

zazione della spesa di lire 22,600,000 per i lavori di sistemazione dell'imboccatura del porto di Palermo. (*Stampato* n. 318-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Ha facoltà di parlare l'onorevole camerata Moncada di Paternò. L'avverto che, a norma del Regolamento, se legge, non può continuare oltre il quarto d'ora.

MONCADA DI PATERNÒ. Onorevoli Camerati, viene sottoposto alla vostra approvazione il disegno di legge per la conversione in legge del Regio decreto-legge 28 settembre 1934, n. 1601, concernente la autorizzazione della spesa di lire 22,600,000 per i lavori di sistemazione dell'imboccatura del porto di Palermo.

Le provvidenze e l'interessamento del Regime hanno permesso l'inizio, la prosecuzione e la non lontana ultimazione di quei lavori che, potenziando maggiormente il porto di Palermo, gli consentiranno di partecipare, con maggiori possibilità di riuscita, a quell'incremento dell'attività portuale nazionale, che non potrà mancare con l'auspicata vicina ripresa dei traffici mondiali.

Potremo anzi dire che da questa ripresa, sia pur tenue, tutti i maggiori porti nostri offrono già, chi più chi meno, confortanti risultati in questi dieci mesi del corrente anno.

Non mi dilungherò sulle ragioni tecniche che sostengono la necessità dei lavori di sistemazione della imboccatura del porto di Palermo, poichè esse sono largamente illustrate nelle varie relazioni della Commissione di finanza del Senato e in quella della Giunta generale del bilancio. È, però, opportuno tener presente che il molto che già è stato fatto e che ancora si va facendo, non esce dal campo murario delle opere, e che specchi d'acqua, moli e calate non rispondono al loro compito quando specchi d'acqua, moli e calate non siano attrezzati pel lavoro e pel soggiorno delle navi e non offrano quelle possibilità quale un porto moderno deve offrire.

La sicurezza e la tranquillità di ormeggio proverranno, al nostro porto, dal congiungimento dell'estremità della diga foranea con l'estremità del molo nord. Sarà molto, ma non sarà ancora tutto: anzi, risulterebbe, nella pratica, poco o nulla quando il lavoro di carico e scarico non potesse disporre di adeguati e moderni mezzi meccanici.

L'attrezzatura del porto di Palermo, per quel poco che esiste, è antiquata e, quindi,

deficientissima. L'assenza, o quasi, di magazzini e di depositi sulle calate incide sul costo delle varie operazioni, specie su quelle di ricovero, dato che i pochi magazzini esistenti sono lontani o addirittura eccentrici nei riguardi del porto: ciò che, unito ai mezzi antiquati di sollevamento, rende l'esecuzione del lavoro lenta e dispendiosa.

Se pure non si può operare, per la politica di difesa economica generalmente adottata attraverso divieti, limitazioni e contingenti, ad una intensa e forte ripresa nel traffico delle merci di massa, specie carboni e cereali, è, però, doveroso far sì che il lavoro nel porto di Palermo migliori nella qualità, nel costo e nel tempo impiegato, specie per quella attività di esportazioni che troppo si trova insidiata dalla concorrenza estera: mi riferisco alla nostra esportazione agrumaria in ispecial modo.

Occorre, pertanto, che alla attrezzatura meccanica del porto — e per attrezzatura intendo ancora quella parte che riguarda le comunicazioni ferroviarie — venga posta mano nel più breve tempo possibile, prima ancora della ultimazione delle opere murarie in corso; non foss'altro che per mettere, e più presto, in valore quello che, nel campo murario, di opere è già stato fatto.

A tal fine rivolgo speciale e deferente raccomandazione al Ministero competente perchè dagli organi, sia locali che centrali, cui è affidata la salvaguardia degli interessi dell'Erario pubblico, sia espletato il più efficace rigore acchè riesca a far realizzare, nell'appalto del molo di chiusura, il maggior risparmio possibile, in modo che questo risparmio possa essere utilmente destinato all'attrezzatura di cui ho fatto cenno.

Sia data al porto di Palermo la possibilità di un non difficile accesso e di un soggiorno privo di pericolo: e le grandi navi, che oggi ad ogni fluttuar di vento e ad ogni increspar di onde devono astenersi dall'approdo di Palermo; e le centinaia e migliaia di turisti, che annualmente non hanno potuto, pel passato, essere nostri graditi ospiti, effettueranno quella visita e quel soggiorno, che troppo spesso fino ad oggi sono stati loro ostacolati, se non resi impossibili, dalle condizioni del nostro porto.

Pel passato, il porto di Palermo non è stato uno dei minori nei riguardi del traffico dei passeggeri. Ma è vero altresì che questa attività era principalmente dovuta al forte movimento di emigrazione, allora perfettamente ed interamente libera.