgo; abbiamo chiesto al Ministero che cercasse di incrementare l'armamento sulla linea adriatica o di provvedere al progetto del doppio binario.

MAJORANA BENEDETTO. Onorevole Tocco pur apprezzando l'attività da lei svolta al riguardo devo osservarle che ho premesso alle considerazioni sulla necessità di maggiore disponibilità di navi traghetto, altre considerazioni su quello che io già davo come fatto, cioè il doppio binario del tratto Battipaglia-Reggio Calabria. Che, però, vengano potenziati gli impianti di smistamento nella zona Reggio Calabria-Villa San Giovanni prima ancora che il doppio binario sia portato a termine, o indipendentemente dal doppio binario, è utilissima richiesta complementare. Se, disporremo del doppio binario, ma non di parchi di recezione adeguati allo intenso traffico, allora il doppio binario rimarrà in parte inutilizzato.

BENEVENTANO. Ci vuole il ponte.

MAJORANA BENEDETTO. Il ponte è quanto desideriamo più di ogni altro impianto. Credo, però, che non sarà facile averlo, e, tantomeno, averlo presto.

Altro argomento che intendo trattare è quello relativo alle due linee siciliane a scartamento ridotto: la « Circumetnea » e la Siracusa-Ragusa-Vizzini. A questo riguardo, abbiamo appreso dalla relazione di minoranza che sarebbe intendimento del Governo centrale procedere alla loro eliminazione per sostituirle con servizio su strada.

CUFFARO. Si vorrebbero sopprimere anche le altre linee a scartamento ridotto.

MAJORANA BENEDETTO. Parlo di queste due linee, perchè ad esse si è riferito lo onorevole Nicastro nella sua relazione; comunque, il mio è pensiero di ordine generale ed è il seguente: non credo sia facile sostitui-

re con gli autotrasporti le due linee, cui ho fatto riferimento, perchè le strade, attraverso le quali questi autotreni dovrebbero transitare, non sono affatto in condizioni tali da assicurare la regolarità del traffico. Si dovrebbero prima ricostruire, modificare radicalmente queste strade per renderle adatte agli autotrasporti. Ritengo perciò che sarebbe preferibile lavorare per un ammodernamento delle linee a scartamento ridotto, cosa, che del resto, anche il Governo centrale ha previsto per alcune linee a scartamento ridotto del Continente.

La politica della sostituzione con autotrasporti delle linee a scartamento ridotto non è applicata integralmente nella Penisola; molte di esse sono anzi state elettrificate ovvero ne è in programma l'elettificazione o la opportuna trasformazione; per altre, invece, si prevede la sostituzione con gli autotrasporti.

Comunque, non ritengo assolutamente possibile sostituire con autotrasporti le due linee siciliane, — il cui traffico di passeggeri, e di merci ha la portata che i colleghi conoscono —, a meno che non si assicuri in precedenza la costruzione delle autostrade, presupposto per lo sviluppo degli autotrasporti.

Per quale ragione i trasporti su strada hanno avuto nel Continente un enorme sviluppo? Pel grande sviluppo delle autostrade. Noi invece non disponiamo di autostrade; dovremmo costruirle.

Dobbiamo — ripeto — creare dapprima una efficiente rete stradale e, quando ciò sarà stato fatto, potremo avere la intensificazione, verificatasi in altre regioni d'Italia, dei trasporti automobilistici, che sembra assicurino una maggiore comodità per la spedizione delle merci e anche una maggiore economicità nello uso.

Ultima osservazione è quella relativa alla ferrovia Noto-Pachino. Onorevoli colleghi, è trascorso un anno dall'alluvione e non solo il tratto Noto-Pachino non è stato ancora riaperto al traffico, ma sembra che non siano stati neppure appaltati i relativi lavori. Sembra, inoltre, che soltanto adesso sia stato fatto un progetto.

A questo riguardo anch'io rivolsi un'interrogazione — e già lo avevano fatto altri colleghi — all'onorevole Assessore Di Blasi, il quale cortesemente mi ha risposto.

Ho constatato che l'Assessore ha fatto quanto poteva, poichè le sue sollecitazioni al-



l'Amministrazione ferroviaria e al Governo centrale non sono mancate. Tuttavia le risposte sono state quanto mai insoddisfacenti.

L'Amministrazione centrale riversa la responsabilità sugli Enti locali, che non avrebbero curato la manutenzione delle strade per renderle adatte a sopportare il traffico sussidiario, attualmente condotto mediante carrelli ferroviari. Ho interessato al riguardo anche l'onorevole Assessore ai lavori pubblici e questi mi ha risposto che, in una delle strade in questione poteva effettivamente constatarsi una deficienza di manutenzione, onde aveva richiamato la provincia interessata a provvedervi, ma che l'altra era in buone condizioni, però non era adatta a sopportare il traffico sussidiario esercitato dall'Amministrazione ferroviaria a mezzo dei carrelli.

Comunque, anche in altre regioni si sono lamentati danni per alluvioni verificatesi un mese dopo le nostre, e sono stati assai più gravi; tuttavia nel resto del Paese solo un tratto ferroviario di quattro chilometri, tra Rovigo e Chioggia non è ancora riaperto all'esercizio. Ed, in pratica, un tratto di quattro chilometri non costituisce quello ostacolo al movimento delle persone e delle merci, che invece è costituito dalla interruzione del traffico sulla linea Noto-Pachino, lunga circa 30 chilometri e particolarmente importante dal punto di vista agricolo, poichè attraverso quel tratto passano tutti i vini della zona di Noto e Pachino, che è una delle zone a coltura vinicola tradizionali della Sicilia. Conseguentemente il danno all'economia agricola di quella zona è anche un danno enorme per la economia siciliana.

Lo scorso anno è stato praticamente impossibile spedire mosti e vini ricavati dalla vendemmia del 1951; analogo danno abbiamo da lamentare anche per i prodotti che è impossibile immettere rapidamente nei mercati di consumo. Probabilmente lo stesso inconveniente sarà registrato per l'annata prossima, se ancora queste opere non saranno iniziate.

Vorrei, quindi, rivolgere espressa segnalazione all'onorevole Di Blasi, perchè si renda ulteriormente interprete del giustificato malcontento e della delusione di quelle popolazioni in particolare e, ritengo di tutto il popolo siciliano, il quale, trascorso un anno dall'alluvione, non solo non vede quel tratto

di rete ferroviaria riattato, ma non vede neppure iniziati i lavori.

Avevo dichiarato che non avrei parlato a lungo e credo di aver mantenuta la mia promessa. Debbo fare, però, un ultimo richiamo alla relazione di minoranza. Questa relazione, così come tutte le altre dell'onorevole Nicastro, è densa di studio e di dati statistici; è tale cioè da costituire per noi addirittura un mezzo di istruzione. C'è, però, un aspetto, per il quale non possiamo condividere i rilievi mossi al Governo: l'opposizione attribuisce tutte le deficienze che lamentiamo alla politica degli armamenti e quasi si rivolge agli altri partiti, accusandoli di esserne responsabili, perchè vogliono che la Nazione si impoverisca per armarsi.

Nessuno più di noi desidererebbe che agli armamenti non fosse destinata alcuna spesa. Noi vorremmo che queste somme, in atto assorbite dal bilancio della guerra, che adesso, democraticamente ha un altro nome, fossero destinate all'incremento di opere produttive tali da favorire il nostro sviluppo economico, la nostra maggiore ricchezza, una maggiore occupazione degli operai.

V'è però una questione preliminare: avanti tutto, prima di qualsiasi interesse economico, di qualsiasi aspirazione al benessere ed al progresso, noi poniamo la difesa della nostra libertà e del nostro suolo. Noi apparteniamo ad una generazione che disgraziatamente ha conosciuto quello che in Sicilia da secoli non avveniva; ha conosciuto cioè l'occupazione straniera e sa cosa significa.

AMATO. L'occupazione è in atto.

MAJORANA BENEDETTO. Noi vogliamo nel campo dei trasporti come in tutti gli altri campi, i miglioramenti che i tempi nuovi impongono ed ai quali tutti abbiamo diritto. Ma io vi dico, onorevoli deputati dell'opposizione, che il popolo siciliano preferisce camminare a piedi e non in ferrovia (*proteste dalla sinistra*) ma essere libero e padrone della sua terra, e sicuro che altre occupazioni straniere non si verificheranno nel futuro.

Se noi dovessimo scegliere, io son certo che nessuno gradirebbe disporre di ferrovie attrezzatissime quando fossero amministrate da stranieri, come è avvenuto; e ne è ancora recentemente il ricordo.

SANTAGATI ORAZIO. Dovremmo essere tutti uniti contro tutti gli stranieri.

MAJORANA BENEDETTO. Ed allora onorevoli colleghi della sinistra, consentitemi di esortarvi ad abbandonare l'impostazione politica anche in questa materia esclusivamente tecnica. Io apprezzo i vostri studi nel campo economico, apprezzo le vostre segnalazioni, e ne faccio tesoro. Ma sul campo politico noi siamo sempre separati e non possiamo superare il vallo che ci divide appunto perchè voi, di volta in volta, tornare ad approfondirlo.

Voi sapete che io attribuisco ai problemi economici la maggiore importanza, perchè ritengo che nella soluzione di essi sta il presupposto della pacifica convivenza di tutte le classi sociali. Ma se oggi questa soluzione è purtroppo ritardata, la colpa non è nostra, poichè la necessità di provvedere alla difesa della Nazione è necessità assoluta e su ogni altra preminente. Soltanto in un regime di indipendenza e di libertà, noi italiani, noi siciliani potremo risolvere tutti i nostri problemi. *(Vivi applausi dal centro e dalla destra)*

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

CUFFARO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, mi occuperò in questo mio intervento del settore della pesca e delle attività marinare, branca vitale dell'economia della nostra Isola. Quanto questo settore sia importante ci viene indicato da varie fonti e principalmente dal notiziario economico del massimo istituto di credito della Sicilia, il Banco di Sicilia.

In questa Assemblea, durante le discussioni dei precedenti bilanci ed attraverso interrogazioni, interpellanze e mozioni, non si è mancato di porre in evidenza i vasti problemi del settore della pesca e delle attività marinare, perchè il Governo si impegnasse in una azione decisa in questo vasto campo.

Questo continuo richiamo può sembrare monotono; può sembrare che ci si accanisca sull'attività dell'Assessore delegato alla pesca ed alle attività marinare. Forse dovrebbe scoraggiarci il persistente fatalismo, cui sembra ispirarsi per il settore della pesca la condotta del Governo e in particolare dell'onorevole

Di Blasi che finisce col diventarne il capro espiatorio.

Noi constatiamo tuttora che in questa importante branca dell'economia isolana si procede con lentezza e si persegue — lo ripetiamo ancora oggi — l'usata politica delle vecchie classi dirigenti siciliane.

Il bilancio di quest'anno reca delle restrizioni per quanto riguarda la pesca e le attività marinare. Che cosa dicono al riguardo i due relatori? Il relatore di maggioranza, onorevole Beneventano — il quale, peraltro, non è neanche presente in questo momento — afferma nella sua schematica relazione che, a proposito della sottorubrica della pesca e delle attività marinare, la discussione in seno alla Giunta del bilancio non è stata approfondita. E con questo semplice accenno si liquida un argomento di tanto importanza, qual'è quello della pesca.

Il relatore di minoranza, onorevole Nicaastro — e questo io affermo non perchè intenda elogiare un collega appartenente al gruppo del quale io faccio parte, ma perchè gli stessi avversari hanno riconosciuto quale sia la sua dedizione allo studio di così importante problema — ha sviscerato, nella sua relazione, tutti i dati relativi al settore della pesca e delle attività marinare. Egli si è principalmente richiamato ai due ordini del giorno approvati da questa Assemblea nella precedente discussione del bilancio.

Il primo di essi dice:

« L'Assemblea regionale siciliana, constata la grave crisi in cui si dibatte la pesca e l'industria ittica in Sicilia; individuatene le cause: a) nell'impoverimento dei banchi e nella diminuzione dei campi di pesca; b) nella indiscriminata importazione di pesce in conserva da altre nazioni; c) nella deficienza di mercati ittici e di adeguati mezzi di trasporto ferroviario e camionistico dai luoghi di produzione ai mercati di consumo; d) nella insufficienza dei porti-rifugio; fa voti perchè le imprescindibili esigenze dell'economia siciliana nel settore della pesca e della industria ittica siano tenute particolarmente presenti dal Governo centrale sia per quel che riguarda la delimitazione delle acque territoriali in conformità del diritto internazionale, sia per quanto attiene al problema dell'importazione di pesce conservato; ed invita il Governo regionale: a) ad esa-



« minare prontamente la possibilità di una « riforma della legislazione della pesca specie « per una maggiore protezione della piccola « pesca; b) ad istituire osservatori ittici; c) « a dotare, avvalendosi della legge opportunamente presentata all'Assemblea, (sempre « a titolo di esperimento) alcuni motopesche- « recci di talassometri per individuare i ban- « chi di pesca e di lampade speciali per pe- « scare ad alta profondità, ed a favorire lo « incremento dei mercati ittici e dei mezzi « frigoriferi per la distribuzione del pesce « fresco; d) ad intensificare l'intervento per « la soluzione del problema dei porti-rifugio « attuando le opere previste nel piano per lo « articolo 38 ».

Il secondo ordine del giorno è così formulato:

« L'Assemblea regionale siciliana, conside- « rato che uno degli elementi della grave « crisi in cui si dibatte l'industria ittica sici- « liana è costituito dallo stato di disorganiz- « zazione dei lavoratori della piccola e della « grande pesca sia dal punto di vista produt- « tivo che da quello della regolamentazione « dei rapporti di lavoro e dei diritti assisten- « ziali; considerato che in atto esistono una « settantina di cooperative-pescatori bisogno- « se di assistenza economica e tecnico-giuri- « dica per assolvere al loro compito produt- « tivo e sociale, indispensabile allo sviluppo « dell'industria; impegna il Governo regionale « siciliano, ad elaborare gli opportuni prov- « vedimenti 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 di- « ritti assistenziali e previdenziali dei lavo- « ratori medesimi. »

Chiare sono quindi — dice la relazione del- l'onorevole Nicastro — le direttive date dalla Assemblea regionale in proposito. Noi vediam- mo, però, che l'attività dell'Assessorato viene sempre più ristretta ed è stato proprio l'As- sessore che in sede di Giunta del bilancio ha dimostrato la sua perplessità e, direi, quasi il suo malumore per queste limitazioni.

E' vero che l'Assessore si è soprattutto rife- rito alla questione delle scuole professionali di tipo marinaro, la cui competenza è stata attribuita all'Assessorato della pubblica istru- zione; tuttavia, possiamo riconoscere, in que- sta posizione assunta in sede di Giunta del

bilancio, la perplessità dell'Assessore per la limitazione dei suoi compiti.

In tutti i nostri interventi, in tutte le di- scussioni noi abbiamo sempre auspicato, ab- biamo sempre suggerito che la sfera dell'at- tività dell'Assessorato venisse, invece, estesa sempre più o addirittura che si giungesse alla istituzione di un vero e proprio Assessorato per la pesca e le attività marinare. Ed invece, ne abbiamo visto limitare sempre più — ri- peto, — l'attività e con essa anche gli stan- ziamanti di bilancio.

Mi si potrà obiettare che noi non abbiamo ragione di fare queste affermazioni, quando proprio nella scorsa settimana è stata appro- vata da questa Assemblea una legge intesa a venire incontro ai bisogni dei pescatori, sin- goli o associati in cooperativa. Ebbene, nel mio breve intervento sulla discussione di quel disegno di legge, io affermai che esso rappre- sentava un primo passo. Scorrendo, però, il bilancio noi vediamo che non sono indicate al- tre possibilità.

La parte ordinaria era di 15milioni 130mila lire; quest'anno è di 18milioni 360mila, con un incremento di 3milioni 230mila lire. Que- st'incremento è destinato ai miglioramenti economici al personale; quindi, praticamente, nessuna spesa ordinaria è stata prevista in più per quanto riguarda le attività del settore.

La spesa straordinaria per la Presidenza della Regione e uffici e servizi dipendenti, comprendente anche i servizi della pesca ma- rittima e delle attività marinare, è stata ri- dotta da 310milioni a 150milioni; ma, per quanto riguarda la legge lo stanziamento è rimasto nel complesso immutato, nella cifra di 100milioni. Sono stati soppressi i capitoli 571 e 572 del bilancio dello scorso esercizio e i relativi stanziamenti sono stati trasferiti al capitolo 477 dell'esercizio in corso.

Tale stanziamento — 100milioni — è inte- ramente assorbito dalla legge da poco appro- vata, cui ho già accennato (disegno di legge numero 109). Non abbiamo nel bilancio della pesca altri capitoli di spesa per incrementare altre attività che non siano quelle previste dalla citata legge.

Quindi tutti i problemi che riguardano la pesca ed il settore marinaro vengono trascurati mentre la crisi imperversa, e più che mai si sviluppa.

Ho avuto modo di consultare dei documenti dell'Associazione nazionale produttori della

## II LEGISLATURA

## C SEDUTA

24 OTTOBRE 1952

pesca, in cui sono trattati ampiamente questi problemi, e ne sono indicate le soluzioni. Potrei anche citare la mozione unitaria del Sindacato italiano pescatori. Sia i lavoratori della pesca che i produttori indicano gli stessi problemi da risolvere; il che conferma l'attendibilità delle fonti di cui ci siamo serviti per le nostre indagini.

Ma non ci siamo limitati a consultare semplicemente questi documenti; abbiamo voluto fare una specie di inchiesta.

Alla marina di Sciacca, se parlo coi pescatori rispondono: stiamo male; se parlo con gli armatori: rispondono stiamo male; se parlo con i piccoli industriali o con i commercianti del pesce salato, la risposta è sempre la medesima: stiamo male, c'è la crisi e nessuno ci viene incontro.

Abbiamo parlato anche coi massimi esponenti della industria peschereccia di Mazara, grande centro peschereccio della Sicilia, con l'onorevole Vaccara, ex Assessore alla pesca. Ebbene, l'onorevole Vaccara mi ha detto: non si va avanti, siamo fermi. Le ragioni sono sempre quelle che noi abbiamo continuamente prospettato, e sempre gli stessi problemi rimangono insoluti. Una branca importante dell'economia isolana viene trascurata dal Governo regionale. Non si segue alcuna direttiva politica in questo settore, se non quella delle restrizioni.

Si dirà: ma come mai si parla di crisi e si registra un aumento della produzione ittica? Non si tratta di un fatto costante, si tratta di fluttuazioni, ma il settore della pesca è in crisi.

Occorrono le attrezzature per individuare i banchi di pesca; occorre provvedere agli ammodernamenti necessari per dare un nuovo indirizzo all'industria della pesca.

Poi abbiamo il solito problema: la concorrenza, il problema del pesce straniero che invade i nostri mercati; e quest'anno in misura ancora maggiore. Si potrà obiettare che c'è un'aumento nelle richieste. Ebbene, qual'è la politica del Governo regionale in questo settore? Cosa si è fatto per impedire che i mercati nostri siano invasi dal pescato straniero, mentre la nostra produzione è in condizioni critiche, mentre i magazzini di pesce salato a Sciacca, a Porto Empedocle, a Mazara sono pieni, perchè la nostra produzione non trova sbocco? Perchè abbiamo questa invasione di pescato straniero nei nostri mercati?

GRAMMATICO. A 23 lire al chilo si vendeva il pesce quest'anno.

CUFFARO. Ebbene, quest'anno c'è la tendenza da parte degli armatori ad aumentare il numero dei pescherecci, a rammodernarli; ma questo incremento di attività si troverà poi di fronte alla crisi che travaglia la nostra pesca e che porta al disarmo.

La situazione della industria peschereccia in Sicilia è critica. Io non starò a ripetere le cifre relative ai natanti, ed ai velieri; le abbiamo accennato l'anno scorso e si possono riscontrare in maniera dettagliata nella relazione dell'onorevole Nicastro. Noi, però, dobbiamo tener presente che nel settore della pesca operano 32mila pescatori ed altri 8mila lavoratori sono addetti alla industria del pesce salato. Quarantamila unità che vivono nella miseria.

La vita dei pescatori non ha avuto alcun miglioramento. Non c'è un progresso, non c'è una speranza che le loro condizioni possano migliorare, guadagnano, sì e no, 7mila lire al mese.

I pescatori trascinano una vita da disperati; vita di fame e di miseria. Gli assegni familiari non vengono corrisposti con regolarità. Ad esempio, i pescatori di Sciacca da 5 mesi non li riscuotono. Vanno a pescare e ritornano a mani vuote, ma le spese vive le debbono sempre pagare.

E il pescatore è costretto a fare debiti su debiti, ad aggiungere fame sopra fame, miseria sopra miseria.

I pescatori non hanno alcuna assistenza; non hanno sussidi di disoccupazione come le altre categorie di lavoratori, a causa della loro situazione tutta particolare. Non hanno l'assistenza medico-farmaceutica. C'è un ostacolo alle giuste aspirazioni dei pescatori, che deve essere rimosso. Mi riferisco alla Cassa marittima meridionale, che fabbrica palazzi a Napoli, con le centinaia di milioni che pompa dalla Sicilia, ma non dà nessuna assistenza ai nostri pescatori che pur ne hanno tanto bisogno, per le tante malattie che affliggono le loro misere famiglie.

Quando si cercano i pescatori? Nel momento delle elezioni, per farne massa di manovra; allora, col chilo di pasta e le mille lire, la Democrazia cristiana li irregimenta e li porta a votare. (*Interruzioni*) Questa è la tragedia dei pescatori! Sono trascurati, tutto l'anno muoiono di fame; ma al momento delle ele-



## II LEGISLATURA

## C SEDUTA

24 OTTOBRE 1952

zioni si pensa a loro con il chilo di pasta e col sussidio straordinario delle mille lire (*Proteste dal centro*).

SALAMONE. Questo è falso!

CUFFARO. Questa è la politica che viene svolta dal Governo nel settore della pesca.

TOCCO VERDUCI PAOLA. L'abbiamo imparato da voi!

RENDA. Dove vincete voi, vincete con le mille lire! (*Discussione in Aula*)

COLAJANNI. E' una dolorosa constatazione!

CUFFARO. Noi non l'abbiamo mai fatto, non abbiamo mai dato niente! Noi lottiamo per queste categorie e per tutte le categorie di lavoratori.

Un altro inconveniente è quello della pesca di frodo. I pescatori, esasperati dal magro pescato, allo scopo di portare a casa qualche cosa ricorrono alla pesca di frodo — io non la giustifico nè l'ammetto — che distrugge il neonato, distrugge la produzione.

Quante volte, da questa tribuna è stato denunziato questo stato di cose? Nessun provvedimento, però, è stato ancora preso e la pesca di frodo continua ad essere esercitata con la conseguente squalificazione dei nostri prodotti, perchè il pescato si riduce ad una poltiglia.

Ciò che noi abbiamo sempre indicato, torniamo ancora a ribadirlo: occorrono mezzi sufficienti, crediti sufficienti per i piccoli armatori, per le cooperative e i piccoli industriali del pesce conservato; larghi mezzi sono necessari per sottrarli allo strozzinaggio.

Alle cooperative deve essere anche assegnata la gestione dei mercati ittici. A Sciacca sono accantonati 23 milioni di lire per il mercato ittico, ma ancora non si iniziano i lavori.

Attraverso la lettura dell'ordine del giorno, abbiamo accennato al problema della pesca nelle acque tunisine. Noi domandiamo: che cosa ha fatto il Governo regionale in proposito? Che cosa ha fatto il Governo centrale? Attendiamo notizie precise al riguardo, perchè, a quanto sembra, siamo ancora in alto mare, malgrado continuamente il problema sia stato agitato, per sollecitare un interes-

samento veramente fattivo e operante, in modo da risolverlo secondo il diritto internazionale.

Altro grave problema: dove vivono i pescatori? In catapecchie, ammassati a decine in miseri tuguri. Ma nelle campagne elettorali si fa a gara per dire: case per i pescatori, abitazioni decenti per i pescatori. Io vorrei che i miei contraddittori facessero una visitina nei centri marinari, così potrebbero constatare da vicino la vita d'inferno di questi lavoratori. Le famiglie dei pescatori sono numerose e vivono ammassati nelle catapecchie, quando non in grotte vere e proprie. Qual'è dunque la politica del Governo regionale in questo settore?

Porti rifugio: Si è parlato tanto dei porti rifugio, ma non ne vediamo ancora uno. A Sciacca sono pervenuti numerosi telegrammi, che assicurano lo stanziamento di 300 milioni per il porto; ma il porto è ancora lì ad aspettare. Così, ritengo, sarà per tutti gli altri porti della Sicilia che attendono di essere migliorati, trasformati; per tutti i centri marinari che sperano di avere finalmente i porti rifugio, che sono la garanzia per l'attività marinara e per la pesca.

Il porto di Licata è completamente paralizzato per la politica di limitazione delle esportazioni verso determinati Paesi, seguita oggi in Italia. Il porto di Licata era molto animato e ricco di traffici; i prodotti delle vicine provincie venivano avviati da quel porto verso l'Europa orientale. Oggi anche questa possibilità ci è impedita.

E poi l'onorevole Majorana dice che noi facciamo la polemica per la polemica sulla questione delle spese di guerra!

Noi abbiamo sempre detto che la Nazione deve avere un esercito, che deve servire alla sua difesa. Lo abbiamo detto ripetutamente, ma non possiamo essere consenzienti ad una politica che va al di là delle possibilità nazionali. L'impiego di miliardi, di centinaia di miliardi per l'armamento, non serve alla difesa dell'Italia ma per la difesa dell'imperialismo americano! (*Applausi dalla sinistra - Discussioni in Aula*)

Ecco qual'è il nostro pensiero in proposito. Ma passiamo ad altro argomento.

L'onorevole Di Blasi, a quanto risulta dagli atti della Giunta del bilancio, si è lamentato per quanto riguarda le scuole professionali.

Ebbene, io prospetto la necessità delle

## II LEGISLATURA

## C SEDUTA

24 OTTOBRE 1952

scuole per i pescatori, degli asili per i figli di pescatori; ma anche di scuole per padroni marittimi, di corsi per motoristi, di corsi per la confezionatura e la riparazione delle reti.

Questi ultimi rappresentano una necessità per le nostre marinerie. Attualmente la confezionatura delle reti è di competenza dei vecchi pescatori; i giovani, quindi debbono essere istruiti, affinché anche loro possano riparare le proprie reti. Occorrono navi-scuola ove si possa imparare la moderna tecnica per l'individuazione dei banchi di pesca. Si dirà che c'è l'Ente marinaro per la scuola; ma questo ente non attua i suoi programmi.

Avviandomi alla fine, io pongo dinanzi alla Assemblea, che purtroppo vedo deserta...

SALAMONE. Al centro ci sono io.

CUFFARO. Questa è l'attenzione che si presta alle discussioni di un certo rilievo!

SALAMONE. Quelli del tuo gruppo parlano fra loro e si distraggono.

CUFFARO. Pongo, ripeto, la necessità che sia abolita l'importazione del pesce straniero; che siano previste agevolazioni per i singoli armatori, per i piccoli industriali della pesca e del pesce salato.

Concedere largo credito nel settore della pesca, larghi mezzi alle cooperative, sovvenzioni per gli impianti necessari all'individuazione dei banchi di pesca; stipulare un accordo per la pesca nelle acque tunisine; migliorare le condizioni di vita dei lavoratori con regolari contratti di lavoro, di previdenza e di assistenza; istituire scuole professionali; costruire case per i pescatori e porti rifugio.

Queste sono le direttive che noi indichiamo al Governo.

Bisogna aiutare, sostenere e potenziare il settore della pesca e delle attività marinare; fare in modo che questa branca importante sia portata con ogni sforzo dalla stato di crisi, in cui versa ad uno stato di florida attività produttiva, come esige la nostra economia. Quando ciò avremo ottenuto, potremo dire di avere concorso per il rafforzamento dell'economia siciliana. *(Applausi dalla sinistra)*

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato a mercoledì 29 ottobre.

La seduta è rinviata a martedì 28 ottobre alle ore 17 col seguente ordine del giorno:

A) — Comunicazioni.

B) — Interrogazioni, interpellanze e mozioni.

C) — Discussione dei seguenti disegni e proposte di legge:

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

2) « Ratifica del D.L.P. 11 marzo 1952, n. 6, concernente: « Provvedimenti per agevolare la costruzione, l'ampliamento e l'attrezzatura di villaggi turistici, campeggi e tendopoli » (183);

3) « Applicazione nel territorio della Regione siciliana della legge 4 novembre 1951, n. 1188, concernente: La ratifica con modificazioni ed aggiunte del D.L. 3 maggio 1948, n. 949, riguardante norme transitorie per i concorsi del personale sanitario degli ospedali » (128);

4) « Norme integrative per i concorsi del personale sanitario degli ospedali della Regione siciliana » (178);

5) « Schema di disegno di legge da proporre al Parlamento nazionale: « Provvedimenti a favore delle aziende agricole, site nell'ambito della Regione siciliana, danneggiate dall'alluvione dell'autunno 1951 » (101);

6) « Ratifica del D.L.P. 30 agosto 1951, n. 26, concernente: « Riduzione degli estagii relativi alla locazione dei fondi rustici ed alla vendita di erbe per il pascolo per l'annata agraria 1950-51 » (60);

7) « Aggiunte e modifiche alla legge 11 gennaio 1951, n. 25, recante norme sulla perequazione e sul rilevamento fiscale straordinario » (146);

8) « Termine di validità dei decreti legislativi del Presidente della Regione » (126);

9) « Provvidenze a favore di iniziative turistiche » (158);

10) « Istituzione a Catania di una scuola professionale femminile e di magistero per la donna » (97);



11) « Ratifica del D.L.P. 31 ottobre 1951, n. 31, concernente: « Istituzione dei cantieri scuola di lavoro per la sistemazione delle strade comunali » (95);

12) « Ratifica del D.L.P. 26 settembre 1951, n. 29, concernente: « Acceleramento dei pagamenti relativi all'esecuzione delle opere pubbliche di competenza della Regione » (72);

13) « Ratifica del D.L.P. 14 ottobre 1952, n. 32, relativo all'estensione al territorio della Regione siciliana delle disposizioni contenute nel D. L. 7 aprile 1948, n. 262, nella legge 12 luglio 1949, n. 386, e nella legge 19 maggio 1950, n. 319, concernenti il collegamento a riposo dei dipendenti degli Enti locali territoriali ed istituzionali e la istituzione dei ruoli transitori per la sistemazione del personale non di ruolo degli enti stessi » (106) (Seguito);

14) « Imponibile di mano d'opera nei piani di cui agli articoli 8 e seguenti della legge regionale 27 dicembre 1950, n. 104 » (96);

15) « Approvazione dei ruoli organici dell'amministrazione regionale » (180);

16) « Istituzione dell'Istituto siciliano di epidemiologia e patologia mediterranea » (104);

17) « Erezione a Comune autonomo della frazione « Gallodoro » del Comune di Letojanni (Messina) » (215);

18) « Erezione a Comune autonomo della frazione « Saponara » del Comune di Villafranca Tirrena » (223);

19) « Ripartizione definitiva del territorio dei Comuni di Adrano, Biancavilla e Centuripe » (205).

**La seduta è tolta alle ore 12,55.**

---

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

*Il Direttore*

**Dott. Giovanni Morello**

---

Arti Grafiche A. RENNA - Palermo