

Assemblea Regionale Siciliana

CCCLXI. SEDUTA

(Antimeridiana)

MERCOLEDÌ 20 DICEMBRE 1950

Presidenza del Presidente CIPOLLA

INDICE

Disegno di legge: « Stato di previsione dell'entrata e della spesa della Regione siciliana per l'anno finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951 » (380) (Seguito della discussione sullo stato di previsione della spesa: rubriche « Spese per gli organi e per i servizi generali della Regione » e « Assessorato delle finanze »):	Pag.
PRESIDENTE	6161, 6184
6186, 6187, 6192, 6199, 6200, 6202, 6206	
VERDUCCI PAOLA, Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni	6161
D'ANTONI, relatore di maggioranza . . .	6175, 6202
NICASTRO, relatore di minoranza	6180
LA LOGGIA, Assessore alle finanze	6185, 6186
6199, 6202	
CASTROGIOVANNI, Presidente della Giunta del bilancio	6185, 6186, 6199
LUNA	6202

La seduta è aperta alle ore 10,15.

D'AGATA, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che 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 1950 al 30 giugno 1951 » (380).

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 1950 al 30 giugno 1951 ».

Continuando la discussione della tabella B (stato di previsione della spesa) ed in particolare della rubrica « Spese per gli organi ed i servizi generali della Regione », seguiamo nell'esame della sottorubrica « Servizi dei trasporti e delle comunicazioni », iniziato nella seduta precedente.

Non essendovi alcun altro deputato iscritto a parlare, ne ha facoltà l'Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni.

VERDUCCI PAOLA, Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, gli onorevoli relatori di maggioranza e minoranza hanno rilevato l'esiguità e la modestia delle assegnazioni di bilancio relative alla sottorubrica dei trasporti e delle comunicazioni; ciò mi esime dall'entrare in merito alla discussione delle singole sue voci.

Ho l'obbligo, d'altra parte, di relazionare all'Assemblea circa l'attività dell'Assessorato e mi sia lecito affermare che, considerate le limitazioni e l'organizzazione dell'ufficio, di più e meglio era impossibile fare; perchè posso asserire con la più grande certezza che buona volontà, spirito di sacrificio ed anche competenza non sono mai mancati a nessuno dei componenti dell'ufficio, ai quali mi sia consentito di inviare da questo posto ancora una volta il mio plauso.

Accogliendo i voti dell'Assemblea e della Giunta di bilancio e per adempiere nel migliore dei modi ai compiti vasti e complessi dell'ufficio, ho preparato — ed è già stato approvato dalla Giunta del Governo per cui

sarà presto sottoposto a questa Assemblea — un disegno di legge per la costituzione di un comitato tecnico consultivo regionale per i trasporti e le comunicazioni, che riunisce tutti i dirigenti degli uffici pubblici preposti ai trasporti ed alle comunicazioni e tecnici di notoria indiscussa competenza nella vasta materia della quale l'ufficio si occupa.

A questo proposito ricordo agli onorevoli colleghi che l'attività della Commissione incaricata di stabilire i limiti potestativi della Regione siciliana non ha ancora sistemato e definito i limiti potestativi dell'ufficio trasporti. Alla detta Commissione, già in sede di proposte fatte da lungo tempo, venne richiesta l'istituzione di un comitato tecnico consultivo per la materia riguardante le poste e le telecomunicazioni. Questo concetto viene ora accolto ed esteso a tutta la materia attinente all'attività dell'Ufficio trasporti. Nella attesa dell'approvazione da parte dell'Assemblea di questo disegno di legge, necessario al buon andamento e coordinamento dello Ufficio trasporti, quest'ultimo ha rivolto, come ha potuto, la propria attività e la propria notevole efficienza a tutta la materia dei trasporti, la cui portata ed estensione è di una vastità che è superfluo segnalare.

Per comodità di esposizione e semplicità di sintesi suddivido quella che è l'attività complessa, ma unitaria, dell'ufficio.

Tariffe ferroviarie.

Il settore delle tariffe ferroviarie e relative facilitazioni è sempre di capitale importanza ed attualità per la Sicilia, poichè per la posizione geografica dell'Isola, eccentrica rispetto al Continente, ai mercati più importanti della Nazione, la politica tariffaria della Amministrazione ferroviaria ne condiziona in modo sensibile, anzi determinante, l'economia, influendo sulle spese di trasporto — che oggi incidono in misura decisiva sul costo delle merci — e sulla possibilità di collegamento e di esito delle varie merci siciliane sui mercati di consumo. In questo settore l'Ufficio trasporti, instancabilmente, ha propugnato e sostenuto, premendo il più possibile sull'Amministrazione ferroviaria, il massimo numero di facilitazioni, per la massima entità, per numerose merci e per vaste categorie di passeggeri. Inoltre, come gli onorevoli colleghi sanno, la Regione ha il suo rap-

presentante nella persona dell'avvocato La Rosa. Purtroppo, le condizioni di bilancio delle Ferrovie dello Stato hanno posto quella Amministrazione sul piede di rigide economie di massimo introito, condizioni perciò sfavorevoli alla concessione di qualsiasi riduzione. In seguito agli aumenti tariffari è stato rilevato, però, dall'Amministrazione centrale delle ferrovie e sulle prime risultanze statistiche, che, invece dello sperato miglioramento, gli aumenti di tariffe hanno determinato una sensibile flessione della domanda dei trasporti, con conseguente permanenza allo stato attuale degli esercizi economici; per cui quella Direzione generale è venuta nella determinazione, sempre nell'intento di alleviare la pesantezza economica dell'esercizio, di riaprire la concessione di facilitazioni onde riattivare la domanda dei trasporti.

Attualmente, le facilitazioni non sono mai generali, ma particolari, e trattate ed analizzate caso per caso; generalmente vengono concesse solo nel caso che ad esse corrisponda un minimo garantito di domanda di trasporto.

Come l'onorevole relatore di maggioranza, noi ci siamo preoccupati anche dei trasporti dei marmi di Trapani, e il Ministero ci ha fatto noto che per i marmi di Trapani è disposto ad effettuare le stesse riduzioni che vengono effettuate per i marmi di Apuania, sempre che l'industria dei marmi trapanesi sia in grado di assicurare una certa quantità di spedizione dei marmi stessi.

Pur non di meno, oltre al noto incremento della differenzialità per i passeggeri e per le merci in genere, l'Ufficio ha ottenuto sensibili facilitazioni per i viaggi collettivi di complessi teatrali, facilitazioni per tutte le categorie di abbonamento, piazzisti e viaggiatori di commercio, per trasporti di bestiame e per trasporti di vini a carri completi. In proposito, posso annunciare che altre provvidenze tariffarie in favore dei vini sono allo studio presso l'Amministrazione centrale delle ferrovie e presto saranno adottate.

Di volta in volta, poi, sono state ottenute facilitazioni tariffarie per singole manifestazioni; ad esempio, per le rappresentazioni di Taormina e per quelle classiche di Siracusa, per le due maggiori fiere siciliane, di Palermo e di Messina, e per il 10° Giro motocicli-

stico della Sicilia. Altre richieste di facilitazioni tariffarie, di cui l'Ufficio si è occupato, sono quelle riguardanti il trasporto degli asfalti, il traghetto delle autovetture, il trasporto del pesce in carri speciali refrigeranti, il trasporto del legname da imballaggio, dei rifiuti di crine vegetale, delle carrube, di pietre da costruzione, di macchinari per lo zolfo etc..

Per quanto riguarda la Primavera siciliana, essa, come si sa, costituiva un nostro sensibilissimo beneficio — e ciò è esattamente illustrato nella relazione di maggioranza — che si estendeva dal 1 gennaio al 30 giugno, cioè per ben sei mesi di ogni anno. Purtroppo, il Ministero, malgrado i reiterati, pressanti appelli, le calde perorazioni dell'Ufficio dei trasporti e dell'Assessorato per il turismo, non ha creduto, sempre per insuperabili ragioni di bilancio, di ripristinare la Primavera siciliana con le stesse modalità prebelliche ed ha invece adottato il criterio della concessione per il periodo 15 gennaio-30 aprile per singole manifestazioni concordate anche con le autorità turistiche della Regione. In tal modo si viene a fissare un calendario di riduzione la cui entità rimane, però, inferiore nella misura a quella della Primavera siciliana. Riduzione che si potrà riavere nella misura anteguerra, se il Parlamento nazionale vorrà predisporre e approvare in proposito una legge. Posso dire con una certa soddisfazione che questo settore è stato particolarmente curato dall'Assessorato e, vorrei dire, con più efficacia dallo stesso Presidente della Regione.

Una politica tariffaria, dunque, è stata ed è seguita da noi, affrontando le difficoltà del bilancio delle Ferrovie dello Stato, difficoltà delle quali ho parlato.

Linee ferroviarie - Orari.

A partire dall'8 ottobre 1950, su alcune linee ferroviarie e su tutte le reti a scartamento ridotto della Sicilia sono entrati in vigore provvedimenti e orari studiati e attuati allo scopo di regolarizzare la marcia di taluni treni. Noi riconosciamo che la marcia dei treni non è quella che dovrebbe essere per le nostre necessità di sviluppo e di rapide comunicazioni. Noi condividiamo il parere dell'onorevole Bonfiglio, il quale dice che i

treni in Sicilia marciano lentamente, e dei signori onorevoli colleghi, i quali lamentano i continui ritardi. Ma tutto questo, onorevoli colleghi, dipende soprattutto dalla situazione della nostra rete ferroviaria. Non bisogna dimenticare che le nostre linee hanno un solo binario, e che in Sicilia ancora non esiste elettrificazione, che in Sicilia marciano due tipi di treni, le automotrici ed i treni a vapore, e che il ritardo di un treno importa un ritardo per tutti gli altri treni, ritardo di gran lunga superiore a quello che si determinerebbe, qualora tutti i treni fossero di un solo tipo, o automotrici o treni a vapore. Altra causa di ritardi sulle nostre linee ferroviarie è indubbiamente costituita dalla situazione che si determina per gli incroci, che sono necessari. Se avessimo più materiale, se avessimo un numero maggiore di locomotive, di carrozze e di automotrici, potremmo far marciare i treni diversamente.

Nessuno può negare che ci sia una deficienza, siamo noi stessi a farlo rilevare continuamente al Ministero dei trasporti; e, ci piace dirlo da questo banco, siamo noi che resistiamo a tutte le interferenze del Ministero stesso, quando si tratta di concedere linee automobilistiche nell'Isola proprio perchè, nel campo delle Ferrovie dello Stato, la Sicilia è realmente in uno stato di vera depressione. E proprio perchè queste deficienze ci sono, si è cercato di migliorare le marce dei treni. L'orario, che era stato stabilito nel maggio 1949, era molto ottimistico, come dicono gli stessi tecnici. Si sperava che i treni potessero marciare più rapidamente e, quindi, non è stato previsto un periodo di tolleranza ai posti d'incrocio. Ciò ha portato a maggiori difficoltà. Ecco perchè si è affermato il concetto di concedere maggiori fermate nelle stazioni. In ogni modo, con gli ultimi provvedimenti speriamo di avere migliorato le marce dei treni.

Come loro, onorevoli colleghi, sanno, l'Assessore ai trasporti presiede alle conferenze orario e può intervenire per tutte quelle modifiche richieste specialmente dalla categoria dei commercianti, dall'Ente del turismo, dalle aziende turistiche.

Mi sia consentito dire qualche cosa circa le ultime attuazioni fatte sulle più importanti e varie linee della Sicilia.

Linea Messina-Palermo: Per migliorare la situazione delle automotrici è stato possibile ripristinare l'8 ottobre scorso le comunicazioni con le automotrici in partenza al mattino da Messina per Palermo e ritorno alla sera. Era una linea che era stata soppressa a partire dal 14 maggio 1950, in conseguenza dell'attività di una nuova coppia di treni direttissimi tra Palermo - Messina ed il continente, il cui orario veniva a scadere presso a poco nell'intervallo di tempo nel quale partivano i due treni automotrici soppressi. Per l'aumentato ritmo dei lavori della Peloritana, per l'elettrificazione del tratto Messina - Barcellona, che si spera di inaugurare nei primi mesi del 1951, e per la sistemazione della linea fra Barcellona e Santa Agata, in previsione dei lavori di elettrificazione di questo tratto, si sono dovuti effettuare dei rallentamenti nelle linee. Ciò peggiora la marcia dei treni diretti e direttissimi, che, per l'acceleramento deciso con l'orario adottato dal 14 maggio in poi, non era molto soddisfacente. Per questi motivi si è ritenuto necessario modificare l'orario dei treni diretti e direttissimi o automotrici aumentandone la percorrenza e ciò ha portato ad un effettivo miglioramento nella marcia dei treni continentali.

Linea Messina-Catania-Siracusa: Sin dal maggio 1950 è stata istituita una coppia di treni automotrici in partenza da Catania alle ore 20,30 con arrivo a Taormina alle ore 21,36, con fermata in tutte le stazioni e ritorno immediato da Taormina per Catania con arrivo alle 22,56. Questa coppia di treni, ed in particolare il treno Catania-Taormina, è stata istituita per dare ai viaggiatori della provincia la possibilità di ritornare in serata nel capoluogo.

Linea Catania - Palermo: E' stato consentito il servizio di terza classe sui treni automotrici AT 421 e 416 tra Catania e Caltanissetta che fanno servizio in tutte le stazioni. Tali treni ovviano all'inconveniente, che deriva a certe categorie di lavoratori dalla mancanza di un treno pomeridiano con servizio di terza classe da Caltanissetta a Catania, poiché l'orario del treno 926 non è adatto alle esigenze di tali categorie di viaggiatori.

Linea Marsala - Trapani: A partire dall'8 ottobre le automotrici AT 445 e AT 440 per Palermo e Trapani, coincidenti a Palermo con i treni rapidi, sono state prolungate fino a Marsala, venendo incontro in tal modo alla aspirazione di quella città.

Linea Palermo - Agrigento: Dall'8 ottobre i treni AT 414 e AT 451 vengono effettuati con automotrici di tipo 472 anziché di tipo 56. Si ha così maggiore disponibilità di posti, dando, nello stesso tempo, ai viaggiatori un mezzo più comodo.

BOSCO. Bisogna migliorare l'orario.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Ne abbiamo già parlato.

La linea Siracusa - Modica - Canicattì è servita con automotrici AT 448, 447, 444, 446, 419. La linea Modica - Canicattì costituisce la prima comunicazione celere tra Palermo e Modica; il servizio, sempre a partire dall'8 ottobre, viene effettuato con automotrici tipo 472 anziché di tipo 56. Uguale provvedimento per l'altra comunicazione celerissima fra Palermo e Modica, con arrivo e partenza nelle primissime ore del giorno, sarà adottato non appena il Compartimento avrà disponibilità di altri mezzi.

Rete a scartamento ridotto: Si è ottenuto su queste linee il servizio con automotrici che tanto favore ha incontrato fra il pubblico. Ed ancora, sulla linea Castelvetro - Porto Empedocle e Castelvetro - Burgio - Santa Ninfa - Salemi è stato iniziato il servizio con sole automotrici; servizio che è quasi in funzione sulla linea Palermo - Sant'Erasmo - Burgio. In tutte queste linee si è avuto un sensibile miglioramento sia come numero di treni che come celerità. Non appena verranno altri mezzi si provvederà ad estendere il servizio in tali linee.

E veniamo alla nota dolente: Ferrovia Siracusa - Ragusa - Vizzini. L'annoso problema della Siracusa - Ragusa - Vizzini, come l'Assemblea sa, è avviato a soddisfacente soluzione, con l'attuazione dell'esercizio misto a vapore sul tratto sino a Vizzini e con l'istituzione di linee automobilistiche integrative per i rimanenti tratti. Il servizio si svolge ora in modo regolare, con soddisfazione delle popolazioni servite, senza che pervengano più i numerosi esposti e le molteplici proteste causate dal vecchio servizio ferroviario, specie negli ultimi tempi precedenti la modifica.

Gli onorevoli colleghi ricorderanno che spesso si è parlato in Assemblea di questa linea non più confacente ai bisogni della popolazione. Tale linea fu istituita con lo scopo preciso del trasporto delle pietre asfaltiche; ora, poichè il trasporto di questo materiale oggi non segue più quella linea, il servizio viene quasi a perdere il suo significato. D'altra parte, gli onorevoli colleghi della zona sanno, e gli altri hanno sentito spesso volte, che questa linea ha le sue stazioni lontane dai centri abitati 7, 8, 9, 11 e persino 14 chilometri, per cui le popolazioni, per servirsi di questa ferrovia lumaca, dovevano prima percorrere lunghi tratti di strade con mezzi di fortuna o a piedi. Quindi, la soluzione, che si è escogitata, di sostituire una parte di questa ferrovia, specialmente quella che deve servire centri abitati, con una linea automobilistica, è di piena soddisfazione per i cittadini.

Vorrei dire che, quando qualche volta, (e l'onorevole Di Martino ne può dare atto) tenendo presente la legge del 1939 che dà la preferenza a tutti gli impianti fissi, bisogna imporre un divieto di servizio ad altre linee automobilistiche, noi riceviamo immediatamente lamentele da tutti i cittadini della zona.

DI MARTINO. E' la verità.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Ma di questo argomento parleremo poi. Altro inconveniente verificatosi di seguito alla trasformazione, è quello del licenziamento di una parte del personale. Si tratta, però, di 56 fra salariati ed impiegati, dei quali molti avevano raggiunto il limite di età e che a seguito delle nostre pressioni personali presso il Ministro, come essi medesimi possono testimoniare, hanno avuto dilazionato questo licenziamento, ricevendo anche una somma tale da potere intraprendere altra attività ed altro lavoro. Non è stato possibile da parte delle Ferrovie dello Stato assumere questo personale anzitutto perchè quella amministrazione oggi non assume personale se non per concorso.

Questa, dunque, è l'attuale situazione della Siracusa - Ragusa - Vizzini, la quale avrà naturalmente un maggiore incremento appena il Senato avrà votato la legge che interessa non solo detta linea ma anche la Circumet-

nea e prevede forti stanziamenti per l'una e l'altra ferrovia. Potrei, su per giù, dire le stesse cose, per quanto riguarda la Circumetnea, la quale ha però altre caratteristiche e riveste una maggiore importanza, onorevole Bonfiglio.

Il problema dell'elettrificazione naturalmente risolve tutti gli inconvenienti. Ora, in Sicilia, ritengo sia più opportuno pensare prima all'elettrificazione di quelle ferrovie che rivestono una maggiore importanza. Speriamo non sia lontano il giorno in cui si possa pensare anche alla elettrificazione della Circumetnea. Comunque, ritengo che il problema sarà in gran parte risolto non appena (come ci risulta da assicurazioni avute dal Ministero) sarà votata la legge che prevede lo stanziamento di circa un miliardo per la Circumetnea. Si potrebbero, così sostituire ai treni a vapore le automotrici; e l'esperienza ci insegna che le ferrovie secondarie servite con automotrici riescono veramente efficienti, oltrechè gradite alle popolazioni. Noi, alla Circumetnea, abbiamo concesso diverse linee automobilistiche. E' di questi tempi la concessione di nuove linee che allacciano paesi fino a questo momento tagliati fuori. La Giunta del bilancio ha trasmesso a noi la proposta dell'onorevole Bonfiglio circa la statizzazione di tali linee. Tale proposta è stata subito inoltrata al Ministero con il nostro parere favorevole ed insisteremo personalmente, ai primi di gennaio, appena saremo liberi dai lavori dell'Assemblea, presso il Ministero stesso. Devo sinceramente dire che non mi faccio eccessive illusioni in proposito.

GUARNACCIA. E perchè?

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Per la situazione stessa delle Ferrovie; perchè, se le Ferrovie dello Stato dovessero prendere in gestione diretta la Circumetnea e la Siracusa - Ragusa - Vizzini, dovrebbero far altrettanto anche per tutte le linee a scartamento ridotto che esistono in Italia.

NICASTRO, *relatore di minoranza*. Sono le uniche ferrovie a gestione privata.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Questo non è esatto; e la linea calabro-lucana?

NICASTRO, *relatore di minoranza*. Sto parlando della Sicilia.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Io non parlo delle linee siciliane, ma di quelle a scartamento ridotto di tutta Italia. Non vedo perchè si debba assolutamente pretendere che lo Stato faccia soltanto per noi quello che dovrebbe fare attivamente per tutti.

COLAJANNI POMPEO. Intanto qui hanno costruito tutte queste linee secondarie. Ci hanno fatto questo bel regalo!

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti e alle comunicazioni*. Bisogna rimediare; il che lo Stato sta cercando di fare. Lo Stato proponendo una legge per lo stanziamento di un miliardo a titolo di sovvenzione dimostra proprio l'intenzione di migliorare la situazione!

NICASTRO, *relatore di minoranza*. E i 500 miliardi che ha speso finora che cosa sono?

BONFIGLIO. Il punto è questo, onorevole Assessore: quale quota delle spese sostenute in tutta l'Italia, per la rete nazionale, è stata attribuita alla Sicilia? Noi aspettiamo, sperando che venga anche la nostra volta.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Mi lasci continuare.

Elettrificazione.

I lavori di elettrificazione sul tratto Messina - Barcellona procedono alacremente; per essi sono stati stanziati, in conto patrimonio, due miliardi. Detti lavori potrebbero procedere anche a ritmo più accelerato, ma non sarebbe nè utile nè opportuno in quanto la data di ultimazione è condizionata alla disponibilità della energia elettrica, disponibilità che ritarda notevolmente rispetto ai corrispondenti lavori ferroviari, tanto che i lavori devono venire rallentati onde sincronizzare l'ultimazione di essi con la raggiunta disponibilità dell'energia elettrica; il tutto allo scopo di evitare il notevole deperimento che l'iniziativa della linea determinerebbe sull'impianto ultimato, oltre che all'ingente spesa per il necessario guardianaggio. Per dare un'idea solo approssimativa circa l'entità delle somme occorrenti

per i lavori necessari all'elettrificazione segnalo che un solo chilometro di detti lavori, gli impianti fissi e di produzione di energia considerate tutte le quote fisse di armamento, importa, *grosso modo*, una spesa di circa 40 milioni. Sulla scorta di tali cifre si può ottenere una utile indicazione circa l'entità della somma necessaria per i lavori di elettrificazione di cui ci occupiamo.

Ricostruzioni, miglioramenti e servizio navi traghetto.

Sulla ricostruzione ferroviaria in Sicilia desidero chiarire agli onorevoli colleghi che i dati che sono stati segnalati, secondo i quali la ricostruzione ferroviaria non è ancora ultimata al cento per cento, riguardano la rete nazionale considerata come un tutto unico, mentre, per la Sicilia si può asserire, in certo qual modo, che la ricostruzione a tutti gli effetti pratici è già ultimata, anzi che tutti i dati statistici relativi ad essa, escluso il dato riguardante le carrozze, superano i corrispondenti dati pre-bellici. Circa le carrozze ed i carri va detto che, sebbene il loro numero non abbia ancora raggiunto quello pre-bellico, se ne ottiene ugualmente un più intenso servizio accelerandone il movimento di circolazione sulla rete e riducendo allo stretto indispensabile le soste per pulizia, manutenzione, revisione e riparazione. Va segnalato ancora che non si è soltanto ricostruito quanto prima esisteva, ma si sono apportati sensibili miglioramenti rispetto al passato; così, ad esempio, tutti i ponti ricostruiti (e sono la maggioranza di quelli esistenti) sono stati progettati ed eseguiti per il traffico dei treni pesanti, cosa questa che costituisce un notevole miglioramento rispetto alle condizioni generali pre-belliche della rete. Così dicasi, ad esempio, della stazione di Messina che nella ricostruzione è stata nettamente migliorata rispetto a quella preesistente, distrutta dagli eventi bellici.

Anche l'armamento in genere, che attualmente lascia a desiderare, è in revisione ed in lenta sostituzione. Esistono, infatti, già posti in atto, notevoli tratte di armamento pesante, quali la Messina-Catania, la Palermo-Fiumetorto, la Messina-Barcellona, mentre numerosissime altre tratte,

meno estese singolarmente, sono state già poste in opera un pò dappertutto. E poichè siamo in tema di miglioramenti desidero fare alcune precisazioni sul servizio dei traghetti verso la Sicilia e verso la penisola. Mi spiace rilevare l'inesattezza di quanto è stato detto circa una pretesa inferiorità del tonnellaggio di scafo e di materiale merci traghettato rispetto ai corrispondenti dati prebellici. Le notizie esatte circa i traghetti e il relativo servizio attraverso lo Stretto sono le seguenti: nel secondo periodo pre-bellico erano in servizio tre navi traghetto per un tonnellaggio complessivo di circa dieci mila tonnellate; attualmente sono in servizio quattro navi traghetto per un tonnellaggio complessivo di tredici mila tonnellate. Vi sono anche due unità in approntamento oltre alla nave traghetto « Cariddi ».

NICASTRO, *relatore di minoranza*. Sono spiacente di dovere confermare i dati che sono stati prospettati dalla maggioranza...

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Io devo credere a quello che dice il Ministero. La maggioranza avrà sbagliato.

NICASTRO, *relatore di minoranza*. Parlo della relazione di maggioranza al Parlamento nazionale; la prenderò in biblioteca e gliela mostrerò. Il « Cariddi » è stato sostituito? Risponda a questo. Esiste una sola nave per il grosso tonnellaggio? Risponda a questo.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Il tonnellaggio di oggi è superiore a quello pre-bellico.

NICASTRO, *relatore di minoranza*. Il « Cariddi » non è stato sostituito.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Parliamo di tonnellaggio. Il « Cariddi » andrà presto in riparazione. Non posso fare conversazione. Io non l'ho interrotto, quando Ella parlava, onorevole Nicastro.

Asserisco che il tonnellaggio è superiore a quello dell'ante-guerra; e questo ha già dimostrato il Capo compartimento in sede di Giunta del bilancio.

Trattiamo, ora, l'argomento esaminato ieri sera dall'onorevole Bonfiglio, circa l'esportazione degli agrumi a proposito del traghettamento.

Ho voluto assumere nuove e più precise notizie. In questo periodo, nelle 24 ore, transitano sullo Stretto 1300 veicoli. Le navi traghetto, che fanno servizio di spola, sono in piena efficienza. Sono queste le dichiarazioni fatte pochi momenti fa dall'ingegnere Mauteri, che è il responsabile di questo settore. Ricordo agli onorevoli deputati che durante il periodo bellico e pre-bellico mai è stata superata la cifra di 900 veicoli nelle 24 ore. Attualmente transitano per le Calabrie verso il Continente 13 tradotte di agrumi ed è impossibile, per la situazione della rete delle Calabrie, sopportare un maggior numero di tradotte; tanto più che il numero di tradotte in atto in servizio determina continuamente il ritardo di tutti i treni in marcia su questo tratto della rete nazionale. Di seguito alle nostre insistenze presso il Ministero dei trasporti perchè ci fossero inviati nuovi carri e fosse aumentata la possibilità del traghettamento della merce dalla Sicilia, il Ministero aveva proposto di sopprimere il passaggio delle carrozze viaggiatori.

Tutto ciò avrebbe avuto una triste ripercussione, perchè non dobbiamo dimenticare che, pur ammettendo che i siciliani avrebbero fatto buon viso a questo provvedimento, di certo non in guisa analoga esso sarebbe stato considerato dai turisti, che in questo momento vengono in Sicilia. Abbiamo, quindi, dovuto dire al Ministero che non è opportuno sopprimere il traghettamento di tutte le carrozze viaggiatori. Attualmente il traghettamento delle carrozze viaggiatori è stato limitato; sono state sopprese cioè 7 carrozze al giorno, allo scopo di sostituirle con 7 vagoni di agrumi. Come può costatarsi la notizia allarmante, data da impiegati o funzionari che siano, non risponde alla realtà. Le navi traghetto sono in piena efficienza e nelle 24 ore trasportano 1300 veicoli verso la sponda calabra.

Altri miglioramenti sono stati apportati nel campo dei trasporti; ad esempio il traghettamento della terza classe.

Gli onorevoli colleghi sanno che mai, prima d'oggi, la Sicilia aveva avuto la possibilità di fare passare comodamente lo Stretto ai viaggiatori di terza classe. Questo sta a provare che la situazione delle navi traghetto, se non di gran lunga superiore a quella dell'anteguerra, è certamente migliore.

Altri miglioramenti servono a dare un ritmo diverso alla Sicilia. Noi siamo i primi

a ripetere al Ministero che la situazione delle ferrovie siciliane è insopportabile, ma dobbiamo riconoscere onestamente che dei miglioramenti vanno man mano apportandosi. Uno dei più importanti è costituito dalla posa del doppio binario nel tratto Palermo - Fiumetorto. Da recente, infatti, sono stati sbloccati 10 miliardi del fondo E.R.P. e proprio con questa somma sarà finalmente risolta la questione del tratto Palermo - Fiumetorto, problema di vitale importanza per tutte le nostre comunicazioni, giacchè in questo momento non sarebbe possibile aggiungere al servizio di linea, oggi espletato, neppure il più piccolo treno, poichè questo tratto di rete è completamente saturo.

Altro provvedimento che renderà più agevole i trasporti e che, vorrei dire, migliorerà i trasporti urbani di Palermo è quello che riguarda la circonvallazione. Come gli onorevoli deputati sanno, il primo tratto è stato compiuto e con i primi di gennaio andranno in appalto i lavori per l'approntamento del secondo tratto; in tal modo verrà eliminato per la città di Palermo il fastidio enorme dei passaggi a livello. Sono stati già compiuti in questi giorni dei sondaggi intesi ad accertare la situazione del suolo giacchè dalla stazione « Lolli » avrà inizio un tunnel di 600 metri che andrà ad allacciarsi con un altro tunnel, il quale dovrebbe passare sotto questo palazzo.

Un altro miglioramento dei servizi ferroviari potrà ottenersi mediante la eliminazione dei passaggi a livello di Catania posti ad Ognina e nel Viale 20 settembre. Anche questi lavori potranno compiersi mediante l'impiego dei fondi E.R.P., recentemente sbloccati, cui ho fatto riferimento.

Del resto, che miglioramenti siano stati apportati lo si può desumere, considerando l'approvvigionamento del carbone e della legna da ardere che prima si svolgeva fra innumerevoli difficoltà. Non bisogna dimenticare, cioè, le difficoltà dei periodi precedenti, per rendersi conto delle grandi realizzazioni compiute dal 1944-45 in poi.

Nuove costruzioni ferroviarie.

Procedendo a considerare questo aspetto del problema non può prescindersi dal parlare del dualismo in atto esistente tra strada e rotaia. Molto è stato detto e scritto, molto

si dice e si scrive da parte dei sostenitori dell'una e dell'altra.

A me sembra che, fra tutti i « pro » e i « contro » che i due sistemi comportano, si possa distinguere un orientamento destinato a prevalere. Ad esaminare attentamente la questione, a me sembra che la rotaia sia destinata ad essere preferita per i grandi trasporti a grandi distanze, per i quali essa offre un netto e sensibile vantaggio rispetto ai risultati conseguibili facendo ricorso ai trasporti su strada, i quali d'altro canto sono più agili, più snelli e meno costosi, ove si tratti di trasporti meno lunghi e di minore entità.

La migliore soluzione sarebbe, senza dubbio, quella della collaborazione fra i due grandi mezzi di trasporto: pertanto, risolto un primo aspetto del problema, quello specifico, in relazione alle grandi e medie distanze, appare quindi determinato il punto di frizione, sul quale intendo soffermarmi. Stando così le cose, non può essere dubbio che in Sicilia, dove scarseggiano gli itinerari a grandi distanze, ci si orienti verso la strada; e ciò conduce ad un'ampliamento delle rete stradale capillare in tutta la Sicilia, atto a consentire a tutti i prodotti, specialmente a quelli agricoli e minerari, di raggiungere, a prezzi economici, le grandi arterie di comunicazione, siano esse su strada o su rotaie, per poi proseguire il loro viaggio verso i mercati di assorbimento, verso i centri di consumo.

Questa è, in grande sintesi, la fisionomia del sistema delle comunicazioni in Sicilia; sistema che, sia per il cambiamento dei tempi che a causa dell'odierno progresso, fa rilevare ancora di più il problema del dualismo tra la strada e la rotaia. Il presupposto, per una soluzione in questo campo, è la modifica (la cui necessità è ormai vivamente avvertita) della legge del 1939, che regola tutta la materia delle concessioni automobilistiche di qualsiasi genere e la connessione di essa con le vitali esigenze della grande azienda ferroviaria dello Stato.

Circa le nuove costruzioni, inoltre, è attualmente pendente presso il Ministero dei trasporti, e precisamente presso l'Ufficio studi e progetti, l'esame di nuove costruzioni ferroviarie in Sicilia. Lo stato attuale dei lavori è il seguente: i lavori per riparazioni di danni bellici nonchè i lavori per il com-

pletamento della nuova linea Schettino-Regalbuto sono quasi del tutto ultimati e quasi certamente, in dipendenza del tempestivo completamento dell'impianto telefonico, col 1 gennaio 1951 sarà iniziato il servizio merci, per la campagna agrumaria in corso, nelle stazioni di Mandarano e Carcaci. L'esercizio completo del servizio dei viaggiatori e delle merci sarà iniziato, così almeno si prevede, entro il primo semestre del 1951.

Per la linea Giardini-Randazzo sono in corso le pratiche per la stipula dei contratti di concessione in appalto dei lavori di completamento della sede stradale. Si prevede che i lavori inizieranno nei primi mesi del 1951.

Circa i lavori dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici, (per quanto la competenza relativa spetti al corrispondente Assessorato dei lavori pubblici, pur tuttavia l'Ufficio dei trasporti se ne occupa, al fine di svolgere la sua funzione di propulsione per tutti i problemi che abbiano attinenza con quelli dei trasporti) è risultato che lo stato attuale di tali categorie di lavori è il seguente: sono stati assegnati 10 miliardi per la costruzione della linea Caltagirone-Gela e risulta che i lavori saranno iniziati quanto prima giacché è prevista la concessione in questi giorni di un primo stanziamento di circa 450 milioni.

Per la circonvallazione di Palermo sono stati fatti, come ho detto, dei sondaggi del sottosuolo e sono stati stanziati i fondi per l'approntamento del secondo lotto di lavori; si prevede che sicuramente entro il 1951 i lavori del primo lotto, fino alla nuova stazione della Via Notarbartolo, saranno completati.

Per quanto riguarda la linea Trapani-Catania, la competenza al riguardo è in parte del Ministero dei lavori pubblici ed in parte del Ministero dei trasporti e precisamente spetta al primo appaltare il tratto Alcamo-diramazione ed Alcamo-Polizzi ed al secondo il tratto Polizzi-Ganci-Nicosia-Agira-Regalbuto. Per il tratto di competenza del Ministero dei lavori pubblici, sono stati già completati i rilievi relativi; essi si trovano già presso la Direzione generale delle costruzioni ferroviarie. E' quindi chiusa la fase dei rilievi; siamo già entrati nella fase della progettazione.

Linea Canicatti-Caltagirone: Gli studi per la redazione del progetto sono stati già iniziati; il progetto prevede la trasformazione

della linea a scartamento ridotto, del tratto Caltagirone-Savoca, in linea a scartamento normale.

Trasporti su strada.

E passiamo alla parte che bisogna riguardare più da vicino, e precisamente alle auto-linee. L'attività preminente del mio ufficio si esplica in conseguenza di uno sviluppo sempre crescente dei trasporti commerciali, industriali ed agricoli fra tutti i vari centri della Sicilia. Le numerose concessioni di gestione di autoservizi, che l'Ufficio ha accordato in questi ultimi due anni, fanno rilevare, appunto, che il trasporto su strada trova motivo di insopprimibile necessità in alcune zone della Sicilia, a causa della particolare situazione geografica di esse, ed in altre a causa dell'insufficienza del servizio esplicato dalle ferrovie stesse. In relazione a ciò, l'Ufficio è efficacemente intervenuto per garantire la regolarità e celerità dei servizi automobilistici nella zona centrale dell'Isola istituendo servizi circolari tra i centri importanti, servizi che permettono ai paesi di comunicare tra di loro, in modo cioè da consentire ad un viaggiatore di rientrare nella stessa giornata nella propria sede. Un esempio di ciò abbiamo nelle Madonie: c'è una linea che unisce Geraci-Ganci-Petralia-Alimena e che, prendendo da Alimena, permette che questi paesi siano collegati con le provincie di Catania, Enna e Caltanissetta attraverso le linee delle ditte Scelfo e Chinnici.

Nelle zone della Sicilia orientale vi sono, inoltre, autoservizi che si limitano a collegare paesetti o paesi di montagna con le stazioni ferroviarie. Di recente queste linee sono state prolungate fino ai capoluoghi di provincia. E' stato questo un provvedimento che in un certo senso ha urtato un poco l'Amministrazione delle ferrovie, la quale pretende che noi ci si limiti a portare i viaggiatori dai paesi agli scali ferroviari e viceversa. Ma noi abbiamo insistito ed insisteremo sulla linea di condotta seguita e non consentiremo che sia tolta ai siciliani la comoda possibilità dei trasporti su strada, fino a quando le Ferrovie dello Stato in Sicilia non avranno raggiunto lo stesso sviluppo delle altre regioni di Italia.

Numerose altre autolinee sono state concesse a ditte private ed alle società esercenti le ferrovie secondarie Circum-Etna e Sira-

cura-Ragusa-Vizzini ad integrazione dei rispettivi servizi ferroviari.

L'Ufficio ha altresì realizzato, tra i capoluoghi di provincia e di comuni, servizi di comunicazioni, che si svolgono nelle ore antimeridiane. Era questo uno dei problemi ed anche una delle linee direttive che ci eravamo imposti.

Nel 1949, quando abbiamo assunto l'Ufficio trasporti, abbiamo posto come prima meta il collegamento di tutti i comuni ed anche delle frazioni ai capoluoghi di provincia, ed in un secondo tempo il collegamento, nelle ore del mattino, dei capoluoghi di provincia con i comuni, in modo che commercianti, agricoltori, medici, insegnanti, etc. potessero nelle ore del mattino recarsi dai capoluoghi di provincia nei comuni e viceversa. Per ultimo ci siamo posti un altro importante problema nel campo dei trasporti su strada: il problema del collegamento dei comuni di particolare importanza agricola e commerciale, comuni di una determinata provincia, con il capoluogo di altre provincie. Da poco tempo sono state istituite in questo senso importantissime linee che collegano comuni di importanza commerciale e industriale della provincia di Messina con la provincia di Catania. V'è oggi, ad esempio, la linea Sant'Agata di Militello-Catania. Lo stesso potrei dire per i comuni della provincia di Enna che sono stati collegati direttamente con Catania e con Messina; analogamente potrei dire per la provincia di Palermo che è stata collegata con quella di Trapani e specificatamente con Alcamo. E non solo, aggiungo, si può partire nella mattina da Alcamo per recarsi a Palermo, ma abbiamo anche chiesto l'istituzione delle linee inverse, intese a permettere che nelle ore del mattino si possa partire in autopulmann da Palermo e recarsi ad Alcamo, a Trapani e così via.

Per quanto concerne l'istituzione di autoservizi stagionali, devo render noto che sono state accolte tutte le richieste avanzate e che si è intervenuti per il completo soddisfacimento delle esigenze del traffico. Ed anzi in determinati centri dell'Isola, fra cui Palermo, si è dovuto addirittura prorogarne l'esercizio di qualche mese, dopo la scadenza.

Grande importanza hanno assunto gli autoservizi da gran turismo per le località turistiche dell'Isola. Al riguardo l'Ufficio è intervenuto efficacemente in occasione della

conferenza del gran turismo, tenutasi in Sorrento lo scorso febbraio, ed è riuscito a fare accogliere tutte le richieste delle varie ditte, superando le difficoltà opposte dal rappresentante delle Ferrovie dello Stato. L'Ufficio ha altresì esplicato la più intensa attività per dare maggiore sviluppo all'attività turistica dell'Isola, invitando, di sua iniziativa, ditte particolarmente attrezzate ad avanzare richieste di concessione per l'esercizio di servizi turistici. Colgo l'occasione, in questa sede, per informare l'Assemblea che quest'anno la conferenza del gran turismo avrà luogo in Sicilia dal 4 al 12 febbraio; essa avrà inizio a Taormina e si concluderà nella nostra città.

Grande attenzione ha rivolto l'Ufficio ai servizi urbani e non solo per quanto concerne il rimodernamento dei servizi stessi.

Onorevoli colleghi, ricordiamo la situazione deplorabile delle tranvie di Catania, quella ancora più deplorabile delle tranvie di Trapani e quella addirittura disastrosa di Messina. Ebbene, in due anni siamo riusciti a fare sostituire tutte le linee tranviarie con linee filoviarie, ed a Messina abbiamo fatto rimpiazzare le vecchie vetture tranviarie con vetture modernissime, che hanno riscosso la adesione e, vorrei dire, il compiacimento della cittadinanza.

A questi provvedimenti, che hanno servito a rimodernare e a mettere su un piano che ci fa onore tutti i servizi urbani dei grandi centri, vanno uniti tutti i provvedimenti che si sono adottati per l'istituzione dei servizi urbani a Caltagirone, Caltanissetta e Marsala. A Caltanissetta i servizi urbani inizieranno col 1° gennaio e per Marsala è stata data in questi giorni ad una ditta privata la concessione di esercizio.

Posso assicurare l'Assemblea che solo qualche comune della Sicilia rimane a tutt'oggi non servito da autolinee. Questo avviene specialmente nella provincia di Messina; a causa della mancanza di strade e di ponti non è stato possibile, ad esempio, allacciare Limina e qualche altro comune. Abbiamo provveduto, però, nel periodo estivo a concedere che la autocorriera passasse sul greto del fiume; questo abbiamo fatto pur di dare ai cittadini di tali comuni la comodità che essi non hanno. Posso affermare che in generale le molteplici attività isolate hanno trovato nelle istituzioni delle linee siciliane extra urbane, urbane e stagionali sempre un crescente incremento.

Quanto affermo risulta dai seguenti dati statistici concernenti la percorrenza chilometrica delle linee urbane ed extra urbane della Sicilia, dalla data del 1948 ad oggi.

Nel 1948 sono stati percorsi in Sicilia 13 milioni 745 mila 49 chilometri; nel 1949, 19 milioni 354 mila 557; nel 1950, 24 milioni 187 mila 494.

Tale crescente aumento della percorrenza chilometrica, che giunge quasi a raddoppiarsi nello spazio di due anni, è dato appunto dalla istituzione di nuovi autoservizi, richiesti dalle aumentate necessità di traffico, e della intensificazione di programmi di esercizio delle autolinee già esistenti. In particolare dal 1° gennaio 1950 ad oggi sono state autorizzate ben 41 autolinee extra-urbane, 9 urbane, 34 turistiche, 42 stagionali, 4 per i trasporti di operai alle miniere mediante autocarri particolarmente attrezzati e 12 autoservizi occasionali, per un totale complessivo di 142 concessioni di esercizi di linee. I dati predetti indicano, infine, che in Sicilia il trasporto su strada acquista sempre maggiore impulso e rivela le sue caratteristiche di indispensabilità e di preferenza, in quanto è il più adatto a soddisfare le esigenze di sviluppo e di progresso dei centri isolani.

Azienda Siciliana Trasporti: Nella più vasta attività dell'Ufficio ed in relazione alla materia automobilistica si inquadra il problema dell'A.S.T., le cui vicende sono notissime a questa Assemblea, che tanto se ne è occupata. Creata con legge regionale, l'Azienda siciliana trasporti, come è noto, non ha scopo di lucro; piuttosto la sua attività va intesa come azione integratrice e calmieratrice dell'industria privata nello stesso campo. Ecco perchè, in ordine all'azione integratrice di essa, le sono stati attribuiti in gestione anche autoservizi economicamente passivi, ma socialmente necessari.

Sia ben chiaro, però, che non le è stato concesso soltanto esercizio di linee passive; ad essa, sempre nell'ambito della legge del 1939 ed in ottemperanza al disposto di questa onorevole Assemblea, secondo cui deve darsi all'A. S. T. la preferenza di concessione a parità di ogni altra condizione voluta dalla legge, sono stati assegnati — sia ben chiaro — anche i servizi economicamente attivi. Prova ne sia che, pur con il fardello della gestione passiva e con le difficoltà amministrative e di gestione, crea-

te da una situazione finanziaria che per anni è rimasta precaria e difficilissima, pur con tutto questo, già l'A.S.T., a mezzo del suo Presidente, ha potuto assicurare di avere raggiunto la sua parità di gestione; ciò che — è bene ponderarlo — costituisce un successo di grande portata.

L'A.S.T. rimane uno strumento utile ed efficace di cui la Regione dispone, nella sua politica dei trasporti, perchè con essa le è consentito di manovrare e di influire sensibilmente ed utilmente nel campo degli auto-trasporti, in cui è facile prevedere a breve scadenza grandi, notevoli modifiche ed innovazioni.

E concludo su questa parte, riservandomi — perchè non vorrei abusare del tempo concessomi — di dare maggiori spiegazioni ed informazioni all'onorevole Bonfiglio, il quale mi aveva rivolto una interrogazione riguardante la S.I.T.A. (vorrei dire che ieri sera l'onorevole Bonfiglio ha svolto l'interrogazione stessa). Non avendo potuto rispondere in precedenza, perchè assente, io intendo precisare che l'Ufficio non ha mancato, in tutti i campi, di esercitare delle pressioni, perchè tutte le aziende, dalla più piccola alla più grande, sostituissero i mezzi antiquati. Possiamo anzi precisamente informare che la S.I.T.A., che non rivelava un'attrezzatura adeguata, ha ricevuto ripetute ispezioni da parte del Compartimento di Catania e di quello di Palermo, e, perchè no, anche da noi personalmente, che varie volte ci siamo recati a Catania, per constatare la situazione in cui si trova il materiale di tale società. Ed anzi, per un anno intero, noi abbiamo negato alla S.I.T.A., anche quando ne aveva il diritto secondo la legge del 1939, ogni ulteriore concessione di esercizio perchè essa non si presentava a posto con il suo materiale rotabile. Ebbene, oggi dobbiamo onestamente riconoscere che la S.I.T.A. si è messa in linea con le altre imprese e che in questi ultimi giorni anzi si son potuti vedere a Catania dei mezzi modernissimi della S.I.T.A.: le vetture articolate. Non solo questo; la S.I.T.A., al 31 dicembre di quest'anno, non dovrà più mantenere fra il suo materiale rotabile alcuna « Fiat 635 », mezzo antiquato e piccolo, che produce proprio gli inconvenienti dei quali parlava l'onorevole Bonfiglio nella sua interrogazione.

Naturalmente, con le aumentate esigen-

ze di traffico, specialmente nel periodo stagionale, i mezzi si rendono spesso insufficienti e noi abbiamo preveduto ogni possibile inconveniente per l'estate prossima, imponendo alla S.I.T.A. — e non soltanto ad essa, ma a tutte le ditte concessionarie — che l'anno venturo, in considerazione delle modificate condizioni del mercato degli automezzi, non si verifichino assolutamente in Sicilia gli affollamenti ed i pigiamenti, che abbiamo avuto occasione di registrare in anni trascorsi.

E vorrei concludere annunciando all'Assemblea che il Governo regionale, su mia proposta, ha già approvato un disegno di legge, che presto sarà inviato alla Commissione legislativa competente, un disegno di legge che vuole essere uno strumento efficace per dare ai servizi automobilistici, i quali per noi rivestono una grande importanza, un'organizzazione perfetta, una organizzazione atta a porre i servizi automobilistici sul piano dell'organizzazione, vorrei quasi dire ferroviaria (non alludo di certo all'organizzazione ferroviaria siciliana). Verranno istituite stazioni di diverso tipo: stazioni per i posti di partenza, cioè stazioni di capolinea e stazioni di sosta. Esse saranno fornite di una sala per biglietteria, avranno i loro bar, il telefono, avranno soprattutto un orologio che sarà utile per il funzionamento dell'autolinea stessa. In altre parole, fermatosi alla stazione, l'autista dovrà punzonare il suo biglietto sul quale è detto a che ora è giunto ed a che ora è ripartito. Ciò consentirà che i servizi automobilistici non siano affidati alla buona volontà dell'autista o del concessionario, ma metterà i servizi stessi su un piano di regolarità, su un piano quasi di perfezione.

Le stazioni, quindi, avranno la biglietteria, avranno esposto l'orario ferroviario, avranno le loro sale. I posti nei quali si prevede un afflusso di turisti avranno una sala di prima classe, cioè una sala per i turisti, ed una per gli altri viaggiatori, avranno gabinetti di decenza, telefono, posti di soccorso per macchine etc. E soprattutto queste stazioni avranno una organizzazione unitaria in tutta la Sicilia. Come ho già detto, saranno di diverso tipo, dalla pensilina alla stazione vera e propria, e ci daranno la possibilità di coordinare i servizi. Si ovvierà anche ai gravi inconvenienti che oggi si verificano, a causa della legge del 1939. E' stata, cioè, escogitata la maniera di

superare le difficoltà che i viaggiatori incontrano per i « divieti di servizio » vigenti su molte linee locali. Il viaggiatore, fermo in una stazione, potrà anche usare il mezzo che abbia il « divieto di servizio » giacchè sarà istituita una camera di compensazione tra il concessionario della linea locale e il concessionario di quella che non avrebbe diritto di prendere passeggeri. Riteniamo di poter dare in questa maniera una sistemazione ed una vera organizzazione a tutti i servizi automobilistici. Questo mezzo forse ci servirà per lo sviluppo di cui parlava ieri l'onorevole Castrogiovanni.

CASTROGIOVANNI, *Presidente della Giunta del bilancio*. La ringrazio.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Si va per gradi, onorevole Castrogiovanni.

Comunicazioni aeromarittime.

Regionalmente il problema consiste nelle comunicazioni aeromarittime e marittime delle isole minori con la Sicilia, e cioè principalmente delle Egadi e Pelagie con Trapani e Porto Empedocle, e delle Eolie con Milazzo, Messina e Napoli. Nessun dubbio che le navi addette ai servizi, escluse alcune, sono insufficienti ed inadatte; ma posso assicurare, d'altronde, che, considerata l'attuale indisposizione di naviglio minore, oggi di più e meglio non si poteva e non si può fare, per servire quelle isole, le cui necessità di comunicazione sono state prese a cuore e con interesse dall'Ufficio trasporti e comunicazioni. Fin dalla costituzione, l'Ufficio ha posto e continua a porre in termini scottanti il problema. Quanto era subito ottenibile, onorevoli colleghi, è stato ottenuto. Non vi è dubbio che lo stato di quelle comunicazioni, dopo il passaggio di gestione dalla « Meridionale » alla « Cirincione », e per i provvedimenti adottati dal Ministero della marina mercantile proprio sotto l'assillo dello Ufficio regionale dei trasporti, è alquanto migliorato; la sua soluzione definitiva e razionale coinvolge però, lo ripeto, un problema piuttosto grave: quello della disponibilità del naviglio minore e quindi della corrispondente legislazione circa le facilitazioni per costruzioni navali del genere.

Trattasi, peraltro, di linee sovvenzionate

dallo Stato, il quale stabilisce le relative convenzioni di concessioni; è, quindi, facile arguire che tutti i problemi del settore, per quanto agitati, perorati e proposti dall'Ufficio regionale dei trasporti, ricadono completamente nella competenza del Ministro della marina mercantile, ente sovvenzionatore. Purnondimeno, l'azione dell'Ufficio trasporti in questo settore è stata ed è instancabile e non verrà meno fino alla completa, razionale, definitiva soluzione del problema stesso.

Sempre in favore delle isole interessate, oltre ai provvedimenti per le poste e le telecomunicazioni, dei quali ho già detto qualcosa, l'Ufficio ha propugnato, come è noto, la possibilità per ciascuna isola abitata, di comunicazioni aeree anche se non regolari, ma che garantiscono a quelle operose popolazioni un minimo di sicurezza per evenienze eccezionali, ad esempio per calamità di ordine climatico o sanitario. In questo settore sono stati già ottenuti dei risultati, quale l'approntamento in Pantelleria di campi di atterraggio sufficienti e l'istituzione di una linea aerea regolare, che collega l'Isola con Trapani; il problema, comunque, presenta gravi difficoltà di ordine tecnico finanziario, per cui, come è noto, l'attenzione e lo studio della Regione per la soluzione di tale problema è rivolto in questo momento, anche da parte dell'Assemblea, al servizio a mezzo di elicotteri.

E' di questi giorni la richiesta, dell'Ufficio trasporti al competente Ministero della difesa aeronautica, di ripristinare la aerolinea Palermo-Catania, che darebbe alla città di Palermo la possibilità di disporre praticamente di quattro collegamenti aerei giornalieri con Roma.

Onorevoli colleghi, rammento che nel maggio scorso ha avuto luogo in provincia di Trapani la cerimonia di apertura dell'Ufficio civile dell'aeroporto « Livio Bassi » in contrada Chinisia. Ci risulta, da informazioni del suo Direttore generale, che oggi la società L.A.I. pone la massima attenzione sulla Sicilia e che, se il servizio di Catania è stato ridotto, ciò è dovuto, come ha detto il Direttore generale — o Presidente della L.A.I. non ricordo bene — alla situazione climatica ed alla mancanza di passeggeri in questa stagione. Posso dire che è nelle intenzioni della società sviluppare i trasporti aerei e che essa

sarebbe ben lieta di attuare un servizio oltre che per Catania anche per Agrigento e Modica, utilizzando precisamente l'aeroporto di Comiso.

Servizi postali.

Parlare di servizi postali di corrispondenza è parlare di mezzi di trasporto, di ferrovie, di autolinee, di aerei, di natanti, sui quali, onorevoli colleghi, vi ho già intrattenuto.

Radiocomunicazioni.

In questo campo è ancor più incomprendibile — come è stato ripetutamente affermato — una visione puramente regionalistica di qualsiasi problema, per piccolo o grande che sia, di immediata o mediata realizzazione. Ciò appare ovvio, quando si pensi che lo sviluppo tecnico-scientifico, raggiunto in questa materia, ha carattere ormai universale. Tuttavia, per la consapevolezza degli organi regionali non è inutile tenere presente che ogni iniziativa e risoluzione di ordine tecnico è di competenza internazionale, così come si sta facendo dopo le conferenze di Copenaghen, Rapallo e Tangeri. Sicchè, d'altronde, come è stato dimostrato da questo Ufficio alla Commissione paritetica, per il conferimento dei poteri dello Stato alla Regione, i termini del problema, per quanto possano interessare la Sicilia, sono di carattere nazionale, dal punto di vista tecnico. Sui primi due problemi non mi sembra il caso di intrattenermi, pur non ignorando il nostro Ufficio gli elementi relativi.

In merito all'allacciamento radiofonico dei pescherecci, non mi dilungo perchè ieri l'onorevole Assessore alla pesca ha dato ampie informazioni; aggiungo soltanto che il mio ufficio ha instancabilmente perorato insieme a quello della pesca per questa realizzazione.

Telecomunicazioni.

Sul programma di ammodernamento e ampliamento, può riferirsi che il Ministero competente ha informato che nei particolari riguardi del Mezzogiorno, l'amministrazione recentemente ha predisposto un apposito programma di lavoro, il quale ha come scopo la risoluzione dei problemi delle telecomunicazioni nell'Italia Meridionale e nella Sicilia

ed il fine, nel tempo stesso, di mettere la nostra rete in condizione di ricevere e convogliare nuovi importanti correnti di traffico (che si delineavano nel Mediterraneo e che potranno avere pieno sviluppo entro il 1955) tra l'Africa settentrionale il Continente Europeo, il Medio Oriente, la Turchia, la Grecia e l'Europa occidentale. Seguendo tale concetto, è stato previsto il prolungamento del cavo coassiale da Napoli, per Reggio Calabria e Messina, fino a Palermo e Marsala e da Napoli per Benevento e Lecce, verso sud e, sino a Pescara, verso Nord. Si spera di potere giungere fino ad Ancona. Altri due tronchi del cavo ordinario, a doppia coppia, completeranno la rete della Sicilia tra Catania, Siracusa e Ragusa; ed Enna, Caltanissetta, Agrigento e Porto Empedocle. Gli estremi di questi cavi di Catania ed Enna verranno allacciati fra loro e congiunti con il cavo coassiale Sicilia-Reggio Calabria-Napoli mediante due ponti radio « pluricanale », che avranno la loro stazione trasmittente presso Messina.

Si sono frattanto realizzati in Sicilia, entro il secondo semestre 1949, gli impianti telefonici senza il concorso dei municipi in vari centri. Bisogna tenere presente che tutto quanto abbiamo detto investe un problema, che riguarda esclusivamente i telefoni di Stato e non le società che abbiano concessioni di esercizio nella Sicilia. Per quanto riguarda gli impianti telefonici nei vari comuni della provincia, la S.E.T. (Società esercizi telefonici), come risulta dalla concessione (molti deputati ne hanno una copia) era obbligata, secondo il disciplinare, ad impiantare i telefoni nei comuni, spendendo in proprio soltanto il 50 per cento della somma necessaria; l'altro 50 per cento sarebbe stato a carico dei comuni. Purtroppo, i comuni non sono mai stati nella condizione di ottemperare a tale partecipazione di spesa, per cui lo Stato oggi si sostituisce ad essi.

In un primo tempo, quando, cioè, è stata emanata dal Ministero competente la circolare in proposito, l'Ufficio ha provveduto a diramare tale circolare a tutti i Prefetti, i quali a loro volta hanno invitato i comuni a fare la richiesta dell'impianto gratuito del telefono. Purtroppo, la grande maggioranza dei comuni non ha risposto in tempo utile, giacché i termini per la presentazione della richiesta erano brevi.

Successivamente l'Ufficio, considerata l'im-

portanza che il telefono poteva avere per le sorti e lo sviluppo economico dei vari centri, si è reso parte diligente ed ha insistito presso il Ministero competente — in questo ha avuto la collaborazione efficace di Don Luigi Sturzo — per la riapertura dei termini. I termini sono stati riaperti ed, a seguito delle numerose pressioni da parte di questo Ufficio, i comuni hanno presentato le domande.

Poichè, d'altronde, con le somme stanziare non si poteva provvedere a tutti i comuni dell'Isola e dell'Italia meridionale, è stata approvata una legge che prevede lo stanziamento delle somme necessarie, affinché tutti i comuni possano disporre del telefono.

E', quindi, soltanto questione di tempo, ma è certo che tutti i comuni otterranno, a spese dello Stato, il loro telefono. Posso comunque fornire l'elenco di quei comuni che già ne dispongono, e pertanto pongo tale elenco a disposizione degli onorevoli colleghi.

Tutti gli altri comuni della Sicilia avranno i telefoni. Nel prossimo gennaio sarà collegato il comune di Catenanuova e nel maggio successivo entreranno in attività le centrali automatiche di 500 numeri nei comuni di Ragusa ed Enna. Tutti gli altri lavori preventivati negli anni precedenti sono stati realizzati, ad eccezione, nel campo radiotelegrafico, delle comunicazioni con Ustica, i cui lavori sono ancora in corso.

A Palermo entro il 1951 entrerà in funzione una centrale urbana, la quale è già in avanzato stato di costruzione (i cavi sono stati distesi lungo il viale della Libertà), che avrà subito 3mila numeri, mentre sarà dotata di un dispositivo che permetterà l'installazione di 10mila numeri. Un'altra centrale di 3mila numeri sarà, inoltre, costruita presso la stazione centrale ferroviaria, dotata anche essa di un dispositivo per l'installazione di 10mila numeri. E' in programma anche il potenziamento della rete urbana che da 65 zone di distribuzione viene portata a 115 zone, mentre la relativa capacità da 12mila coppie principali viene portata a 21mila 700. Vi sarà anche una centrale interurbana per i servizi unificati statali e speciali con 22 posti di sorveglianza.

A Catania è stato previsto l'ampliamento della centrale di 2mila numeri, il tutto da attivare entro il terzo trimestre del 1951. E' prevista inoltre anche una centrale interurbana per i servizi unificati statali e speciali,

con venti posti di lavoro e due posti di sorveglianza.

Il problema dei telefoni delle frazioni dei comuni è un problema che andrà naturalmente risolto successivamente; prima bisogna dotare di telefono i comuni e successivamente le frazioni. Ci sono stati comuni di buona volontà, come quello di Messina, che ha provveduto a sue spese per il 50 per cento alla istituzione dei telefoni nelle sue borgate. Anche i grandi comuni, come Catania e Palermo, dovrebbero trovare la possibilità di dotare le proprie frazioni di un telefono. Se lo Stato ha dimostrato la sua buona volontà, provvedendo alla installazione dei telefoni in tutti i comuni, non vedo perchè i grossi comuni, come Palermo e Catania, pur facendo qualche sacrificio, non abbiano a provvedere alla installazione di telefoni nelle frazioni, le quali sono vicine a tutto quanto di bello, di moderno, di grande, di importante, c'è nel centro della città, mentre poi vivono, nella periferia, in condizioni veramente disagiate.

Onorevoli colleghi, se si pone mente contemporaneamente alla ristrettezza organizzativa dell'Ufficio dei trasporti e all'imponente mole di lavoro e di attività esplicata quasi sempre proficuamente da tale Ufficio, in mezzo a grandi difficoltà di carattere non soltanto tecnico ma anche statutario, non si può non rilevare come l'Ufficio trasporti offra un bilancio certamente attivo del suo lavoro, lavoro che instancabilmente e con silenziosa, alacre fattività conduce ispirandosi sempre e solo all'interesse, al progresso ed al bene di questa nobile, generosa terra siciliana. (*Applausi al centro*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il relatore di maggioranza onorevole D'Antoni.

D'ANTONI, *relatore di maggioranza*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, credo di interpretare un comune sentimento, facendo un vivissimo voto, perchè l'Alta Corte per la Sicilia, che dovrà discutere oggi l'impugnativa alla nostra legge sulla riforma agraria, possa rendere giustizia alla volontà legittimamente espressa da questa Assemblea e possa respingere con giusta motivazione tutte le ragioni, che mal confortano l'impugnativa del Commissario dello Stato.

Così facendo l'Alta Corte darebbe a noi la

possibilità di celebrare il *dies natalis* di questa Assemblea, poichè dalla riforma agraria attuata dipenderà l'inizio di una nuova vita della Regione siciliana. Faccio voti fervidissimi, perchè l'azione di difesa del Governo regionale possa ottenere presso l'Alta Corte l'accoglimento che essa merita. (*Applausi*)

Ed ora passo alla relazione sulla rubrica del bilancio relativa ai trasporti ed alle comunicazioni.

Il Presidente della Giunta di bilancio, onorevole Castrogiovanni, è davvero un uomo crudele. Ogni volta assegna a me il compito di parlare su questa materia, forse perchè crede, mefistofelico com'è, di potere trarre qualche vantaggio da certe mie posizioni e passioni. In realtà questo settore della pubblica amministrazione mi ha sempre interessato.

E' comune giudizio che l'avvenire economico della Sicilia dipenda dal miglioramento dei nostri trasporti, dalla possibilità di avere maggiore disponibilità di energia elettrica e dal prezzo che viene praticato nel mercato nazionale. Senza abbondante energia elettrica e senza buoni trasporti a costi ridotti, la Sicilia non potrà mai sperare seriamente in un suo miglioramento economico.

Questi pensieri sono comuni a tutti; ma è bene ripeterli ed averli presenti, e ciò non solo per quanto riguarda la nostra azione di deputati, ma anche per quanto attiene alla responsabilità degli uomini di Governo. Sono questi fatti e queste esigenze, che determinano costantemente una diversa posizione fra l'Assemblea ed il Governo.

Ma in fondo, non vi è nulla di strano in questa diversità di posizioni: il Governo è il Governo e l'Assemblea è l'Assemblea; guai se l'Assemblea si dovesse identificare a forza col Governo! Sarebbe la fine dell'Assemblea; l'Assemblea avrebbe rinunciato definitivamente alla sua funzione, che è funzione di controllo e di stimolo.

Ho detto, a ragione, che il mio Presidente è crudele. Egli, infatti, mi mette sempre nella posizione di dovere contraddire il Governo; la mia contraddizione è fatta, però, entro limiti di responsabilità. Non manca da parte nostra l'approvazione e il consenso per quello che il Governo va realizzando ed ha realizzato con buona volontà.

Tutto ciò non significa, onorevole Ver-

ducci Paola, che le nostre posizioni debbano identificarsi con la sua, perchè diversamente Ella non potrebbe avere quella spinta da parte nostra ad una più viva volontà di realizzazione, che è opportuno, anzi necessario, riceva da noi. Se così non fosse, si determinerebbe una stasi permanente nella vita della Sicilia.

La Sicilia ha bisogno di un acceleratore. Non conta affermare che 1000 carri o 1300 carri passino lo stretto. Noi non contestiamo le sue cifre, onorevole Assessore; affermiamo che, se gli interessati chiedono che ne passino non 1300, ma 1700 al giorno, perchè necessari, allora bisogna provvedere in maniera adeguata, e provvedere affinché i 1700 possano domani essere 2000, onde i mezzi siano più idonei allo sviluppo economico della Sicilia e siano rispondenti alle aspettative delle categorie interessate. Quindi, accettiamo le conclusioni ed i miglioramenti che denuncia l'onorevole Verducci Paola, ma non possiamo dire che siamo paghi e soddisfatti.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. In questo siamo d'accordo.

D'ANTONI, *relatore di maggioranza*. In questo senso va intesa la critica che viene da parte nostra all'opera del Governo, di cui riconosciamo le benemeritenze e i risultati positivi, che va realizzando. La nostra critica va intesa come una istanza di procedere ancora più oltre, come è nel nostro comune volere e desiderio.

E' chiarita così questa posizione dialettica fra Governo e Assemblea. E quando parlo di Assemblea sono portato dal mio sentimento quasi a confondere tutti i settori. Le mie parole sono vicine a quelle dell'onorevole Nicastro, per quanto l'animo sia diverso; ma pure le cose hanno un linguaggio più eloquente delle stesse nostre persone e dovrebbero determinare quella vera unità in cui è la salvezza ed il progresso economico-politico della Sicilia.

Il primo bisogno che in materia di linee ferroviarie si avverte è quello di potenziare il materiale che abbiamo. Noi abbiamo un materiale logoro, che è inefficiente e che rende penosa e stentata la vita dei nostri trasporti. Il nostro materiale ferroviario, deteriorato dall'uso e dalla guerra, è rimasto tale,

mentre in altre regioni, dopo le distruzioni, non solo è stato riportato, ma è stato rinnovato. Qui, invece, le cose sono rimaste quasi allo stesso punto, con l'aggravio del maggiore deterioramento che il tempo produce. Ecco una posizione negativa, grave, che bisogna sempre denunciare. Al problema del potenziamento di quello che c'è, era stato aggiunto, non da noi (perchè non è merito nostro, ma degli organi tecnici dello Stato, delle commissioni tecniche appositamente costituite), un nuovo programma di sviluppo, programma di sviluppo che era stato studiato attentamente e che ha avuto la sua definitiva decisione il 9 aprile 1948.

La stampa siciliana, per quasi un anno, discusse questo problema, partecipandovi attivamente. Pareva questa volta che la Sicilia, tutta la Sicilia nei suoi vari settori, si interessasse a questo problema e premesse con la sua forza e con la sua volontà sul Governo centrale. Difatti, alcuni deputati siciliani portarono al Parlamento la questione. Anche noi ne abbiamo discusso nei precedenti bilanci. Per parte mia non tralascerò questo problema, finchè avrò la possibilità di parlare da questo posto. La promessa deve essere mantenuta e realizzata nel tempo previsto, cioè non oltre 10 anni.

E' giusto preoccuparci di Palermo, di Messina e di Catania, perchè sono città tra le più importanti dell'Isola, ma se vogliamo veramente dare all'autonomia siciliana la sua vera giustificazione, dobbiamo ricordarci di tutta la Sicilia e soprattutto di quella abbandonata, la Sicilia interna, perchè là sono le esigenze, i bisogni e le sofferenze maggiori. Quella nuova linea promessa dovrebbe attraversare il cuore della Sicilia e dare vita a tanti grossi paesi rurali, che non hanno possibilità di sviluppare i loro commerci e di rendere più frequenti i loro movimenti, perchè non hanno mezzi di trasporto idonei. Sono venuti, però, i tecnici a dirci che le linee automobilistiche sarebbero preferibili alle linee ferroviarie. Qui sta l'errore: linee ferroviarie e linee automobilistiche coesistono in tutti i paesi del mondo e sia le une che le altre si moltiplicano continuamente. Non basta creare il mezzo più nuovo, più rapido. L'uno non esclude l'altro; l'aereo non ha escluso i mezzi automobilistici, ferroviari e nemmeno il classico mulo.

Nè si trattava soltanto di nuove costruzioni ferroviarie, ma anche di nuove grandi strade. Il piano era organico — l'abbiamo detto — in quanto prevedeva la costruzione di nuove strade nazionali, la trasformazione delle strade provinciali in nazionali e la viabilità sussidiaria dell'interno siciliano, che avrebbe favorito l'economia di quelle zone. Noi abbiamo formulato e votato, nel 1949, un ordine del giorno, col quale abbiamo impegnato il Governo. Il Governo ora ci ha fatto una relazione e ci ha detto a che punto sono le cose.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Non si può impegnare il Governo su quello...

D'ANTONI, *relatore di maggioranza*. Siamo d'accordo, onorevole Assessore. Dunque vediamo a che punto siano le nuove costruzioni ferroviarie in Sicilia. Ho detto che i dati mi sono stati forniti dagli organi responsabili.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Quando?

D'ANTONI, *relatore di maggioranza*. Al momento in cui scrivevo la relazione.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Quelli che ho detto io sono aggiornati sino ad ieri.

D'ANTONI, *relatore di maggioranza*. Dicevo che questi dati mi sono stati forniti dagli organi responsabili al momento in cui scrivevo la relazione. Queste notizie non possono cambiare da un giorno all'altro. Peraltro, non contesto quello che Ella dice.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. I dati da me comunicati sono aggiornati dal Ministero e dal mio ufficio.

D'ANTONI, *relatore di maggioranza*. Allo stato, dopo 3 anni dalla approvazione del piano, a me risulta la seguente situazione.

Nuove linee di competenza del Ministero dei lavori pubblici: Linea Trapani - Catania, (limitatamente al tratto Alcamo diramazione - Camporeale - Polizzi Generosa); i rilievi per la redazione del progetto sono in corso; lunghezza della linea chilometri 120; costo presunto 24 miliardi.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. La verità è che in atto la progettazione giace presso l'Ufficio progetti del Ministero dei lavori pubblici.

D'ANTONI, *relatore di maggioranza*. Siamo sempre lì: ora i progetti sono in corso, ora sono presentati al Ministero. Però, il problema è che nel bilancio dello Stato non v'è alcuna somma stanziata per questa costruzione.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Se non c'è la legge, come vuole che ci sia lo stanziamento in bilancio?

D'ANTONI, *relatore di maggioranza*. Noi lamentiamo proprio la mancanza della legge e del relativo stanziamento delle somme e ricordiamo che è stata promessa la costruzione in 10 anni. Staremo ad aspettare; e vivremo certamente a lungo per avere la gioia di vedere queste nuove costruzioni.

Sempre per quanto riguarda le linee di nuova costruzione di competenza del Ministero dei lavori pubblici (Ufficio nuove costruzioni ferroviarie) fornisco i seguenti dati: Linea Caltagirone - Gela, chilometri 48; il 9 maggio 1950 il progetto è stato inviato ai corpi consultivi che lo hanno approvato; spesa presunta 10 miliardi.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Le notizie sono quelle che ho dato; e, per un certo timore, trattandosi di notizie che non sono ufficiali, ho mantenuto un criterio prudenziale. Debbo dire che è stata stanziata una somma per l'inizio dei lavori.

D'ANTONI, *relatore di maggioranza*. Per la linea Caltagirone - Gela?

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Sì.

D'ANTONI, *relatore di maggioranza*. Sì, questo lo sappiamo, e sono evidenti le ragioni politiche che hanno determinato tale decisione.

C'è la linea Castelvetro - Porto Empedocle a scartamento ridotto che allaccia le due provincie di Trapani e di Agrigento e investe gli interessi di molte categorie di la-

voratori, specie dei pescatori e degli agricoltori delle due provincie. La trasformazione di quella linea di scartamento ridotto sarebbe costata soltanto 2 miliardi; ebbene non si è fatta, si è fatta invece l'altra, Gela-Caltagirone, che importa una spesa di 10 miliardi. Questo sul piano della giustizia regionale non è convincente.

Il Governo Alessi decise, e vi fu al riguardo una deliberazione della Giunta, che i lavori avrebbero dovuto svilupparsi contemporaneamente e sul versante orientale e su quello occidentale. Se nella Sicilia orientale non c'è un influente Ministro od un grande uomo politico, ci sono, comunque, siciliani che aspettano dalla giustizia del Governo le opere loro promesse. Vorrei ricordare al riguardo che gli studi per la trasformazione della linea Castelvetro-Porto Empedocle, da scartamento ridotto a normale, sono da iniziare. Per la linea Burgio - Ribera, di chilometri 18, anch'essa di competenza del Ministero dei lavori pubblici, il progetto è completo; la spesa presunta è di 2 miliardi.

Linea Trapani - Catania: per il tratto da Regalbuto sino a Polizzi Generosa, chilometri 75, di competenza del Ministero dei trasporti non è stato ancora iniziato lo studio; ed anche questo è un fatto che non aiuta a sperare.

A questo punto mi permetto di ricordare al Governo regionale il voto espresso da questa Assemblea, perchè questa grande opera, veramente straordinaria, fosse tenuta presente dal Governo centrale e perchè il Governo regionale continuasse a stimolare i Ministeri competenti per la sua più rapida attuazione e con un criterio di equa distribuzione dei lavori tra il versante orientale ed il versante occidentale della Sicilia.

La parte più interessante della mia relazione riguarda le tariffe ferroviarie. La mia relazione su questa parte ha dato notizie sufficienti. Noi riconosciamo al Governo l'opera che ha svolto l'anno scorso e che continua a svolgere, e i risultati positivi che ha raggiunto. Dobbiamo, però, ricordare al Governo che ancora non siamo riusciti ad ottenere il trattamento tariffario, che la Sicilia godeva prima di questo nostro esperimento regionale. Per questo abbiamo ragione di chiedere che ci venga fatto lo stesso trattamento che avevamo ottenuto senza autonomia. Sa-

rebbe strano di non godere, con l'autonomia, attraverso la nostra opera ed il nostro intervento diretto, del trattamento di cui godevamo prima.

Se molto si è fatto, molto c'è da fare in questo interessante settore, il quale più direttamente influisce sul costo dei nostri prodotti, nei mercati di consumo.

Questo per quanto riguarda il trasporto delle merci.

Per quanto riguarda il trasporto delle persone, debbo ricordare il provvedimento veramente provvidenziale che la Sicilia godeva con l'Istituto della « Primavera siciliana ». Ho sentito parlare, anche negli altri anni di una « Primavera siciliana ». Questa è una illusione di primavera, non è la « Primavera siciliana ». E' una primavera frammentaria, accidentata, incerta e, potrei dire, equivoca. La antica, quella vera, importava la riduzione del 50 per cento, mentre la nuova importa una riduzione del 30 per cento; la prima si estendeva agli stranieri e ai connazionali.

In queste condizioni le nuove riduzioni sono inefficaci ai fini di uno sviluppo turistico in Sicilia. Se si vuole dare un incremento a questa nostra Isola, sia dal punto di vista turistico che da quello commerciale, bisogna chiedere ed ottenere, oltre che un maggiore sviluppo dei trasporti e soprattutto dei trasporti elettroferroviari, la concessione tariffaria che godevamo. Il problema della « Primavera siciliana » non può essere abbandonato e noi dobbiamo insistervi. Il Governo regionale deve riprendere l'intera pratica e riproporla negli stessi termini e con le stesse modalità di prima.

Questa è la richiesta che noi facciamo. E non è chiedere troppo che si torni alle posizioni di prima: trattasi del ripristino di uno stato di cose già raggiunto e che non può essere contestato. Se allora quel trattamento fu accordato non fu senza qualche seria ragione. Lo stesso sviluppo della Penisola e le esigenze economiche turistiche della Sicilia fanno ritenere utile e necessario questo provvedimento di favore, che si accorda in definitiva con gli interessi di tutta la Nazione. Infatti, non trattasi di un privilegio, ma di un accorgimento amministrativo destinato a rendere più viva l'economia della Sicilia. Questo problema, quindi, non va considerato col criterio particolaristico del favore, ma con una

più larga visione degli interessi nazionali. Senza una Sicilia attiva e prospera, l'Italia non può che averne male. La Sicilia non è parte indifferente della vita nazionale; essa rappresenta una parte notevole e una forza attiva.

Fu soppressa anche quella particolare riduzione del 50 per cento di cui godevamo in Sicilia per recarci a Roma, per la « *peregrinatio ad sedem Petri* ». Le nostre coppie, quando sposavano, avevano la buona abitudine di andare a Roma. Era un favore che si estendeva alle coppie popolari.

NICASTRO, *relatore di minoranza*. La riduzione era dell'80 per cento.

D'ANTONI, *relatore di maggioranza*. Una riduzione dell'80 per cento; tanto meglio! Quelle coppie avevano la possibilità di fare un bagno, diciamo pure, di italianità a Roma. Perché non riprendere queste buone istituzioni che favorivano la Sicilia ed il Governo centrale, in quanto attivamente favorivano il bilancio dello Stato?

Noi ci compiacciamo per i risultati che la Azienda siciliana trasporti ha raggiunto, ma invochiamo dall'Assessore delegato ai trasporti una politica di maggiore incremento nel settore dei trasporti su strada. Questa politica di maggiore incremento dovrebbe trovare il suo punto di riferimento e di coordinazione proprio nell'organizzazione dell'A.S.T.. Per riuscirvi è necessario ottenere il passaggio degli uffici della Motorizzazione alle dipendenze della Regione; senza di che, né l'onorevole Paola Verducci, né alcun altro potrà ottenere un risultato positivo. Finché questo organo sfuggerà al controllo dell'Assessore, non potrà essere svolta alcuna politica utile ai fini di un nuovo coordinamento di tutti i servizi automobilistici della Sicilia, che vanno attuati con diverso criterio, cioè a dire con il sistema delle singole licenze (criterio già annunciato dall'onorevole Nicastro), della divisione per zone dei servizi di autotrasporti, in modo che possano essere coordinati i centri di maggiore rendimento con i centri di minore rendimento, rendendo giustizia a quelle popolazioni che hanno meno mezzi e più bisogni. Il principio ispiratore della nostra politica amministrativa è sempre lo stesso: provvedere per chi ha più bisogno.

Per realizzare questo nuovo criterio nella

politica dei trasporti, bisogna aumentare i poteri dell'organo regionale preposto, che deve fare la sua legge sull'ordinamento dei trasporti stradali ed avere alle sue dipendenze l'Ufficio della motorizzazione.

Dei servizi telefonici ha parlato ieri sera, come lui sa parlare, l'amico Castrogiovanni. Egli ha denunciato un problema veramente di particolare importanza, al quale sono legati complessi interessi della Sicilia.

Abbiamo voluto pubblicare — l'idea è stata del nostro Presidente, onorevole Castrogiovanni — la convenzione tra il Governo centrale e la società concessionaria per dare una idea chiara degli obblighi di quest'ultima, che sono stati largamente illustrati con l'ordine del giorno Castrogiovanni, che va approvato all'unanimità da questa Assemblea. Bisogna costringere con la forza della legge la società concessionaria ad adempiere a tutti gli obblighi, se vuole che la convenzione sia rispettata. Diversamente, da parte del Governo regionale dovrà chiedersi al Governo centrale la rescissione e la revoca della concessione, la quale, così come viene attuata, offende e lede i nostri legittimi interessi.

CUFFARO. E' meglio morire che andare a parlare al telefono.

D'ANTONI, *relatore di maggioranza*. Il problema dei telefoni non riflette soltanto i servizi della S.E.T..

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Oltre alle linee telefoniche concesse a società private ci sono i servizi di Stato.

D'ANTONI, *relatore di maggioranza*. Ma noi non possiamo disinteressarci....

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Ce ne siamo interessati.

D'ANTONI, *relatore di maggioranza*. Parlo di noi Assemblea, non parlo di lei. Se un servizio di Stato è difettoso, abbiamo il dovere di denunciarlo. Ella non può provvedere direttamente, ma ha il dovere e il diritto — anche il diritto che viene dallo Statuto — di fare presente questa deficienza al Governo centrale e di denunciarla perché il Governo possa provvedere. Noi siamo Italia e vogliamo uscire dallo stato in cui viviamo

tutte le colonie. E noi non siamo una colonia! Federico II chiamava la Sicilia la pupilla dei suoi occhi. E che sia davvero la pupilla di tutti gli italiani, questa Sicilia! (*Applausi*)

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

NICASTRO, relatore di minoranza. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il problema principale posto nella relazione di maggioranza e nella relazione di minoranza è quello che riguarda l'organo preposto alla politica dei trasporti in Sicilia. Noi riteniamo — e facciamo per questo una critica concreta a tutto il Governo regionale — che l'organo deve essere elevato alla dignità di Assessorato. Questa è una questione fondamentale che impegna il Governo. Tutte le conseguenze nascono dall'aver sottovalutato l'organo; da ciò è nata quella situazione dei trasporti in Sicilia, che è stata prospettata ampiamente e nella relazione di maggioranza ed in quella di minoranza.

Il problema dei trasporti in Sicilia è un problema fondamentale ai fini dell'autonomia. E' un problema che investe le strade ferrate e le strade ordinarie; è un problema che investe i mezzi che si muovono sulle strade ferrate e sulle strade ordinarie. Per quanto riguarda le strade ferrate noi sappiamo che la Sicilia ha un certo sviluppo, uno sviluppo che, in rapporto allo sviluppo di costruzione delle rete nazionale, fu condotto con un certo ritmo fino alla fine del secolo passato. Poi ci fu un cambiamento nei riguardi della Sicilia. Lo Stato volse l'attenzione alla costruzione non di strade ferrate a scartamento normale, ma alla costruzione di strade ferrate a scartamento ridotto e ci furono regalati centinaia di chilometri, oltre 500, di strada ferrata a scartamento ridotto, che lo Stato gestisce in Sicilia. Ciò non trova confronto in altri compartimenti italiani. A queste strade ferrate a scartamento ridotto dello Stato si aggiunsero altre strade ferrate a scartamento ridotto in concessione privata: quali la Circumetnea, la ferrovia secondaria Siracusa-Ragusa-Vizzini.

Il problema nascente da questa situazione è stato anche ripreso e prospettato nei suoi veri termini nel corso dei lavori del Convegno statistico della Camera di commercio,

indetto a Palermo ad iniziativa dell'Assessorato all'industria.

Il problema si estende anche alla condizione delle strade provinciali, comunali e statali, ed investe la qualità e la quantità, sia per quanto riguarda le strade ferrate che le strade ordinarie.

Quantitativamente le strade ferrate sono state sviluppate, ma c'è un problema di qualità ed un problema anche di trasformazione delle strade ferrate a scartamento ridotto in strade ferrate normali; problemi questi che sono stati risolti in altre zone d'Italia. La quantità delle strade statali in Sicilia è adeguata in rapporto alla media nazionale: ma mancano le strade comunali ed esistono poche strade provinciali. Bisogna, pertanto, sviluppare una politica intesa ad incrementare le strade comunali.

Però, il problema che ci interessa in questo momento è quello su cui ha vivamente insistito l'onorevole D'Antoni, e per il quale è stato espresso un voto dalla nostra Assemblea relativamente al piano dei 60 miliardi. Bisogna, innanzitutto, vedere quale è l'attuale orientamento in campo nazionale. Di ciò ho già parlato con insistenza e ribadisco oggi la mia critica all'inefficienza della politica regionale, la quale non è riuscita a far sì che quell'ordine del giorno fosse attuato così come era stato da noi presentato.

Come abbiamo già constatato, c'è una situazione anormale nel bilancio delle Ferrovie dello Stato che in luogo di tendere verso il pareggio accentua il suo disavanzo. Noi facciamo una critica generale e diciamo che si dovrebbe provvedere a diminuire le spese di gestione e di esercizio per ricavare un maggiore utile e non sottoporre colui che si serve delle ferrovie ad aumenti delle tariffe. Se fosse sviluppata al massimo l'elettrificazione in Italia, si sarebbe conseguita una forte economia nell'esercizio delle ferrovie. E' risaputo che la trazione elettrica è più economica di quella a vapore, perchè non importa consumo di carbon fossile. Nella misura in cui svilupperemo la trazione elettrica, ridurremo le spese di esercizio delle Ferrovie dello Stato e, in certo senso, ne ageveremo anche lo sviluppo.

Ritornando a quanto è stato osservato dall'onorevole D'Antoni sul piano dei 60 miliardi, bisogna rilevare che la sua insistenza e più

che giustificata. L'Assemblea ha votato l'ordine del giorno, ma esso non ha avuto nessuna eco a Roma. Ho letto tutti gli atti parlamentari della Commissione dei trasporti ma non ne ho trovato traccia.

Preoccupati della situazione nazionale dei trasporti, dell'indirizzarsi dei traffici verso la strada, della concorrenza alle ferrovie da parte dei mezzi automobilistici (cosa che è stata determinata soprattutto dagli ultimi aumenti delle tariffe ferroviarie), preoccupati di questo fatto, al centro si sono posti un problema fondamentale: dividere le Ferrovie dello Stato in due settori, settore a interesse commerciale e settore a interesse sociale. Vi sono, cioè, delle linee che vanno guardate con particolare attenzione; sono quelle che danno un attivo, che hanno un carattere prevalentemente commerciale; sono, per la Sicilia, quelle linee che si svolgono sulla fascia costiera Messina-Palermo e Messina-Siracusa. In questa direzione si dovrebbe esplicitare il massimo sforzo finanziario; si dovrebbero potenziare queste linee, introdurre l'elettrificazione, rimodernare gli impianti. Si è fatto quel piano da me citato, e che è anche riportato nella relazione di maggioranza, di 175 miliardi per il rimodernamento, oltre i 38 miliardi che ancora occorrono per rimodernare i mezzi di locomozione. Badate che noi siamo in una fase in cui la ricostruzione in Italia delle ferrovie non è avvenuta per intero. Perchè sia completata — è stato esaminato anche questo aspetto — occorrono ancora 115 miliardi.

Debbo dire, per inciso, che il mio rilievo relativamente ai servizi di traghetto attraverso lo Stretto di Messina è un rilievo indiretto. Indubbiamente i dati forniti dall'onorevole Assessore sono i dati che dà l'Istituto centrale di statistica; però devo dire che nel 1938 per il servizio di traghetto nello Stretto di Messina erano adibite 13mila tonnellate di naviglio. Con questo lo Stato aveva provveduto a disciplinare...

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Sulla carta.

NICASTRO, *relatore di minoranza*. Questi sono i dati che ho rilevato direttamente attraverso la relazione di maggioranza. Non v'è dubbio che noi non siamo arrivati a quella efficienza. L'onorevole Verducci ha parlato

di 11mila tonnellate e, quindi, siamo al di sotto di quell'efficienza; e badate che quella cifra si riferiva a un traffico inferiore a quello di oggi.

Il massimo sforzo — dicevo — dovrebbe, secondo gli organi centrali, essere indirizzato al potenziamento di strade ferrate a carattere commerciale. Le strade ferrate commerciali in Sicilia sono semplicemente la Messina-Palermo e la Messina-Siracusa. Noi troviamo che nell'accennato piano di potenziamento è prevista l'elettrificazione della Messina-Palermo e della Messina-Siracusa per una spesa di 16miliardi. Siamo su un piano di prospettiva, sul piano di una richiesta, che non è stata accolta dal Ministro del tesoro, che non sarà accolta per la politica di guerra che si sta conducendo. Tutto ciò, quindi, non sarà attuato. Questo è certo.

La richiesta D'Antoni riguarda quelle linee che abbiamo considerato a carattere sociale. Non vedo come potrà essere accolta questa richiesta, per la quale non si sono nemmeno fatte al centro le necessarie pressioni, quando non si riesce a realizzare la costruzione dei tratti a carattere commerciale. D'Antoni richiede la realizzazione di quel piano che prevede una spesa di 60miliardi. Noi non riusciamo ad avere nemmeno 16miliardi per potenziare i tratti a carattere commerciale: figuriamoci se potremo avere i 60miliardi per le ferrovie a carattere sociale che, in un primo momento, non potranno rivestire una importanza commerciale.

Da questo punto di vista, si appalesa opportuna la proposta da me fatta in sede di commissione per la costituzione di un ufficio che si occupi di tali questioni. L'onorevole Assessore ha provveduto, mediante un suo disegno di legge, a costituire un comitato consultivo che possa esaminare la questione per vedere se si debba insistere sui 60miliardi, che non saranno mai dati, o se si debba, invece, tornare a insistere sullo sviluppo di quelle strade che mancano in Sicilia, in modo che, modificando e migliorando in qualità quelle esistenti e costruendone di nuove, si possa sviluppare un traffico automobilistico. Per realizzare ciò occorrerebbe certamente una spesa minore perchè non vi è dubbio che le costruzioni ferroviarie importano enormi spese di impianto.

Veniamo alla questione della ricostruzione. Occorrono 115miliardi per la ricostruzione in tutta Italia; una parte di essi dovrebbe essere destinata alla Sicilia — ed una parte proporzionalmente maggiore rispetto alle altre regioni — perchè non vi è dubbio che la ricostruzione in Sicilia è più arretrata che altrove. Ebbene, in commissione, i tecnici ci hanno informato che si sono spesi 3miliardi e 800 milioni, compresi 2miliardi per l'elettrificazione, il che significa che per la sola ricostruzione è stato speso, finora, 1miliardo e 800 milioni. Eppure risulta dalle dichiarazioni del Ministro dei trasporti che si sono spesi in tutta Italia oltre 400miliardi. Ciò spiega la attuale condizione dei servizi ferroviari in Sicilia che hanno provocato tante lagnanze, la cui eco è giunta anche in quest'Aula. L'onorevole Cristaldi e tanti altri colleghi si sono lagnati della lentezza dei treni, dei disservizi che si ripercuotono tanto gravemente sul commercio e sulla produzione. A che cosa sono dovuti tutti questi inconvenienti? Al fatto che la ricostruzione in Sicilia non si è effettuata e ciò perchè lo Stato non ha dato i mezzi. Noi dovremmo aspettare che si spendano in tutta Italia questi 115miliardi per completare la ricostruzione anche in Sicilia. Questo è un dato certo. Purtroppo sono fatti evidenti.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Ella ha sentito quello che ha detto il Capo compartimento Tuccio in commissione. E' stato detto che è stato ricostruito tutto quello che era stato distrutto e che, anzi, si sono realizzati dei miglioramenti.

NICASTRO, *relatore di minoranza*. Non vi è dubbio che questo trattamento usato dal Governo centrale, dallo Stato alla Sicilia non trova aderenza al contributo dato ai traffici dalla Sicilia stessa. Ho i dati dell'Istituto centrale di statistica. Nel 1938 in Sicilia avevamo 8909 treni chilometri; nel 1946 sono diminuiti a 3054; nel 1947 sono aumentati a 3935; nel 1948 sono aumentati a 7945; nel 1949 a 8945. Il traffico merci è passato da tonnellate 2241 nel '38 a tonnellate 2509 nel '49. Il traffico passeggeri è passato da 5milioni 995mila a 11milioni 786mila. Il traffico passeggeri si è dunque più che raddoppiato. Nonostante questo enorme contributo dato dai siciliani

alle ferrovie non siamo trattati come le altre regioni.

Onorevoli colleghi, non si può dire che la Sicilia non abbia contribuito, in maniera notevolissima, alle entrate del bilancio delle Ferrovie dello Stato. Abbiamo il traffico merci che si è incrementato di oltre il 10 per cento e il traffico passeggeri che è aumentato del 200 per cento. Non vediamo che al Centro si sia provveduto in rapporto all'enorme contributo dato dall'utente siciliano. Dobbiamo ritenere che ci sia stata una sottovalutazione e che da parte del Governo regionale non sia stata svolta l'azione necessaria.

Facciamo notare, inoltre, che si è commesso un errore fondamentale: non si è voluto potenziare l'organo che presiede a questo settore fondamentale dei trasporti. Insistiamo perchè sia potenziato, onde possa con maggior autorità ed efficienza premere sul Governo centrale perchè siano risolti i problemi siciliani.

Non vi è dubbio che nel 1948-49 si è avuta una forte contrazione del traffico passeggeri. Ora, il fatto che sia diminuito il traffico dei passeggeri sulle ferrovie e che si sia spostato sulla strada merita particolare attenzione ai fini appunto della disciplina del traffico su strada. In proposito abbiamo delle lagnanze da prospettare — qui si inserisce la questione dell'A.S.T. — perchè non siamo soddisfatti del modo con cui si è operato in questo settore.

Desideriamo che l'onorevole Assessore svolga un'azione più forte, un'azione che si potrà svolgere se si aderirà alla tesi prospettata dalla Giunta del bilancio. Bisogna, cioè, subordinare l'Ispettorato della motorizzazione al nostro Assessorato. Non v'è dubbio che c'è una situazione di contrasto fra l'organo regionale dei trasporti e l'Ufficio della motorizzazione, situazione di contrasto che porta necessariamente al non rispetto delle norme ed alla mancata disciplina del traffico su strada che dovrebbe essere invece disciplinato.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Nessun contrasto.

NICASTRO, *relatore di minoranza*. L'onorevole Cristaldi, il quale non è potuto intervenire nella discussione di stamattina, mi ha fornito delle segnalazioni e dei rilievi riguardanti il traffico su strada che sono da me con-

divisi perchè rispondono effettivamente alla realtà. I rilievi da fare relativamente al traffico su strada sono: caro prezzo di trasporti su strada; eccessivo affollamento sugli autobus (le società concessionarie studiano il modo di fare la massima speculazione); mancata vigilanza da parte dell'Ispettorato provinciale della motorizzazione, assai spesso tollerante oltre il consentito; mancato rispetto delle norme della concessione, anche per quanto concerne i concessionari, che sono quasi sempre assenti e insensibili. In Sicilia vi sono oltre 100 società concessionarie di trasporti automobilistici per cui è necessario un coordinamento ed un controllo.

Occorre, inoltre, provvedere al potenziamento dell'A.S.T., la quale oggi manca di linee attive. L'azienda ha fatto richieste per molte linee attive, ma l'Ispettorato della motorizzazione non gliele ha voluto concedere e non c'è stata, in questo, un'azione di ausilio del Governo regionale; forse c'è stata anche una forte opposizione dell'Ispettorato della motorizzazione...

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Faccia l'Assemblea una legge speciale.

NICASTRO, *relatore di minoranza*. Noi chiediamo — del resto questa è una richiesta fatta dal relatore di maggioranza — che sia istituito un fondo straordinario a disposizione del Servizio dei trasporti per sopperire alle linee passive. Non vi è dubbio che l'A.S.T. ha più linee passive che attive; non credo che questo stato di fatto possa continuare.

D'ANTONI, *relatore di maggioranza*. Non è assistita dall'Ispettorato.

NICASTRO, *relatore di minoranza*. Si crei un fondo per potere sopperire alle passività dell'A.S.T.. Le linee dell'A.S.T. sono deficitarie; su questo problema sono d'accordo minoranza e maggioranza della Giunta e noi, quindi, chiediamo che sia provveduto in questo senso e che si istituisca l'organo necessario. Data l'enorme importanza che sta assumendo il traffico su strada (da 7mila chilometri si è passati a 20mila chilometri circa)...

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. 24mila chilometri.

NICASTRO, *relatore di minoranza*. Le Ferrovie dello Stato in Sicilia hanno una rete di 1939 chilometri, mentre le linee automobilistiche, nel 1949, avevano una rete di 18mila 190 chilometri.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Ora sono aumentati.

NICASTRO, *relatore di minoranza*. Dato questo enorme sviluppo, non vi è dubbio che il traffico su strada, che ha una funzione economica rispetto al traffico ferroviario, va guardato con particolare attenzione. Noi diciamo che l'A.S.T. deve essere valorizzata perchè può essere anche un elemento equilibratore e disciplinatore di tutto il settore. Insistiamo, quindi, per un'azione in questo senso e insistiamo anche nella relazione di minoranza.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Ci vuole una legge.

NICASTRO, *relatore di minoranza*. Se ne renda promotrice lei, onorevole Assessore.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Perchè non la fa l'Assemblea?

NICASTRO, *relatore di minoranza*. L'iniziativa governativa è molto più veloce della iniziativa parlamentare.

Passo ad alcuni rilievi particolari. L'onorevole Assessore ha parlato della ferrovia Ragusa-Siracusa-Vizzini. Devo dire che in proposito è stata presa una decisione che non è stata attuata.

VERDUCCI PAOLA, *Assessore delegato ai trasporti ed alle comunicazioni*. Dipende dagli stanziamenti.

NICASTRO, *relatore di minoranza*. Non vorrei parlare di una questione già superata, di critiche che abbiamo fatto nel passato, ma non v'è dubbio che c'è un problema di rimodernamento di questo tratto di linea e dell'esercizio delle linee automobilistiche nelle altre zone. Noi desideriamo che questi servizi siano dati direttamente all'A.S.T. e tutto questo senza pregiudizio di quella tesi di prospettiva di cui si è sempre parlato. Non vi è dubbio che Ragusa ha tutto il diritto di essere collegata rapidamente con Catania, non v'è dubbio che, in atto, per andare a Cata-

nia bisogna passare da Siracusa e che per questo si percorrono circa 90 chilometri in più. Tutto ciò influisce sulla economia della provincia, che deve essere collegata con la provincia di Catania verso la quale si svolgono prevalentemente i suoi traffici.

Rimane anche il problema del voto fatto in Giunta di bilancio sulla situazione della Circumetnea. Noi desideriamo che sia svolta un'azione efficace perchè il voto sia esaudito.

Onorevoli colleghi, mi avvio alla fine. Non faccio altro che riconfermare quanto ho scritto nella relazione di minoranza, con le precisazioni da me fatte per quanto riguarda i traffici attraverso lo Stretto di Messina.

In merito ai telefoni non aggiungo altro a quanto è stato esposto dall'onorevole Castrogiovanni e a quanto ho scritto anche nella relazione di minoranza. Io ho sottoscritto l'ordine del giorno e voglio augurarmi, anche a nome della minoranza, che l'Assemblea lo voglia approvare. Per il resto confermo le conclusioni già espresse nella relazione. Noi non abbiamo visto, fino a questo momento, una azione politica efficace in relazione al potenziamento dei trasporti in Sicilia. Chiediamo che venga al più presto risolto il problema dell'organo, augurandoci che si voglia tener conto delle nostre critiche e che possa svolgersi una efficace azione per il potenziamento e lo sviluppo dei trasporti in Sicilia. In tale attesa non posso che dichiarare che voteremo contro per tutte quelle premesse e quelle critiche sviluppate in sede di relazione scritta e in sede di interventi orali. (*Applausi a sinistra*)

Voce: Quando voterete a favore?

LA LOGGIA, *Assessore alle finanze*. Chiedo di parlare sull'ordine del giorno Castrogiovanni.

PRESIDENTE. Prima di darle la parola, onorevole La Loggia, rileggo l'ordine del giorno Castrogiovanni ed altri, presentato nella seduta di ieri, e ciò per maggior chiarezza della discussione:

« L'Assemblea regionale siciliana,

visti gli articoli 14, 17 e 20 dello Statuto della Regione siciliana;

visto che l'esercizio telefonico pubblico nel territorio della Sicilia è stato concesso alla Società esercizi telefonici (S.E.T.) con conven-

zione stipulata il 30 marzo 1925 tra il Ministero delle comunicazioni e la suddetta società;

considerati, in particolare, gli articoli 12, 13, 14, 15, 16, 22, 23, 25, 34, 48, 51, 53 e 54 della citata convenzione;

ritenuto che, da una sommaria indagine, può rilevarsi che in atto circa 110 comuni della Isola sono sprovvisti di servizi telefonici e che negli altri i servizi esistenti sono insufficienti e non rispondono alle condizioni previste nella ripetuta convenzione;

ritenuto che il disservizio lamentato ha impedito un incremento delle utenze pari a quello registratosi in altre regioni, la qual cosa ha comportato necessariamente un rilevante aumento della misura dei depositi e delle tariffe per utenze;

ritenuto, inoltre, che i sistemi di accertamento in atto adottati dalla S.E.T. sono tali da non consentire all'utente, in talune città, un adeguato controllo;

ritenuto, infine, che, allo scopo di assicurare il migliore rendimento del personale dipendente, la Società deve migliorare le retribuzioni in atto corrisposte;

impegna il Governo regionale:

1) a constatare, con atto formale, le inadempienze della Società esercizi telefonici;

2) ad esigere dalla società medesima la immediata presentazione di un piano di adeguamento del servizio telefonico pubblico in Sicilia alle condizioni di cui alla convenzione 30 marzo 1925;

3) a stabilire un termine entro il quale detto adeguamento dovrà essere compiuto;

4) ad agire in surrogazione della S.E.T. ove essa non ottemperi alla presentazione del piano di adeguamento o, comunque, non ne assicuri l'esecuzione entro il termine stabilito;

5) a fare quant'altro necessario affinchè gli impianti e l'esercizio dei telefoni siano sollecitamente sviluppati e perfezionati secondo i nuovi ritrovati della tecnica, in modo da rendere tale importantissimo servizio pubblico rispondente alle esigenze della popolazione dell'Isola;

6) ad esercitare, tramite l'Assessorato competente, i necessari controlli finanziari per quanto concerne i depositi e le tariffe per utenze telefoniche;

7) a svolgere azione tendente a far sì che il trattamento economico del personale dipendente dalla S.E.T. sia adeguatamente migliorato. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole La Loggia.

LA LOGGIA, *Assessore alle finanze*. Onorevole Presidente, in merito all'ordine del giorno presentato dall'onorevole Castrogiovanni e da diversi altri deputati vorrei sottoporre qualche emendamento che mi sembra opportuno in rapporto anche alle dichiarazioni e ai chiarimenti che sono stati dati dall'onorevole Verducci. Niente da osservare sulle prime tre premesse, perchè non contengono altro che il richiamo agli articoli dello Statuto e alla convenzione stipulata tra il Ministero e la S.E.T..

Relativamente alla quarta premessa sarei del parere di sopprimere il richiamo ai 110 comuni non provvisti di servizio telefonico, perchè in ordine a questo problema mi pare che l'onorevole Verducci abbia ampiamente risposto, informando l'Assemblea sulla situazione di questi comuni, per cui non vi è motivo di considerarli a parte.

CASTROGIOVANNI, *Presidente della Giunta del bilancio*. Sono d'accordo.

LA LOGGIA, *Assessore alle finanze*. Propongo, pertanto, che la quarta premessa sia così modificata:

« Ritenuto che, da una sommaria indagine, può rilevarsi che i servizi telefonici esistenti sono insufficienti e non rispondono alle condizioni previste nella ripetuta convenzione ».

Propongo, poi, di sostituire nella quinta premessa alle parole: « la qualcosa ha comportato necessariamente un rilevante aumento della misura dei depositi... » le altre: « la qualcosa non può non aver concorso al rilevante aumento della misura dei depositi... ».

CASTROGIOVANNI, *Presidente della Giunta del bilancio*. Aderisco perchè ritengo che non sia stata l'unica causa determinante.

LA LOGGIA, *Assessore alle finanze*. E adesso esamineremo l'ultima premessa nella quale si parla della situazione del personale. Il problema del personale è di per sè, naturalmente, un problema rilevante dal punto di vista sociale.

E' chiaro che l'Assessorato del lavoro o

quello dei trasporti deve occuparsi della questione, anche perchè un trattamento non adeguato al personale può ripercuotersi sul funzionamento dei servizi. Pertanto metterei in risalto questo concetto, formulando come segue l'ultima premessa:

« ritenuto, infine, che appare opportuno che la Società provveda a una più adeguata organizzazione in Sicilia rivedendo, ove occorra, la situazione ed il trattamento del personale della Regione. »

Per quanto riguarda il dispositivo sostituirei, nel numero 1) alle parole « con atto formale », le altre « a termini di legge », poichè, date tutte le formalità che la legge prevede, sarebbe difficile individuare « l'atto formale ».

CASTROGIOVANNI, *Presidente della Giunta del bilancio*. D'accordo.

LA LOGGIA, *Assessore alle finanze*. Proporrei, inoltre, di sopprimere nel dispositivo il numero 4) e di modificare il numero 5), sostituendo alle parole « a fare quanto altro necessario » le seguenti « a fare, anche in surrogazione della S.E.T., quant'altro necessario a termini della legge e della convenzione ».

CASTROGIOVANNI, *Presidente della Giunta del bilancio*. Anche questa modifica può accettarsi. In fondo si dice l'identica cosa.

LA LOGGIA, *Assessore alle finanze*. Si dice l'identica cosa e, peraltro, lasciamo una opportuna discrezionalità di valutazione nella iniziativa di sostituzione, anche in rapporto alle nostre possibilità finanziarie; io me ne preoccupo soprattutto sotto questo aspetto.

CASTROGIOVANNI, *Presidente della Giunta del bilancio*. Poichè nella convenzione è detto che non adempiendo si fa la sostituzione, praticamente con la modifica proposta si dice quanto era già detto in altra forma.

LA LOGGIA, *Assessore alle finanze*. Sol tanto con questa formulazione si dà alla Regione una certa discrezionalità nel prendere questa iniziativa di sostituzione anche in rapporto alle sue disponibilità finanziarie.

CASTROGIOVANNI, *Presidente della Giunta del bilancio*. E' giusto che la Regione

abbia la responsabilità politica ed amministrativa.

LA LOGGIA, *Assessore alle finanze*. In rapporto alla modifica apportata all'ultima premessa si dovrebbe così modificare il numero 7) del dispositivo: « a svolgere azione tendente a far sì che la Società proceda ad una più adeguata organizzazione in Sicilia rivedendo, ove occorra, il trattamento economico del personale dipendente ».

CASTROGIOVANNI, *Presidente della Giunta del bilancio*. Anche a nome degli altri firmatari accetto le modifiche proposte dallo onorevole La Loggia.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'ordine del giorno Castrogiovanni ed altri nel seguente testo modificato dall'Assessore alle finanze ed accettato dai firmatari.

« L'Assemblea regionale siciliana,

visti gli articoli 14, 17 e 20 dello Statuto della Regione siciliana;

visto che l'esercizio telefonico pubblico nel territorio della Sicilia è stato concesso alla Società esercizi telefoni (S.E.T.) con convenzione stipulata il 30 marzo 1925 tra il Ministero delle comunicazioni e la suddetta Società;

considerati, in particolare, gli articoli 12, 13, 14, 15, 16, 22, 23, 25, 34, 48, 51, 53 e 54 della citata convenzione;

ritenuto che, da una sommaria indagine, può rilevarsi che i servizi telefonici esistenti sono insufficienti e non rispondono alle condizioni previste nella ripetuta convenzione;

ritenuto che il disservizio lamentato ha impedito un incremento delle utenze pari a quello registratosi in altre regioni, la qual cosa non può non aver concorso al rilevante aumento della misura dei depositi e delle tariffe per utenze;

ritenuto, inoltre, che i sistemi di accertamento in atto adottati dalla S.E.T. sono tali da non consentire all'utente, in talune città, un adeguato controllo;

ritenuto, infine, che appare opportuno che la Società provveda ad una più adeguata organizzazione in Sicilia rivedendo, ove occorra, la situazione ed il trattamento del personale nella Regione;

impegna il Governo regionale

1) a constatare, a termini di legge, le inadempienze della Società esercizi telefonici;

2) ad esigere dalla Società medesima la immediata presentazione di un piano di adeguamento del servizio telefonico pubblico in Sicilia alle condizioni di cui alla convenzione 30 marzo 1925;

3) a stabilire un termine entro il quale detto adeguamento dovrà essere compiuto;

4) a fare, anche in surrogazione della S.E.T., quant'altro necessario a termini della legge e della convenzione, affinché gli impianti e l'esercizio dei telefoni siano sollecitamente sviluppati e perfezionati secondo i nuovi ritrovati della tecnica in modo da rendere tale importantissimo servizio pubblico rispondente alle esigenze della popolazione dell'Isola;

5) ad esercitare, tramite l'Assessorato competente, i necessari controlli finanziari per quanto concerne i depositi e le tariffe per utenze telefoniche;

6) a svolgere azione tendente a far sì che la Società proceda ad una più adeguata organizzazione in Sicilia rivedendo, ove occorra, il trattamento economico del personale dipendente. »

(E' approvato)

Passiamo all'ordine del giorno Bonfiglio, Nicastro ed altri che rileggo:

« L'Assemblea regionale siciliana,

considerate le condizioni delle ferrovie secondarie siciliane, gestite da imprese private, come la Circumetnea e la Siracusa-Ragusa-Vizzini;

considerato l'analogo voto della Giunta del bilancio;

invita

il Governo regionale a svolgere azione per la statizzazione delle suddette ferrovie. »

LA LOGGIA, *Assessore alle finanze*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LA LOGGIA, *Assessore alle finanze*. Il Governo accetta questo ordine del giorno, perchè, in definitiva, con esso, lo si invita a continuare un'azione che ha già svolto con la dovuta energia.

PRESIDENTE. Non avendo altri chiesto di parlare pongo ai voti l'ordine del giorno Bonfiglio, Nicastro ed altri.

(E' approvato)

Non essendovi altri iscritti a parlare si dia lettura dei capitoli da 1 a 128 concernenti la rubrica « Spese per gli organi ed i servizi generali della Regione ». Avverto che i capitoli s'intendono approvati con la semplice lettura, qualora non sorgano osservazioni o non vengano presentati emendamenti.

D'AGATA, segretario:

Titolo I. — *Spesa ordinaria.*

Categoria I. — *Spese effettive.*

Spese per gli organi e per i servizi generali della Regione.

Assemblea Regionale.

Capitolo 1. Spese per l'Assemblea Regionale, lire 300.000.000.

Spese per il funzionamento dell'Alta Corte.

Capitolo 2. Quota a carico della Regione delle spese per i servizi dell'Alta Corte, prevista dall'art. 24 dello Statuto della Regione Siciliana, approvato con il R. decreto legislativo 15 maggio 1946, n. 455, lire 10.000.000.

Consiglio di Giustizia Amministrativa.

Capitolo 3. Spese per il Consiglio di giustizia amministrativa, a carico della Regione, ai sensi del decreto legislativo 6 maggio 1948, n. 654, lire 21.000.000.

Sezione della Corte dei Conti.

Capitolo 4. Spese per le Sezioni della Corte dei conti per la Regione siciliana, a carico della Regione, ai sensi del decreto legislativo 6 maggio 1948, n. 655, lire 6.000.000.

Presidenza della Regione e Uffici, Servizi e Amministrazioni dipendenti.

Presidenza della Regione.

Capitolo 5. Indennità di carica al Presidente della Regione e agli Assessori, lire 14.500.000.

Capitolo 6. Spese per viaggi del Presidente della Regione e degli Assessori, lire 6.000.000.

Capitolo 7. Personale di ruolo — Stipendi ed altri assegni di carattere continuativo. (Spese fisse), lire 21.500.000.

Capitolo 8. Retribuzioni ed altri assegni di carattere continuativo al personale non di ruolo e a quello salariato — Assicurazione sociali (artt. 19 e 20 del decreto legislativo Luogotenenziale 21 novembre 1945,

n. 722 e decreto legislativo Luogotenenziale 2 aprile 1946, n. 142) e indennità di licenziamento per cessazione dal servizio per diminuite esigenze o per obblighi di leva (R. decreto-legge 2 marzo 1924, n. 319, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473; art. 14 del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 46, convertito nella legge 24 maggio 1926, n. 898, e art. 7 del R. decreto-legge 4 febbraio 1937, n. 100, convertito nella legge 7 giugno 1937, n. 1108), lire 27.000.000.

Capitolo 9. Indennità al personale addetto al Gabinetto ed alla Segreteria particolare del Presidente della Regione, lire 2.400.000.

Capitolo 10. Premio giornaliero di presenza al personale di ruolo e non di ruolo (art. 8 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19) ed a quello salariato (art. 5 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 12 dicembre 1946, numero 585), lire 2.300.000.

Capitolo 11. Compensi per lavoro straordinario al personale di ruolo e non di ruolo (art. 1 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19) ed a quello salariato (art. 4 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 12 dicembre 1946, numero 585), lire 3.700.000.

Capitolo 12. Compensi speciali in eccedenza ai limiti stabiliti per il lavoro straordinario da corrispondersi, in relazione a particolari esigenze di servizio, al personale di ruolo e non di ruolo (art. 6 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19), lire 600.000.

Capitolo 13. Indennità e rimborsi di spese per missioni al personale di ruolo e non di ruolo, lire 2.500.000.

Capitolo 14. Indennità e rimborsi di spese per trasferimenti al personale di ruolo e non di ruolo, lire 200.000.

Capitolo 15. Compensi ad estranei all'Amministrazione per studi, servizi e prestazioni speciali resi nell'interesse della Presidenza della Regione, lire 1.000.000.

Capitolo 16. Sussidi al personale in attività di servizio, a quello cessato e relative famiglie, lire 700.000.

Capitolo 17. Spese casuali della Presidenza della Regione e degli Uffici, Servizi e Amministrazioni dipendenti, lire 5.000.000.

Capitolo 18. Commissioni — Gettoni di presenza e spese di funzionamento, lire 1.400.000.

Capitolo 19. Spese riservate della Presidenza della Regione, lire 6.000.000.

Capitolo 20. Manifestazioni e celebrazioni pubbliche, spese di rappresentanza e per avvenimenti eccezionali, lire 12.000.000.

Capitolo 21. Spese di beneficenza, lire 12.000.000

Capitolo 22. Spese postali, telegrafiche e telefoniche (Spesa obbligatoria), lire 10.000.000.

Capitolo 23. Manutenzione, riparazione ed adatta-

menti di locali della Presidenza e Uffici, Servizi e Amministrazioni dipendenti, 2.000.000.

Capitolo 24. Indennità e rimborsi di spese a favore di deputati regionali per incarichi speciali loro conferiti dal Governo regionale, lire 300.000.

Capitolo 25. Biblioteca — Spesa per acquisto di libri, riviste e giornali, lire 1.300.000.

Capitolo 26. Spese per i giudizi, l'assistenza e la consulenza legale. (Spesa obbligatoria), lire 10.000.000.

Capitolo 27. Residui passivi eliminati ai sensi dell'art. 36 del R. decreto 18 novembre 1923, n. 2440, e reclamati dai creditori. (Spesa obbligatoria), *per memoria*.

Totale delle spese per la Presidenza della Regione, lire 142.400.000.

Ufficio di Segreteria della Giunta regionale.

Spese generali.

Capitolo 28. Stipendi ed altri assegni di carattere continuativo al personale di ruolo. (Spese fisse), lire 2.300.000.

Capitolo 29. Retribuzioni ed altri assegni di carattere continuativo al personale non di ruolo ed a quello salariato. Assicurazioni sociali (artt. 19 e 20 del decreto legislativo Luogotenenziale 21 novembre 1945, n. 722, e decreto legislativo Luogotenenziale 2 aprile 1946, n. 142) ed indennità di licenziamento per cessazione dal servizio per diminuite esigenze o per obblighi di leva (R. decreto-legge 2 marzo 1924, numero 319, convertito nella legge 17 aprile 1925, numero 473; art. 14 del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 46, convertito nella legge 24 maggio 1926, n. 898, e art. 7 del R. decreto-legge 4 febbraio 1937, n. 100, convertito nella legge 7 giugno 1937, n. 1108), lire 2.600.000.

Capitolo 30. Indennità di Gabinetto al personale in servizio presso la Segreteria della Giunta regionale (art. 13, ultimo comma, della legge regionale 28 agosto 1949, n. 53), lire 850.000.

Capitolo 31. Premio giornaliero di presenza al personale di ruolo e non di ruolo (art. 8 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19) ed a quello salariato (art. 5 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 12 dicembre 1946, numero 585), lire 220.000.

Capitolo 32. Compensi per lavoro straordinario al personale di ruolo e non di ruolo (art. 1 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19) ed a quello salariato (art. 4 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 12 dicembre 1946, numero 585), lire 160.000.

Capitolo 33. Compensi speciali in eccedenza ai limiti stabiliti per il lavoro straordinario da corrispondersi, in relazione a particolari esigenze di servizio, al personale di ruolo e non di ruolo (art. 6 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19), lire 60.000.

Capitolo 34. Sussidi al personale in attività di servizio, a quello cessato e relative famiglie, lire. 50.000.

Capitolo 35. Indennità e rimborsi di spese per missioni al personale di ruolo e non di ruolo, lire 500.000.

Capitolo 36. Indennità e rimborsi di spese per trasferimenti al personale di ruolo e non di ruolo, *per memoria*.

Capitolo 37. Spese postali, telegrafiche e telefoniche. (Spesa obbligatoria), lire 300.000.

Capitolo 38. Biblioteca. Acquisto di libri e abbonamenti a riviste e giornali, lire 60.000.

Capitolo 39. Compensi ad estranei all'Amministrazione, per studi e prestazioni speciali, *per memoria*.

Totale del paragrafo « Spese generali » dell'Ufficio di Segreteria della Giunta regionale, lire 7.100.000.

Servizi della Stampa.

Spese generali.

Capitolo 40. Stipendi ed altri assegni di carattere continuativo al personale di ruolo (Spese fisse), lire 1.800.000.

Capitolo 41. Retribuzioni ed altri assegni di carattere continuativo al personale non di ruolo ed a quello salariato. Assicurazioni sociali (artt. 19 e 20 del decreto legislativo Luogotenenziale 21 novembre 1945, n. 722, e decreto legislativo Luogotenenziale 2 aprile 1946, n. 142) e indennità di licenziamento per cessazione dal servizio per diminuite esigenze o per obblighi di leva (R. decreto-legge 2 marzo 1924, numero 319, convertito nella legge 17 aprile 1925, numero 473; art. 14 del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 46, convertito nella legge 24 maggio 1926, n. 898, e art. 7 del R. decreto-legge 4 febbraio 1937, n. 100, convertito nella legge 7 giugno 1937, n. 1108), lire 2.200.000.

Capitolo 42. Premio giornaliero di presenza al personale di ruolo e non di ruolo (art. 8 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19) ed a quello salariato (art. 5 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 12 dicembre 1946, numero 585), lire 185.000.

Capitolo 43. Compensi per lavoro straordinario al personale di ruolo e non di ruolo (art. 1 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19) ed a quello salariato (art. 4 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 12 dicembre 1946, numero 585), lire 300.000.

Capitolo 44. Compensi speciali in eccedenza ai limiti stabiliti per il lavoro straordinario da corrispondersi, in relazione a particolari esigenze di servizio, al personale di ruolo e non di ruolo (art. 6 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19), lire 80.000.

Capitolo 45. Indennità e rimborsi di spese per missioni al personale di ruolo e non di ruolo, lire 300.000.

Capitolo 46. Indennità e rimborsi di spese per trasferimenti al personale di ruolo e non di ruolo, *per memoria*.

Capitolo 47. Sussidi al personale in attività di servizio, a quello cessato e relative famiglie, lire 70.000.

Capitolo 48. Spese per la biblioteca, lire 200.000.

Capitolo 49. Spese per l'acquisto di pubblicazioni e spese per l'acquisto e l'abbonamento di riviste e giornali sia italiani sia esteri, lire 250.000.

Capitolo 50. Abbonamenti ad agenzie d'informazione giornalistiche italiane ed estere, lire 250.000.

Capitolo 51. Compensi ad estranei all'Amministrazione per servizi, studi e prestazioni speciali resi nell'interesse dei Servizi della stampa, lire 700.000.

Capitolo 52. Spese postali, telegrafiche e telefoniche (Spesa obbligatoria), lire 500.000.

Capitolo 53. Commissioni. Gettoni di presenza e spese di funzionamento, lire 150.000.

Totale del paragrafo Spese generali, lire 6.985.000.

Spese per i servizi.

Stampa.

Capitolo 54. Contributi e sussidi a riviste e giornali, lire 3.000.000.

Capitolo 55. Contributi e premi a scrittori, pubblicisti e giornalisti per la pubblicazione di libri e articoli di particolare rilievo per l'autonomia regionale, lire 800.000.

Capitolo 56. Spese per l'organizzazione di convegni, congressi e manifestazioni interessanti la stampa. Concorsi e contributi ad Enti per lo svolgimento di manifestazioni interessanti la stampa, lire 4.000.000.

Capitolo 57. Spese di ospitalità e di rappresentanza nei servizi della stampa, lire 300.000.

Capitolo 58. Spese per il servizio fotografico. Fotografie e riproduzioni fotografiche. Spese varie relative all'acquisto, rinnovo e manutenzione dei materiali occorrenti per il servizio fotografico, lire 600.000.

Totale delle spese per la « Stampa », lire 8.700.000.

Propaganda dell'autonomia.

Capitolo 59. Spese per l'organizzazione di convegni, congressi e manifestazioni interessanti la propaganda dell'autonomia. Concorsi e contributi ad Enti per lo svolgimento di manifestazioni interessanti la propaganda dell'autonomia, lire 3.000.000.

Capitolo 60. Spese per l'acquisto o per la pubblicazione di libri, riviste ed opuscoli di propaganda. Spese per la stampa e la diffusione, lire 15.000.000.

Capitolo 61. Spese, contributi e concorsi per iniziative di ogni genere interessanti la propaganda dell'autonomia, lire 3.000.000.

Capitolo 62. Indennità e rimborsi di spese di viaggio a persone estranee all'Amministrazione per speciali missioni, lire 300.000.

Totale delle spese per la propaganda dell'autonomia. lire 21.300.000.

Totale della sottorubrica « Servizi della Stampa », lire 36.985.000.

Amministrazione degli Enti locali.

Spese generali.

Capitolo 63. Stipendi ed altri assegni di carattere continuativo al personale di ruolo dell'Amministrazione centrale degli Enti locali. (Spese fisse), lire 11.000.000.

Capitolo 64. Stipendi ed altri assegni di carattere continuativo al personale di ruolo delle Prefetture. (Spese fisse), per memoria.

Capitolo 65. Retribuzioni ed altri assegni di carattere continuativo al personale non di ruolo ed a quello salariato. Assicurazioni sociali (artt. 19 e 20 del decreto legislativo Luogotenenziale 21 novembre 1945, n. 722, e decreto legislativo Luogotenenziale 2 aprile 1946, n. 142) ed indennità di licenziamento per cessazione dal servizio per diminuite esigenze o per obblighi di leva (R. decreto-legge 2 marzo 1924, n. 319, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473; art. 14 del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 46, convertito nella legge 24 maggio 1926, n. 898, e art. 7 del R. decreto-legge 4 febbraio 1937, n. 100, convertito nella legge 7 giugno 1937, n. 1108), lire 7.500.000.

Capitolo 66. Premio giornaliero di presenza al personale di ruolo e non di ruolo (art. 8 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19) ed a quello salariato (art. 5 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 12 dicembre 1946, n. 585), lire 900.000.

Capitolo 67. Compensi per lavoro straordinario al personale di ruolo e non di ruolo (art. 1 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19) ed a quello salariato (art. 4 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 12 dicembre 1946, n. 585), lire 1.900.000.

Capitolo 68. Compensi speciali in eccedenza ai limiti stabiliti per il lavoro straordinario da corrispondersi, in relazione a particolari esigenze di servizio, al personale di ruolo e non di ruolo (art. 6 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19), lire 400.000.

Capitolo 69. Sussidi al personale in attività di servizio, a quello cessato e relative famiglie, lire 300.000.

Capitolo 70. Assegnazioni per spese di rappresentanza ai Prefetti in carica. (Spese fisse), per memoria.

Capitolo 71. Indennità e rimborsi di spese per missioni, lire 1.500.000.

Capitolo 72. Indennità e rimborsi di spese per trasferimenti, per memoria.

Capitolo 73. Compensi ad estranei all'Amministrazione per studi, servizi e prestazioni speciali, lire 500 mila.

Capitolo 74. Spese postali, telegrafiche e telefoniche. (Spesa obbligatoria), lire 1.500.000.

Capitolo 75. Spese di liti. (Spesa obbligatoria), lire 100.000.

Capitolo 76. Commissioni. Gettoni di presenza e spese di funzionamento, lire 500.000.

Capitolo 77. Biblioteca. Acquisto di libri e abbonamenti a riviste e giornali, lire 300.000.

Totale del paragrafo « Spese generali » dell'Amministrazione degli Enti locali, lire 26.400.000.

Spese per l'Amministrazione civile.

Capitolo 78. Vigilanza sui manicomi pubblici e privati e sugli alienati curati in case private. Indennità ai membri delle commissioni provinciali. Ispezioni ordinarie e straordinarie, *per memoria*.

Totale delle spese per l'Amministrazione degli Enti locali, lire 26.400.000.

Servizi dell'alimentazione.

Capitolo 79. Stipendi e altri assegni di carattere continuativo al personale di ruolo. (Spese fisse), lire 1.300.000.

Capitolo 80. Retribuzioni ed altri assegni di carattere continuativo al personale non di ruolo ed a quello salariato. Assicurazioni sociali (artt. 19 e 20 del decreto legislativo Luogotenenziale 21 novembre 1945, n. 722, e decreto legislativo Luogotenenziale 2 aprile 1946, n. 142) ed indennità di licenziamento per cessazione dal servizio per diminuite esigenze o per obblighi di leva (R. decreto-legge 2 marzo 1924, n. 319, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473; art. 14 del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 46, convertito nella legge 24 maggio 1926, n. 898, e art. 7 del R. decreto-legge 4 febbraio 1937, n. 100, convertito nella legge 7 giugno 1937, n. 1108), lire 2.100.000.

Capitolo 81. Premio giornaliero di presenza al personale di ruolo e non di ruolo (art. 8 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19) ed a quello salariato (art. 5 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 12 dicembre 1946, n. 585), lire 170.000.

Capitolo 82. Compensi per lavoro straordinario al personale di ruolo e non di ruolo (art. 1 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19) ed a quello salariato (art. 4 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 12 dicembre 1946, n. 585), lire 300.000.

Capitolo 83. Compensi speciali in eccedenza ai limiti stabiliti per il lavoro straordinario da corrispondersi, in relazione a particolari esigenze di servizio, al personale di ruolo e non di ruolo (art. 6 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19), lire 50.000.

Capitolo 84. Sussidi al personale in attività di servizio, a quello cessato e relative famiglie, lire 50.000.

Capitolo 85. Indennità e rimborsi di spese per missioni al personale di ruolo e non di ruolo, lire 200.000.

Capitolo 86. Indennità e rimborsi di spese per trasferimenti al personale di ruolo e non di ruolo, *per memoria*.

Capitolo 87. Biblioteca — Acquisto di libri e abbonamenti a riviste e giornali, lire 80.000.

Capitolo 88. Spese postali, telegrafiche e telefoniche. (Spesa obbligatoria), lire 300.000.

Capitolo 89. Commissioni. Gettoni di presenza e spese di funzionamento, lire 200.000.

Totale delle spese per i « Servizi dell'Alimentazione », lire 4.750.000.

Servizi dei Trasporti e delle Comunicazioni.

Spese generali.

Capitolo 90. Stipendi ed altri assegni di carattere continuativo al personale di ruolo. (Spese fisse), lire 3.300.000.

Capitolo 91. Retribuzioni ed altri assegni di carattere continuativo al personale non di ruolo ed a quello salariato. Assicurazioni sociali (artt. 19 e 20 del decreto legislativo Luogotenenziale 21 novembre 1945, n. 722, e decreto legislativo Luogotenenziale 2 aprile 1946, n. 142) ed indennità di licenziamento per cessazione dal servizio per diminuite esigenze o per obblighi di leva (R. decreto-legge 17 aprile 1925, n. 473; art. 14 del R. decreto legge 10 gennaio 1926, n. 46, convertito nella legge 24 maggio 1926, n. 898, e art. 7 del R. decreto-legge 4 febbraio 1937, n. 100, convertito nella legge 7 giugno 1937, n. 1108), lire 4.800.000.

Capitolo 92. Premio giornaliero di presenza al personale di ruolo e non di ruolo (art. 8 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19) ed a quello salariato (art. 5 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 12 dicembre 1946, numero 585), lire 380.000.

Capitolo 93. Compensi per lavoro straordinario al personale di ruolo e non di ruolo (art. 1 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19) ed a quello salariato (art. 4 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 12 dicembre 1946, numero 585), lire 700.000.

Capitolo 94. Compensi speciali in eccedenza ai limiti stabiliti per il lavoro straordinario da corrispondersi, in relazione a particolari esigenze di servizio, al personale di ruolo e non di ruolo (art. 6 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19), lire 150.000.

Capitolo 95. Sussidi al personale in attività di servizio, a quello cessato e relative famiglie, lire 100.000.

Capitolo 96. Indennità e rimborsi di spese per missioni al personale di ruolo e non di ruolo, lire 300.000.

Capitolo 97. Indennità e rimborsi di spese per trasferimenti al personale di ruolo e non di ruolo, *per memoria*.

Capitolo 98. Biblioteca. Acquisto di libri e abbonamenti a riviste e giornali, lire 100.000.

Capitolo 99. Compensi ad estranei all'Amministrazione per studi, servizi e prestazioni speciali resi nell'interesse dei servizi dei Trasporti e delle Comunicazioni, lire 300.000.

Capitolo 100. Spese postali, telegrafiche e telefoniche. (Spesa obbligatoria), lire 400.000.

Capitolo 101. Commissioni. Gettoni di presenza e spese di funzionamento, lire 300.000.

Totale della sottorubrica dei servizi dei Trasporti e delle Comunicazioni, lire 10.830.000.

Ufficio Legislativo e Gazzetta Ufficiale.
Spese generali.

Capitolo 102. Stipendi e altri assegni di carattere continuativo al personale di ruolo. (Spese fisse), lire 4.500.000.

Capitolo 103. Retribuzioni ed altri assegni di carattere continuativo al personale non di ruolo ed a quello salariato. Assicurazioni sociali (artt. 19 e 20 del decreto legislativo Luogotenenziale 21 novembre 1945, n. 722, e decreto legislativo Luogotenenziale 2 aprile 1946, n. 142) e indennità di licenziamento per cessazione dal servizio per diminuite esigenze o per obblighi di leva (R. decreto-legge 2 marzo 1924, numero 319, convertito nella legge 17 aprile 1925, numero 473 art. 14 del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 46, convertito nella legge 24 maggio 1926, n. 898, e art. 7 del R. decreto-legge 4 febbraio 1937, n. 100, convertito nella legge 7 giugno 1937, n. 1108), lire 6.000.000.

Capitolo 104. Premio giornaliero di presenza al personale di ruolo e non di ruolo (art. 8 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19) ed a quello salariato (art. 5 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 12 dicembre 1946, numero 585), lire 500.000.

Capitolo 105. Compensi per lavoro straordinario al personale di ruolo e non di ruolo (art. 1 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19) ed a quello salariato (art. 4 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 12 dicembre 1946, numero 585), lire 950.000.

Capitolo 106. Compensi speciali in eccedenza ai limiti stabiliti per il lavoro straordinario da corrispondersi in relazione a particolari esigenze di servizio, al personale di ruolo e non di ruolo (art. 6 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19), lire 150.000.

Capitolo 107. Indennità e rimborsi di spese per missioni al personale di ruolo e non di ruolo, lire 300.000.

Capitolo 108. Indennità e rimborsi di spese per trasferimenti al personale di ruolo e non di ruolo, per memoria.

Capitolo 109. Commissioni. Gettoni di presenza e spese di funzionamento, lire 400.000.

Capitolo 110. Sussidi al personale in attività di servizio, a quello cessato e relative famiglie, lire 100.000.

Capitolo 111. Biblioteca. Acquisto di libri e abbonamento a riviste e giornali, lire 300.000.

Capitolo 112. Spese postali, telegrafiche e telefoniche. (Spesa obbligatoria), lire 1.500.000.

Capitolo 113. Compensi ad estranei all'Amministrazione per studi, servizi e prestazioni speciali resi nell'interesse dell'Ufficio Legislativo, lire 300.000.

Totale delle « Spese generali » della sottorubrica dell'Ufficio Legislativo e Gazz. Ufficiale, lire 15.000.000.

Spese per i servizi.

Capitolo 114. Spesa di carta e stampa per la Gazzetta Ufficiale e per pubblicazioni speciali, lire 6.000.000.

Totale della sottorubrica « Ufficio Legislativo e Gazzetta Ufficiale », lire 21.000.000.

Servizi della Pesca Marittima e delle Attività Marinare.

Spese generali.

Capitolo 115. Stipendi e altri assegni di carattere continuativo al personale di ruolo. (Spese fisse), lire 3.300.000.

Capitolo 116. Retribuzioni ed altri assegni di carattere continuativo al personale non di ruolo ed a quello salariato. Assicurazioni sociali (artt. 19 e 20 del decreto legislativo Luogotenenziale 21 novembre 1945, n. 722, e decreto legislativo Luogotenenziale 2 aprile 1946, n. 142) ed indennità di licenziamento per cessazione dal servizio per diminuite esigenze o per obblighi di leva (R. decreto-legge 2 marzo 1924, n. 319, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473; art. 14 del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 46, convertito nella legge 24 maggio 1926, n. 898, e art. 7 del R. decreto-legge 4 febbraio 1937, n. 100, convertito nella legge 7 giugno 1937, n. 1108), lire 4.800.000.

Capitolo 117. Premio giornaliero di presenza al personale di ruolo e non di ruolo (art. 8 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19) ed a quello salariato (art. 5 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 12 dicembre 1946, numero 585), lire 380.000.

Capitolo 118. Compensi per lavoro straordinario al personale di ruolo e non di ruolo (art. 1 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19) ed a quello salariato (art. 4 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 12 dicembre 1946, numero 585), lire 700.000.

Capitolo 119. Compensi speciali in eccedenza ai limiti stabiliti per il lavoro straordinario da corrispondersi, in relazione a particolari esigenze di servizio, al personale di ruolo e non di ruolo (art. 6 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19), lire 100.000.

Capitolo 120. Sussidi al personale in attività di servizio, a quello cessato e relative famiglie, lire 80.000.

Capitolo 121. Indennità e rimborsi di spese per missioni al personale di ruolo e non di ruolo, lire 300.000.

Capitolo 122. Indennità e rimborsi di spese per trasferimenti al personale di ruolo e non di ruolo, per memoria.

Capitolo 123. Biblioteca. Acquisto libri e abbonamenti a riviste e giornali, lire 100.000.

Capitolo 124. Spese postali, telegrafiche e telefoniche. (Spesa obbligatoria), lire 300.000.

Capitolo 125. Commissioni. Gettoni di presenza e

Capitolo 126. Compensi ad estranei all'Amministrazione per studi, servizi e prestazioni speciali resi nell'interesse dei Servizi della Pesca Marittima e delle Attività Marinare, lire 250.000.

Totale delle « Spese generali » della sottorubrica « Servizi della Pesca Marittima e delle Attività Marinare », lire 10.610.000.

Spese per i Servizi.

Pesca.

Capitolo 127. Contributi e sussidi per l'incremento e la disciplina della pesca (art. 5 della legge 21 maggio 1940, n. 626) e per progettazioni relative al regolamento della pesca in acque straniere, ai fini delle proposte di cui all'art. 18 dello Statuto della Regione, lire 2.000.000.

Attività marinare:

Capitolo 128. Spese, concorsi e sussidi intesi a promuovere ed a sviluppare le attività marinare, lire 2.000.000.

Totale della sottorubrica « Pesca Marittima e Attività Marinare », lire 14.610.000.

Totale della rubrica « Presidenza della Regione e servizi dipendenti » parte straordinaria, lire 264.075.000.

PRESIDENTE. E' così approvata tutta la parte relativa alla rubrica « Spese per gli organi e per i servizi generali della Regione ».

Passiamo all'esame dei capitoli relativi alla rubrica « Assessorato delle finanze ». Non essendovi alcun iscritto a parlare, si dia lettura dei capitoli dal 129 al 278 relativi alla parte ordinaria di tale rubrica restando inteso che essi si intenderanno approvati con la semplice lettura ove non sorgano osservazioni o non vengano presentati emendamenti.

D'AGATA, segretario:

Assessorato delle Finanze.

Spese comuni a tutte le Amministrazioni centrali e periferiche della Regione.

Economato e Autoparco della Regione.

Capitolo 129. Spese d'ufficio, di cancelleria, illuminazione, fornitura e manutenzione di mobili e suppellettili, di macchine da scrivere e calcolatrici e materiali speciali. — Assegnazioni fisse per spese di ufficio. — Spese per pubblicazioni e fornitura di carta bianca e da lettere, degli stampati, delle pubblicazioni, dei materiali di legatoria e rilegature. — Spese per acquisto di valore bollati in genere, lire 65.000.000.

Capitolo 130. Fitto di locali e canoni di acqua. (Spese fisse), lire 35.000.000.

Capitolo 131. Impianti telefonici e manutenzione telefoni, lire 5.000.000.

Capitolo 132. Spese di acquisto, esercizio, manutenzione e riparazione di automobili, motociclette e mezzi in genere di locomozione, lire 20.000.000.

Capitolo 133. Spese inerenti alla fornitura delle uniformi al personale subalterno (art. 117 del R. decreto 30 dicembre 1923, n. 2960), lire 3.000.000.

Capitolo 134. Stipendi, salari e paghe al personale adibito al magazzino e all'Autoparco della Regione. — Assicurazioni sociali (artt. 19 e 20 del decreto legislativo Luogotenenziale 21 novembre 1945, n. 722, e decreto legislativo Luogotenenziale 2 aprile 1946, n. 142) e indennità di licenziamento per cessazione dal servizio per diminuite esigenze o per obblighi di leva (R. decreto-legge 2 marzo 1924, n. 319, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473 art. 14 del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 46, convertito nella legge 24 maggio 1926, n. 898 e art. 7 del R. decreto legge 4 febbraio 1937, n. 100, convertito nella legge 7 giugno 1937, n. 1108), lire 6.300.000.

Capitolo 135. Premio giornaliero di presenza al personale adibito al magazzino dell'Economato e all'Autoparco della Regione (art. 8 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19, e art. 5 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 12 dicembre 1946, n. 585), lire 230.000.

Capitolo 136. Compensi per lavoro straordinario al personale adibito al magazzino dell'Economato e all'Autoparco della Regione (art. 1 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19, e art. 4 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 12 dicembre 1946, n. 585), lire 280.000.

Capitolo 137. Sussidi al personale adibito al magazzino dell'Economato e all'Autoparco della Regione (c), lire 100.000.

Totale delle spese per l'Economato e l'Autoparco della Regione, lire 134.910.000.

Spese diverse.

Capitolo 138. Concorso della Regione nel trattamento di quiescenza dovuto al personale che ha prestato servizio alle dipendenze della Regione. (Spesa obbligatoria), lire 1.000.000.

Capitolo 139. Residui passivi eliminati ai sensi dell'art. 36 del R. decreto 18 novembre 1923, n. 2440, e reclamati dai creditori. (Spesa obbligatoria), per memoria.

Capitolo 140. Somma da versare allo Stato ai sensi del secondo comma dell'art. 3 del decreto legislativo 12 aprile 1948, n. 507. (Spesa obbligatoria), per memoria.

Totale delle spese diverse, lire 1.000.000.

Totale della sottorubrica « Spese comuni a tutte le Amministrazioni centrali e periferiche della Regione » della rubrica dell'Assessorato delle finanze, lire 135.910.000.

Spese generali dei servizi delle finanze.
Spese comuni ai vari esercizi.

Capitolo 141. Compensi ad estranei all'Amministrazione per studi, servizi e prestazioni speciali resi nell'interesse dell'Assessorato, lire 1.500.000.

Capitolo 142. Spese postali, telegrafiche e telefoniche. (Spesa obbligatoria), lire 6.000.000.

Capitolo 143. Manutenzione, riparazione ed adattamenti dei locali adibiti a sede dell'Assessorato e degli uffici dipendenti, lire 1.000.000.

Capitolo 144. Spese di liti (Spesa obbligatoria), lire 1.500.000.

Capitolo 145. Spese casuali, lire 1.000.000.

Capitolo 146. Biblioteca. Spesa per acquisto di libri, riviste e giornali, lire 1.500.000.

Capitolo 147. Compensi per lavoro straordinario al personale di ruolo e non di ruolo dell'Amministrazione dello Stato o di Enti statali con ordinamento autonomo, che presta la propria opera nell'interesse dell'Assessorato, lire 1.000.000.

Capitolo 148. Compensi speciali in eccedenza ai limiti stabiliti per il lavoro straordinario, da corrispondersi, in relazione a particolari esigenze di servizio, al personale di ruolo e non di ruolo dell'Amministrazione dello Stato o di Enti statali con ordinamento autonomo, che presta la propria opera nell'interesse dell'Assessorato, lire 800.000.

Capitolo 149. Commissione del 0,10% sul movimento generale da liquidare a favore del Banco di Sicilia quale compenso e rimborso di spese per il servizio di cassa della Regione siciliana (art. 2 della Convenzione per il servizio di Cassa della Regione Siciliana, approvata con il decreto del Presidente della Regione 3 dicembre 1947, n. 22/A), lire 50.000.000.

Totale della sottorubrica « *Spese generali dei servizi delle finanze.* — *Spese comuni ai vari servizi* » della rubrica dell'Assessorato delle Finanze, lire 64.300.000.

Regioneria Regionale e Ragionerie delle Intendenze di Finanze.

Capitolo 150. Personale di ruolo. — Stipendi ed altri assegni di carattere continuativo. (Spese fisse), lire 15.500.000.

Capitolo 151. Personale di ragioneria e d'ordine delle Ragionerie delle intendenze di Finanza. — Stipendi ed altri assegni di carattere continuativo. (Spese fisse), per memoria.

Capitolo 152. Retribuzioni ed altri assegni di carattere continuativo al personale non di ruolo ed a quello salariato in servizio presso la Ragioneria Regionale e le Ragionerie delle Intendenze di Finanza. — Assicurazioni sociali (artt. 19 e 20 del decreto legislativo Luogotenenziale 21 novembre 1945, n. 722, e decreto legislativo Luogotenenziale 2 aprile 1946, n. 142) e indennità di licenziamento per cessazione dal servizio per diminuite esigenze o per obblighi di

leva del R. decreto-legge 2 marzo 1924, n. 319, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473; art. 14 del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 46, convertito nella legge 24 maggio 1926, n. 898, e art. 7 del R. decreto-legge 5 febbraio 1937, n. 100, convertito nella legge 7 giugno 1937, n. 1108), lire 18.500.000.

Capitolo 153. Premio giornaliero di presenza al personale di ruolo e non di ruolo (art. 8 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19) ed a quello salariato (art. 5 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 12 dicembre 1946, numero 585), lire 1.550.000.

Capitolo 154. Compensi per lavoro straordinario al personale di ruolo e non di ruolo (art. 1 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19) ed a quello salariato (art. 4 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 12 dicembre 1946, numero 585), lire 2.800.000.

Capitolo 155. Compensi speciali in eccedenza ai limiti stabiliti per il lavoro straordinario da corrispondersi, in relazione a particolari esigenze di servizio, al personale di ruolo e non di ruolo (art. 6 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, numero 19), lire 700.000.

Capitolo 156. Commissioni. Gettoni di presenza e spese di funzionamento, lire 100.000.

Capitolo 157. Indennità e rimborsi di spese per missioni, lire 2.000.000.

Capitolo 158. Indennità e rimborsi di spese per trasferimenti, per memoria.

Capitolo 159. Sussidi al personale in attività di servizio, a quello cessato e relative famiglie, lire 400.000.

Totale della sottorubrica « *Ragioneria Regionale e Ragionerie delle Intendenze di Finanza* » della rubrica dell'Assessorato delle Finanze, lire 41.550.000.

Servizi delle Finanze.

Capitolo 160. Personale di ruolo amministrativo e d'ordine, in servizio presso la direzione Regionale delle Finanze, presso l'Ufficio Studi e presso le Intendenze di Finanza. — Stipendi ed altri assegni di carattere continuativo. (Spese fisse), lire 30.000.000.

Capitolo 161. Retribuzioni ed altri assegni di carattere continuativo al personale non di ruolo ed a quello salariato in servizio presso la Direzione Regionale delle Finanze, l'Ufficio Studi e presso le Intendenze di Finanza. — Assicurazioni sociali (artt. 19 e 20 del decreto legislativo Luogotenenziale 21 novembre 1945, n. 722, e decreto legislativo Luogotenenziale 2 aprile 1946, n. 142) e indennità di licenziamento per cessazione dal servizio per diminuite esigenze o per obblighi di leva (R. decreto-legge 2 marzo 1924, n. 319, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473 art. 14 del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 46, convertito nella legge 24 maggio 1926, n. 898, e art. 7 del R. decreto-legge 4 febbraio 1937, n. 100, convertito nella legge 7 giugno 1937, n. 1108), lire 30.000.000.

Capitolo 162. Indennità al personale addetto al Gabinetto ed alla Segreteria particolare dell'Assessore, lire 1.750.000.

Capitolo 163. Premio giornaliero di presenza al personale di ruolo e non di ruolo (art. 8 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19) ed a quello salariato (art. 5 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 12 dicembre 1946, n. 585), lire 2.900.000.

Capitolo 164. Compensi per lavoro straordinario al personale di ruolo e non di ruolo (art. 1 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19) ed a quello salariato (art. 4 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 12 dicembre 1946, numero 585), lire 4.800.000.

Capitolo 165. Compensi speciali in eccedenza ai limiti stabiliti per il lavoro straordinario da corrispondersi, in relazione a particolari esigenze di servizio, al personale di ruolo e non di ruolo (art. 6 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19), lire 1.100.000.

Capitolo 166. Indennità e rimborsi di spese per missioni al personale di ruolo e non di ruolo, lire 2.500.000.

Capitolo 167. Indennità e rimborsi di spese per trasferimenti al personale di ruolo e non di ruolo, *per memoria*.

Capitolo 168. Sussidi al personale in attività di servizio, a quello cessato e relative famiglie, lire 700.000.

Capitolo 169. Commissioni. — Gettoni di presenza e spese di funzionamento, lire 500.000.

Totale della sottorubrica « Servizi delle Finanze » della rubrica dell'Assessorato delle Finanze, lire 74.250.000.

Totale delle « Spese generali dei servizi delle Finanze » della rubrica dell'Assessorato delle Finanze, lire 180.100.000.

*Spese per i servizi speciali e uffici periferici.
Servizi del Tesoro.*

Capitolo 170. Personale degli Uffici provinciali del Tesoro. — Stipendi ed altri assegni di carattere continuativo. (Spese fisse), *per memoria*.

Capitolo 171. Retribuzioni ed altri assegni di carattere continuativo ai giornalieri degli Uffici provinciali del Tesoro. Assicurazioni sociali (artt. 19 e 20 del decreto legislativo Luogotenenziale 21 novembre 1945, n. 722, e decreto legislativo Luogotenenziale 2 aprile 1946, n. 142) e indennità di licenziamento per cessazione dal servizio per diminuite esigenze o per obblighi di leva (R. decreto-legge 2 marzo 1924, numero 319, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473; art. 14 del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 46, convertito nella legge 24 maggio 1926, n. 898, e art. 7 del R. decreto-legge 4 febbraio 1937, n. 100, convertito nella legge 7 giugno 1937, n. 1108), *per memoria*.

Capitolo 172. Premio giornaliero di presenza agli impiegati ed agenti degli Uffici provinciali del Tesoro (art. 8 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19, e art. 5 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 12 dicembre 1946, numero 585), *per memoria*.

Capitolo 173. Compensi per lavoro straordinario agli impiegati ed agenti degli Uffici provinciali del Tesoro (art. 1 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19 e art. 4 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 12 dicembre 1946, numero 585, *per memoria*).

Capitolo 174. Compensi speciali in eccedenza ai limiti stabiliti per il lavoro straordinario da corrispondersi, in relazione a particolari esigenze di servizio agli impiegati e agenti (art. 6 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19), *per memoria*.

Capitolo 175. Indennità e rimborsi di spese per missioni, *per memoria*.

Capitolo 176. Indennità e rimborsi di spese per trasferimenti, *per memoria*.

Capitolo 177. Restituzione di somme indebitamente acquisite all'entrata. (Spesa d'ordine), lire 500.000.

Totale delle spese per i « Servizi del Tesoro » della sottorubrica « Spese per i servizi speciali e Uffici periferici » della rubrica dell'Assessorato delle Finanze, lire 500.000.

Amministrazione dei servizi per la finanza locale.

Capitolo 178. Personale ispettivo per i servizi della finanza locale. Stipendi ed altri assegni di carattere continuativo. (Spese fisse), *per memoria*.

Capitolo 179. Indennità e rimborsi di spese per missioni e per ispezioni nell'interesse della finanza locale, *per memoria*.

Capitolo 180. Indennità e rimborsi di spese per trasferimenti, *per memoria*.

Capitolo 181. Commissioni. Gettoni di presenza e spese di funzionamento. (Spesa d'ordine), *per memoria*.

Capitolo 182. Spese inerenti alla formazione e alla tenuta dell'albo regionale degli appaltatori delle imposte di consumo, ed alla Commissione esaminatrice delle domande d'iscrizione all'albo (legge 30 novembre 1939, n. 1886), *per memoria*.

Capitolo 183. Contributi e rimborsi in relazione ai proventi della tassa unica di circolazione sugli autoveicoli industriali, *per memoria*.

Capitolo 184. Fondo corrispondente alla metà dello importo del provento delle tasse automobilistiche, da devolversi ai sensi dell'art. 24 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 29 marzo 1947, numero 177. (Spesa d'ordine), lire 39.000.000.

Capitolo 185. Fondo corrispondente ai tre quinti del provento per addizionale del cinque per cento dei vari tributi erariali, da devolvere ai sensi dell'art. 7

del decreto legislativo Luogotenenziale 18 febbraio 1946, n. 100. (Spesa d'ordine), lire 480.000.000.

Capitolo 186. Restituzioni e rimborsi. (Spesa d'ordine), lire 8.500.000.

Totale delle spese dell'Amministrazione dei servizi per la finanza locale della sottorubrica « Spese per i servizi speciali e Uffici periferici » della rubrica dell'Assessorato delle finanze, lire 527.500.000.

Amministrazione del catasto e dei servizi tecnici erariali.

Capitolo 187. Personale di ruolo. Stipendi ed altri assegni di carattere continuativo. (Spese fisse), per memoria.

Capitolo 188. Retribuzioni ed altri assegni di carattere continuativo al personale non di ruolo e a quello salariato. Assicurazioni sociali (artt. 19 e 20 del decreto legislativo Luogotenenziale 21 novembre 1945, n. 722, e decreto legislativo Luogotenenziale 2 aprile 1946, n. 142) e indennità di licenziamento per dimi-
nuite esigenze o per obblighi di leva (R. decreto-legge 2 marzo 1924, n. 319, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473; art. 14 del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 46, convertito nella legge 24 maggio 1926, numero 898 e art. del R. decreto-legge 4 febbraio 1937, n. 100, convertito nella legge 7 giugno 1937, n. 1108), per memoria.

Capitolo 189. Premio giornaliero di presenza al personale di ruolo e non di ruolo (art. 8 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19) ed a quello salariato (art. 5 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 12 dicembre 1946, numero 585), per memoria.

Capitolo 190. Compensi per lavoro straordinario al personale di ruolo e non di ruolo (art. 1 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19) ed a quello salariato (art. 4 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 13 dicembre 1946, n. 585), per memoria.

Capitolo 191. Compensi speciali in eccedenza ai limiti stabiliti per il lavoro straordinario da corrispondersi in relazione a particolari esigenze di servizio, al personale di ruolo e non di ruolo (art. 6 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, numero 19, per memoria.

Capitolo 192. Spese per lavori a cottimo eseguiti dal personale estraneo all'Amministrazione e indennità di cancelleria al personale di ruolo, provvisorio, avventizio, e giornaliero, per la conservazione dei catasti terreni. Paghe ai canneggiatori, per memoria.

Capitolo 193. Indennità e rimborsi di spese per missioni, per memoria.

Capitolo 194. Indennità e rimborsi di spese per trasferimenti, per memoria.

Capitolo 195. Indennità e spese per la Commissione censuaria, per memoria.

Capitolo 196. Somme da corrispondere al personale del catasto e dei servizi tecnici erariali per diritti

di scritturazione, di visura ed altri sugli atti dei catasti terreni. (Spesa obbligatoria e d'ordine), per memoria.

Capitolo 197. Contributo alla cassa di previdenza per il personale tecnico, d'ordine e di servizio del catasto e dei servizi tecnici erariali. (Spesa obbligatoria), per memoria.

Capitolo 198. Indennità agli impiegati dei ruoli del già personale aggiunto tecnico, d'ordine e di servizio in caso di cessazione dal servizio o in caso di morte alle loro vedove ed ai loro figli. (Spesa obbligatoria), per memoria.

Capitolo 199. Spese per la notificazione di atti concernenti la conservazione dei catasti terreni, per memoria.

Capitolo 200. Acquisto, manutenzione e riparazione di strumenti. Acquisto di carta da disegno e di oggetti tecnici diversi. Trasporto di strumenti e di altro materiale tecnico. Spesa per la riproduzione di mappe in conservazione, per memoria.

Capitolo 201. Spese per la formazione ed il rilascio di planimetrie relative al nuovo catasto edilizio urbano, per memoria.

Capitolo 202. Anticipazione delle spese occorrenti per la esecuzione d'ufficio delle volture relative ai catasti dei terreni. (Spesa obbligatoria), per memoria.

Totale delle spese della « Amministrazione del catasto e dei servizi tecnici erariali » della sottorubrica « Spese per i servizi speciali e Uffici periferici » della rubrica dell'Assessorato delle Finanze.... —

Amministrazione delle tasse e delle imposte indirette sugli affari.

Capitolo 203. Personale di ruolo. Stipendi ed altri assegni di carattere continuativo. (Spese fisse), per memoria.

Capitolo 204. Retribuzioni ed altri assegni di carattere continuativo al personale non di ruolo e a quello salariato. Assicurazioni sociali (artt. 19 e 20 del decreto legislativo Luogotenenziale 21 novembre 1945, n. 722, e decreto legislativo Luogotenenziale 2 aprile 1946, n. 142) e indennità di licenziamento per cessazione dal servizio per diminuite esigenze o per obblighi di leva (R. decreto-legge 2 marzo 1924, numero 319, convertito nella legge 17 aprile 1925, numero 473; art. 14 del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 46, convertito nella legge 24 maggio 1926, n. 898, e art. 7 del R. decreto-legge 4 febbraio 1937, n. 100, convertito nella legge 7 giugno 1937, n. 1108), per memoria.

Capitolo 205. Premio giornaliero di presenza al personale di ruolo e non di ruolo (art. 8 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19) ed a quello salariato (art. 5 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 12 dicembre 1946, numero 585), per memoria.

Capitolo 206. Compensi per lavoro straordinario al personale di ruolo e non di ruolo (art. 1 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19) ed a quello salariato (art. 4 del decreto legislativo del

Capo provvisorio dello Stato 12 dicembre 1946, numero 585), *per memoria*.

Capitolo 207. Compensi speciali in eccedenza ai limiti stabiliti per il lavoro straordinario da corrispondersi, in relazione a particolari esigenze di servizio, al personale di ruolo e non di ruolo (art. 6 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19), *per memoria*.

Capitolo 208. Indennità e rimborsi di spese per missioni. Indennità per reggenze di uffici, *per memoria*.

Capitolo 209. Indennità e rimborsi di spese per trasferimenti, *per memoria*.

Capitolo 210. Spese per il personale addetto alla vigilanza fiduciaria permanente istituita presso gli Uffici del registro, *per memoria*.

Capitolo 211. Spese varie inerenti all'esecuzione della vigilanza fiduciaria permanente istituita presso gli Uffici del registro, alla custodia dei valori bollati e spese per acquisto di casseforti e armadi di sicurezza, *per memoria*.

Capitolo 212. Spese generali di esercizio, funzionamento e gestione del deposito generale dei valori bollati e dei magazzini. Indennità speciale di maneggio di valori ai funzionari incaricati. Sussidi di malattia agli operai di detti depositi. Spese di trasporto dei valori bollati dai depositi e dalle cartiere alle Intendenze di Finanza, sedi di economato, ai magazzini del bollo e degli Uffici esecutivi. Spese di ogni genere necessarie per l'impianto ed il regolare funzionamento delle macchine bollatrici e per il trasporto, la riparazione e la sostituzione delle medesime. Rimborso delle spese di viaggio e indennità di missione ai funzionari che accompagnano le spedizioni di valori ed ai funzionari ed operai che curano il servizio delle macchine bollatrici, *per memoria*.

Capitolo 213. Aggió ai distributori secondari dei valori di bollo, escluso quello per l'imposta generale sull'entrata; quota parte, ai funzionari delle cancellerie ed agli ufficiali giudiziari, sulle somme recuperate sui crediti iscritti nei campioni civili e penali delle cancellerie; rimborso allo Stato della spesa per vaglia di servizio per il versamento dei proventi; indennità di cassa e per maneggio di valori; spese per visite medico fiscali e spese di assicurazione. (Spesa obbligatoria), *per memoria*.

Capitolo 214. Aggió ai distributori secondari di marche per l'imposta generale sull'entrata. (Spesa obbligatoria), *per memoria*.

Capitolo 215. Spese per l'accertamento, la riscossione ed il riscontro dei diritti erariali sui biglietti d'ingresso ai cinematografi e sugli spettacoli e trattenimenti pubblici; per la bollatura delle carte da giuoco; per l'accertamento e la riscossione delle tasse e dei proventi relativi ai servizi della radiofonia; spese per l'accertamento, la riscossione ed il riscontro dell'imposta generale sull'entrata, compreso l'aggió agli industriali, commerciali ed esercenti, ed in genere per le tasse ed imposte indirette sugli affari, nonché premi sulla scoperta delle relative violazioni. Spese generali per il funzionamento delle commissioni spe-

ciali previste dalla legge 12 giugno 1930, n. 742. (Spesa obbligatoria), *per memoria*.

Capitolo 216. Spese per lavori di sicurezza, di ordinaria manutenzione e di adattamento dei locali degli uffici esecutivi e spese per il trasloco dei detti uffici, *per memoria*.

Capitolo 217. Contributi e rimborsi in relazione ai proventi della tassa di bollo sulle inserzioni e gli abbonamenti sui giornali, riviste ed altre stampe, *per memoria*.

Capitolo 218. Contributi e rimborsi in relazione ai proventi delle tasse dovute sugli apparecchi e accessori radioelettrici ai sensi dei RR. decreti-legge 23 ottobre 1925, n. 1917, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562, e 17 novembre 1927, n. 2207, convertito nella legge 17 maggio 1928, n. 1355 e del decreto legislativo Luogotenenziale 1 dicembre 1945, n. 834. (Spesa d'ordine), lire 7.200.000.

Capitolo 219. Contributi e rimborsi in relazione ai proventi dei canoni di abbonamento alle radioaudizioni circolari spettante allo Stato. (Spesa d'ordine), lire 216.000.000.

Capitolo 220. Contributi e rimborsi in relazione ai proventi sulle tasse di licenza ai costruttori ed ai rivenditori di materiali radioelettrici (decreto legislativo Luogotenenziale 2 aprile 1946, n. 399). (Spesa d'ordine), lire 350.000.

Capitolo 221. Contributi e rimborsi in relazione al provento dei diritti erariali sui biglietti di ingresso ai teatri, ai cinematografi, agli spettacoli di varietà, caffè concerto e simili (art. 33 del testo unico 30 dicembre 1923, n. 3276), lire 170.000.000.

Capitolo 222. Devoluzione dei nove decimi del provento dell'imposta generale sull'entrata e della relativa addizionale riscossa dagli uffici delle imposte di consumo sul bestiame bovino, ovino, suino ed equino e sui vini, mosti ed uve da vino ai termini dell'art. 1 del decreto legislativo 26 marzo 1948, n. 261. (Spesa d'ordine), lire 270.000.000.

Capitolo 223. Restituzioni e rimborsi. (Spesa d'ordine), lire 10.000.000.

Capitolo 224. Restituzioni e rimborsi di addizionale alle imposte di registro (successione, manomorta e ipotecaria istituita con R. decreto-legge 30 novembre 1937, n. 2145, convertito nella legge 25 aprile 1938, n. 614. (Spesa d'ordine), lire 1.000.000.

Totale delle spese della « Amministrazione delle tasse e delle imposte indirette sugli affari » della sottorubrica « Spese per i servizi speciali e Uffici periferici » della rubrica dell'Assessorato delle Finanze, lire 674.550.000.

Amministrazione del demanio.

Capitolo 225. Stipendi, salari ed altri assegni di carattere continuativo al personale addetto alle proprietà immobiliari del Demanio, Assicurazioni sociali artt. 19 e 20 del decreto legislativo Luogotenenziale 21 novembre 1945, n. 722, e decreto legislativo Luo-

Luogotenenziale 2 aprile 1946, numero 142) e indennità di licenziamento per cessazione dal servizio per diminuite esigenze o per obblighi di leva (R. decreto-legge 2 marzo 1924, n. 319 convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473; art. 14 del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 46, convertito nella legge 24 maggio 1926, n. 898, e art. 7 del R. decreto-legge 4 febbraio 1937, n. 100, convertito nella legge 7 giugno 1937, n. 1108). (Spese fisse), *per memoria*.

Capitolo 226. Spese di personale per speciali gestioni patrimoniali legna ed orto per le speciali gestioni patrimoniali dell'antico demanio. (Spese fisse), *per memoria*.

Capitolo 227. Premio giornaliero di presenza al personale di ruolo e non di ruolo (art. 8 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19) ed a quello salariato (art. 5 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 18 dicembre 1946, numero 585), *per memoria*.

Capitolo 228. Compensi per lavoro straordinario al personale di ruolo e non di ruolo (art. 1 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19) ed a quello salariato (art. 4 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 12 dicembre 1946, numero 585), *per memoria*.

Capitolo 229. Sussidi al personale in attività di servizio a quello cessato e relative famiglie, *per memoria*.

Capitolo 230. Indennità e rimborsi di spese per missioni, *per memoria*.

Capitolo 231. Indennità e rimborsi di spese per trasferimenti, *per memoria*.

Capitolo 232. Spese di verifiche e delimitazioni dei terreni di demanio pubblico, *per memoria*.

Capitolo 233. Spese e passività relative ai beni provenienti da donazioni e da eredità passate o devolute alla Regione. Spese per i servizi della « Magione » di Palermo, *per memoria*.

Capitolo 234. Contribuzioni fondiari sui beni dell'antico demanio e del demanio pubblico. Imposta erariale e sovrimposte. Imposta ordinaria sul patrimonio. Imposte consorziali. Contributi per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro in agricoltura. (Spesa obbligatoria), *per memoria*.

Capitolo 235. Spese di amministrazione e di manutenzione ordinaria delle proprietà demaniali, comprese quelle dei canali demaniali dell'antico demanio. Assicurazione degli operai contro gli infortuni sul lavoro, *per memoria*.

Capitolo 236. Annualità e prestazioni diverse comprese quelle relative ai beni provenienti dall'Asse ecclesiastico. (Spese fisse ed obbligatorie), *per memoria*.

Capitolo 237. Canoni e annualità passive. (Spesa obbligatoria), *per memoria*.

Capitolo 238. Restituzioni e rimborsi. (Spesa d'ordine), lire 1.000.000.

Totale delle spese della « Amministrazione del demanio » della sottorubrica « Spese per i servizi speciali e Uffici periferici » della rubrica dell'Assessorato delle Finanze, lire 1.000.000.

Amministrazione delle imposte dirette.

Capitolo 239. Stipendi ed altri assegni di carattere continuativo al personale di ruolo addetto agli Uffici periferici. (Spese fisse), *per memoria*.

Capitolo 240. Retribuzioni ed altri assegni di carattere continuativo al personale provinciale non di ruolo ed a quello salariato. Assicurazioni sociali (artt. 19 e 20 del decreto legislativo Luogotenenziale 21 novembre 1945, n. 722, e decreto legislativo Luogotenenziale 2 aprile 1946, n. 142) e indennità di licenziamento per cessazione dal servizio per diminuite esigenze o per obblighi di leva (R. decreto-legge 2 marzo 1924, n. 319, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473; art. 14 del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 46, convertito nella legge 24 maggio 1926, n. 898, e art. 7 del R. decreto-legge 4 febbraio 1937, n. 100, convertito nella legge 7 giugno 1937, n. 1108), *per memoria*.

Capitolo 241. Premio giornaliero di presenza al personale di ruolo e non di ruolo (art. 8 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19) ed a quello salariato (art. 5 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 12 dicembre 1946, numero 585), *per memoria*.

Capitolo 242. Compensi per lavoro straordinario al personale di ruolo e non di ruolo (art. 1 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19) e a quello salariato (art. 4 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 12 dicembre 1946, numero 585), *per memoria*.

Capitolo 243. Compensi speciali in eccedenza ai limiti stabiliti per il lavoro straordinario da corrispondersi, in relazione a particolari esigenze di servizio, al personale di ruolo e non di ruolo (art. 1 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, numero 19, *per memoria*).

Capitolo 244. Somme da corrispondere al personale degli uffici distrettuali delle imposte dirette per diritti di scritturazione, di visura ed altri, ai sensi dell'art. 3 del R. decreto-legge 15 novembre 1937, n. 2011, convertito nella legge 4 aprile 1938, n. 545, e dell'art. 2 del R. decreto-legge 10 maggio 1938, n. 664, convertito nella legge 5 gennaio 1939, n. 9. (Spesa obbligatoria e d'ordine), *per memoria*.

Capitolo 245. Spese e premi per la ricerca di materia imponibile nell'applicazione delle diverse imposte ordinarie, *per memoria*.

Capitolo 246. Compensi e spese per i messi notificatori, informatori e indicatori (art. 3 del R. decreto 14 aprile 1927, n. 617, convertito nella legge 19 febbraio 1928, n. 259, e legge 29 maggio 1939, n. 817). (Spesa obbligatoria), *per memoria*.

Capitolo 247. Spese per il funzionamento delle Commissioni per la risoluzione dei reclami inerenti all'applicazione delle imposte dirette e delle imposte indirette sugli affari. (Spesa obbligatoria), *per memoria*.

Capitolo 248. Spese per il funzionamento delle Commissioni per l'esame e la decisione sulle domande degli esattori delle imposte dirette per rimborsi

a titolo di inesigibilità (art. 26 della legge 16 giugno 1939, n. 942). (Spesa obbligatoria), *per memoria*.

Capitolo 249. Spese inerenti alla composizione, formazione e tenuta degli albi degli esattori e dei collettori delle imposte dirette. Spese per il funzionamento delle Commissioni relative (art. 6 ultimo comma, della legge 16 giugno 1939, n. 942), *per memoria*.

Capitolo 250. Indennità e rimborsi di spese per missioni, *per memoria*.

Capitolo 251. Indennità e rimborsi di spese per trasferimenti, *per memoria*.

Capitolo 252. Spese ed indennità per la gestione delle esattorie vacanti e per le verifiche delle esattorie comunali e delle ricevitorie provinciali. (Spesa obbligatoria), *per memoria*.

Capitolo 253. Anticipazione delle spese occorrenti per l'esecuzione di ufficio delle volture catastali. Spese d'indole amministrativa riflettenti la conservazione del catasto presso gli Uffici distrettuali delle imposte dirette. (Spesa d'ordine e obbligatoria), *per memoria*.

Capitolo 254. Prezzo di beni immobili espropriati ai debitori morosi di imposte e devoluti alla Regione in forza dell'art. 54 del testo unico delle leggi sulla riscossione delle imposte dirette del 17 ottobre 1922, n. 1401. (Spesa obbligatoria), *per memoria*.

Capitolo 255. Restituzioni e rimborsi di addizionale alle imposte dirette, istituite con R. decreto-legge 3 novembre 1937, n. 2145, convertito nella legge 25 aprile 1938, n. 614. (Spesa d'ordine), lire 2.000.000.

Capitolo 256. Restituzioni e rimborsi. (Spesa d'ordine), lire 20.000.000.

Totale delle spese della « Amministrazione delle imposte dirette » della sottorubrica « Spesa per i servizi speciali e Uffici periferici » della rubrica dello Assessorato delle Finanze, lire 22.000.000.

Amministrazione delle dogane.

Capitolo 257. Stipendi ad altri assegni di carattere continuativo al personale di ruolo addetto agli uffici periferici delle dogane. (Spese fisse), *per memoria*.

Capitolo 258. Retribuzioni ed altri assegni di carattere continuativo al personale non di ruolo ed a quello salariato. Assicurazioni sociali (artt. 19 e 20 del decreto legislativo Luogotenenziale 21 novembre 1945, n. 722, e decreto legislativo Luogotenenziale 2 aprile 1946, n. 142) e indennità di licenziamento per cessazione dal servizio per diminuite esigenze o per obblighi di leva (R. decreto-legge 2 marzo 1924, numero 319, convertito nella legge 17 aprile 1925, numero 473; art. 14 del R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 46, convertito nella legge 24 maggio 1926, n. 898, e art. 7 del R. decreto-legge 4 febbraio 1937, n. 100, convertito nella legge 7 giugno 1937, n. 1108), *per memoria*.

Capitolo 259. Premio giornaliero di presenza al personale di ruolo e non di ruolo (art. 8 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19) ed a quel-

lo salariato (art. 5 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 12 dicembre 1946, n. 585), *per memoria*.

Capitolo 260. Compensi per lavoro straordinario al personale di ruolo e non di ruolo (art. 1 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19) ed a quello salariato (art. 4 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 12 dicembre 1946, numero 585), *per memoria*.

Capitolo 261. Compensi speciali in eccedenza ai limiti stabiliti per il lavoro straordinario da corrispondersi, in relazione a particolari esigenze di servizio, al personale di ruolo e non di ruolo (art. 6 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19), *per memoria*.

Capitolo 262. Premi e spese per la scoperta e repressione del contrabbando; prelevamento di campioni; indennità di trasferta; premi per la scoperta delle contravvenzioni; trasporto dei corpi di reato, *per memoria*.

Capitolo 263. Indennità e rimborsi di spese per missioni, *per memoria*.

Capitolo 264. Indennità e rimborsi di spese per trasferimenti, *per memoria*.

Capitolo 265. Indennità ai sottufficiali della Guardia di Finanza per la reggenza delle piccole dogane, *per memoria*.

Capitolo 266. Sussidi al personale in attività di servizio, a quello cessato e relative famiglie, *per memoria*.

Capitolo 267. Acquisto di materiale e pubblicazioni scientifiche e altre spese per i laboratori chimici delle dogane, *per memoria*.

Capitolo 268. Costruzioni di caselli doganali, piccola manutenzione dei fabbricati ed impianti in uso per i servizi periferici dell'Amministrazione delle dogane, *per memoria*.

Capitolo 269. Mercedi alle visitatrici doganali; acquisto di marche per l'assicurazione obbligatoria delle visitatrici doganali contro l'invalidità, la vecchiaia e la disoccupazione involontaria. (Spese fisse), *per memoria*.

Capitolo 270. Indennità di giro per ispezioni ed indennità per maneggio di denaro, *per memoria*.

Capitolo 271. Indennità agli impiegati ed agenti doganali per servizio notturno, per trasferte, servizi di saggiati e per protrazione di orario ordinata nell'interesse del servizio, *per memoria*.

Capitolo 272. Acquisto delle materie prime per la fabbricazione dei contrassegni doganali e di materiale speciale ad uso delle dogane e loro trasporto; illuminazione delle barriere doganali; noleggio ed acquisto di barche ed altri mezzi di trasporto per uso dei direttori di dogane; mercedi al personale operaio, *per memoria*.

Capitolo 273. Tasse postali per versamenti, spese per trasporto di fondi ed indennità ai proprietari di merci avariate nei depositi doganali. (Spesa obbligatoria), *per memoria*.

Capitolo 274. Restituzione di diritti all'esportazione; restituzione di diritti indebitamente riscossi. (Spesa obbligatoria), lire 1.000.000.

Totale della spesa della « Amministrazione delle dogane » della sottorubrica « Spese per i servizi speciali e Uffici periferici » della rubrica dell'Assessorato delle Finanze, lire 1.000.000.

Totale della sottorubrica « Spese per i servizi speciali e Uffici periferici » della rubrica dell'Assessorato delle Finanze, lire 1.226.550.000.

Fondi di riserva.

Capitolo 275. Fondo di riserva per le spese obbligatorie e d'ordine (art. 40 del R. decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale dello Stato), lire 7.300.000.000.

Capitolo 276. Fondo di riserva per le spese impreviste (art. 42 del R. decreto 18 novembre 1923, numero, 2440, sulla contabilità generale dello Stato, lire 230.000.000.

Totale della sottorubrica « Fondi di riserva » della rubrica dell'Assessorato delle Finanze, L. 7.530.000.000.

Fondi speciali.

Capitolo 277. Fondo occorrente per l'integrazione dei vari capitoli riguardanti assegni e competenze accessorie al personale (esclusi i compensi per lavoro straordinario e i compensi speciali) in dipendenza di aumento di assegni, dell'adeguamento dell'indennità di carovita alle variazioni dell'indice base del costo dell'alimentazione, dell'abolizione del prezzo politico del pane e per accertata insufficienza degli stanziamenti riguardanti assegni, retribuzioni e salari in genere, dovuti al personale, lire 150.000.000.

Capitolo 278. Fondo a disposizione per far fronte ad oneri di qualsiasi genere dipendenti da disposizioni legislative, lire 2.447.000.000.

Totale della sottorubrica « Fondi Speciali » della rubrica dell'Assessorato delle Finanze, lire 2.597.000.000.

Totale della rubrica dell'Assessorato delle Finanze (parte ordinaria), lire 12.270.635.000.

PRESIDENTE. Al capitolo 278, il testo del Governo prevedeva uno stanziamento di 2 miliardi 450 milioni.

LA LOGGIA, Assessore alle finanze. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LA LOGGIA, Assessore alle finanze. Signor Presidente, a quanto sembra la variazione apportata dalla Commissione in diminuzione del capitolo 278 « Fondo a disposizione per far fronte ad oneri di qualsiasi genere, dipendenti da disposizioni legislative » corrisponde ad una variazione in aumento al capitolo

307 della rubrica dell'Assessorato dell'agricoltura, che viene portato da 2 a 6 milioni, ed è anche in rapporto ad altra variazione in diminuzione di 1 milione per la soppressione del capitolo 528. Di guisa che, onorevole Presidente, la votazione del capitolo 278 implicherebbe l'accettazione delle variazioni di quegli altri due capitoli; ragione per cui dovrebbero discutersi prima i capitoli 307 e 528. Dovremmo prima vedere se è il caso di sopprimere o meno il 528, poi vedere se dobbiamo incrementare il 307, ed infine stabiliremo quale diminuzione di stanziamento apportare al capitolo 278.

CASTROGIOVANNI, Presidente della Giunta del bilancio. Possiamo sospendere la votazione di questo capitolo, la cui variazione è una conseguenza di ordine puramente aritmetico di altre votazioni.

LA LOGGIA, Assessore alle finanze. Vorrei, prima che si passi ai voti, dare, anche se con anticipo, un chiarimento che avrei dovuto dare successivamente. La proposta di sopprimere il capitolo 528 non può essere accolta, perchè siamo già a sei mesi di esercizio consumato e quindi potrebbero esserci somme già impegnate fino al 31 dicembre. Pertanto sopprimere il capitolo *sic et simpliciter* potrebbe metterci dinnanzi ad una situazione di imbarazzo. Peraltro questa soppressione dovrebbe servire ad incrementare il capitolo 307, relativo alla agricoltura. Per il 307 devo dire che non dovrebbe accettarsi la variazione nè della denominazione nè di altro perchè sulla pollicoltura e sull'apicoltura la Giunta di Governo ha approvato un disegno di legge nel quale è prevista la spesa di 40 milioni divisi in cinque esercizi a partire dall'esercizio '50-51. Quindi è da raccomandare soltanto l'approvazione di quel disegno di legge che destinerà una cifra pressochè identica a quella che si propone da parte della Commissione, anzi una cifra leggermente maggiore di 8 milioni l'anno; il che risolverà questo problema. Ho voluto fare questa dichiarazione anticipata, perchè, se siamo di accordo, possiamo votare il capitolo 278 senza pregiudicare niente.

CASTROGIOVANNI, Presidente della Giunta del bilancio. Meglio sospendere.

LA LOGGIA, Assessore alle finanze. Va bene sospendiamo.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni s'intende sospesa la discussione sul capitolo 278 e conseguentemente dei totali della sottorubrica e della rubrica relative.

Restano approvati i capitoli dal 129 al 277 relativi alla parte ordinaria della rubrica « Assessorato delle Finanze ».

Si dia lettura dei capitoli dal 545 al 592 e dal 699 al 702 concernente la parte straordinaria della stessa rubrica, rimanendo inteso che essi s'intenderanno approvati con la semplice lettura ove non sorgano osservazioni o non siano presentati emendamenti.

D'AGATA, segretario:

Titolo II. — *Spesa straordinaria.*

Categoria I. — *Spese effettive.*

Assessorato delle Finanze.

Presidenza della Regione e Uffici, Servizi e Amministrazioni dipendenti.

Presidenza della Regione.

Saldi spese residue.

Capitolo 545. Saldo degli impegni riguardanti spese degli anni finanziari anteriori a quello corrente, per memoria.

Servizi della Stampa.

Capitolo 546. Spese e contributi straordinari per la stampa e la propaganda dell'autonomia, lire 10.000.000.

Amministrazione degli Enti locali.

Capitolo 547. Spese, contributi, sussidi e concorsi per colonie marine e montane e per l'assistenza alla infanzia in genere, ad integrazione di quelli a cui provvede direttamente lo Stato, lire 35.000.000.

Capitolo 548. Sussidi straordinari ad Istituzioni pubbliche di beneficenza, ad integrazione di quelli a cui provvede direttamente lo Stato, lire 40.000.000.

Capitolo 549. Sussidi straordinari ad Istituzioni private di beneficenza, ad integrazione di quelli a cui provvede direttamente lo Stato, lire 25.000.000.

Capitolo 550. Sussidi ad Istituzioni per la lotta contro l'istigazione, l'incitamento e l'adescamento alla corruzione, alla immoralità e alla delinquenza, ad integrazione di quelli a cui provvede direttamente lo Stato, lire 2.000.000.

Capitolo 551. Soccorsi e sussidi ai dimessi dagli Istituti di prevenzione e di pena, da avviare ai centri di rieducazione morale, materiale e professionale, ad integrazione di quelli a cui provvede direttamente lo Stato, lire 2.000.000.

Capitolo 552. Sussidi e contributi per provvidenze eccezionali in dipendenza di pubbliche calamità, ad integrazione di quelli a cui provvede direttamente lo Stato, lire 5.000.000.

Capitolo 553. Sussidi e concorsi straordinari a favore di ospedali per comprovate esigenze di carattere economico-finanziario, ad integrazione di quelli a cui provvede direttamente lo Stato, lire 15.000.000.

Capitolo 554. Spese straordinarie, ad integrazione di quelle a cui provvede direttamente lo Stato, per l'assistenza alle popolazioni e beneficenza in genere e particolarmente per prevenire l'accattonaggio, da erogarsi mediante assegnazione agli organi periferici, lire 90.000.000.

Capitolo 555. Sussidi e concorsi ad Istituti anche d'istruzione od Enti che abbiano finalità sociali ovvero di prevalente interesse regionale, ad integrazione di quelli a cui provvede direttamente lo Stato, lire 35.000.000.

Capitolo 556. Contributi e sussidi destinati a sovvenire il clero particolarmente benemerito e bisognoso, ed a favorire scopi di culto, di beneficenza e di istruzione, ad integrazione di quelli a cui provvede direttamente lo Stato, lire 6.000.000.

Capitolo 557. Contributi e concorsi, a favore di enti locali, nelle spese per l'esecuzione di impianti concernenti Uffici e servizi pubblici obbligatori, nonché nelle spese per sistemazioni ed adattamenti degli impianti medesimi, ad integrazione di quelli a cui provvede direttamente lo Stato, lire 90.000.000.

Capitolo 558. Spese per rette di ricovero di minori poveri e di vecchi indigenti inabili al lavoro, ricoverati per conto della Regione, ad integrazione di quelle a cui provvede direttamente lo Stato, lire 10.000.000.

Totale delle spese per l'Amministrazione degli Enti locali, lire 355.000.000.

Servizi dell'alimentazione.

Capitolo 559. Sovvenzioni ad Enti e Associazioni per l'impianto ed il funzionamento di mense popolari, ad integrazione di quelle a cui provvede direttamente lo Stato, lire 10.000.000.

Capitolo 560. Sovvenzioni ad Enti e Associazioni per l'impianto ed il funzionamento di cucine economiche, ad integrazione di quelle a cui provvede direttamente lo Stato, lire 90.000.000.

Totale delle spese per i Servizi dell'alimentazione, lire 100.000.000.

Servizi della pesca marittima e delle attività marine.

Capitolo 561. Spese, contributi e sussidi per il potenziamento dell'industria ittica; spese dirette ad accertare le possibilità di consumo del pesce fresco nei centri interni dell'Isola, lire 50.000.000.

Capitolo 562. Contributi, sovvenzioni e sussidi per l'organizzazione ed il potenziamento di scuole professionali di tipo marinaro, lire 20.000.000.

Capitolo 563. Concorso nelle spese per la partecipazione a fiere, mostre e mercati, lire 5.000.000.

Totale delle spese per i Servizi della pesca marittima e delle attività marine, lire 75.000.000.

Totale della rubrica « Presidenza della Regione e Uffici, Servizi e Amministrazioni dipendenti » (parte straordinaria - Categoria I), lire 540.000.000.

Spese comuni a tutte le Amministrazioni centrali e periferiche della Regione.

Economato e Autoparco della Regione.

Capitolo 564. Spese relative alla devoluzione alla Regione dei beni del cessato partito nazionale fascista (decreto legislativo Luogotenenziale 27 luglio 1944, n. 159), lire 200.000.

Saldi spese residue.

Capitolo 565. Saldo degli impegni riguardanti spese degli anni finanziari anteriori a quello corrente, per memoria.

Totale della sottorubrica « Spese comuni a tutte le Amministrazioni centrali e periferiche della Regione » compresa nella rubrica dell'Assessorato delle Finanze, lire 200.000.

Spese per i servizi speciali e Uffici periferici.

Amministrazione del catasto e dei servizi tecnici erariali.

Capitolo 566. Indennità di viaggio e di soggiorno al personale di ruolo e non di ruolo per missioni compiute per la formazione del nuovo catasto per i terreni, per l'accertamento generale dei fabbricati urbani, la rivalutazione del relativo reddito e la formazione del nuovo catasto edilizio urbano, per l'applicazione della legge 6 aprile 1933, n. 427, riguardante i contributi di miglioria, per la revisione generale degli estimi, per memoria.

Capitolo 567. Spese (escluse le retribuzioni al personale non di ruolo, i compensi di qualsiasi natura e le indennità di missione) per la formazione del nuovo catasto dei terreni nelle provincie che ne sono sprovviste e per la esecuzione, mediante appalto, delle operazioni inerenti alla formazione delle mappe, per memoria.

Capitolo 568. Spese (escluse le retribuzioni al personale non di ruolo, i compensi di qualsiasi natura e le indennità di missione) per l'applicazione della legge 6 aprile 1933, n. 427, riguardante i contributi di miglioria per le opere eseguite dalla Regione o con il concorso della Regione, per memoria.

Capitolo 569. Spese (escluse le retribuzioni al personale di ruolo, i compensi di qualsiasi natura e le indennità di missione) per la revisione generale degli estimi e del classamento dei terreni (R. decreto-legge 4 aprile 1939, n. 589, convertito, con modificazioni, nella legge 29 giugno 1939, n. 976), per memoria.

Capitolo 570. Spese (escluse le retribuzioni al personale non di ruolo, i compensi di qualsiasi natura e le indennità di missione) per l'accertamento generale dei fabbricati urbani, la rivalutazione del relativo reddito e la formazione del nuovo catasto edilizio urbano (R. decreto-legge 13 aprile 1939, n. 652, convertito, con modificazioni, nella legge 11 agosto 1939, n. 1249), per memoria.

Totale delle spese della « Amministrazione del catasto e dei servizi tecnici erariali » della sottorubrica « Spese per i servizi speciali e Uffici periferici » della rubrica dell'Assessorato delle Finanze..... —

Amministrazione del demanio.

Capitolo 571. Spese e contributi per l'esecuzione di lavori concernenti miglioramenti patrimoniali; per l'acquisto di immobili, indennità di esproprio, per manutenzione straordinaria e forniture e spese varie occorrenti nell'interesse delle aziende patrimoniali, lire 250.000.000.

Capitolo 572. Spese inerenti alla vendita dei beni, per memoria.

Totale delle spese della « Amministrazione del demanio » della sottorubrica « Spese per i servizi speciali e Uffici periferici » della rubrica dell'Assessorato delle Finanze, lire 250.000.000.

Amministrazione delle imposte dirette.

Capitolo 573. Spese varie (escluse le retribuzioni al personale non di ruolo e i compensi di qualsiasi natura) per l'impianto ed il funzionamento delle anagrafe tributaria (art. 12 del R. decreto-legge 7 agosto 1936, n. 1639, convertito nella legge 7 giugno 1937, n. 1016), per memoria.

Capitolo 574. Retribuzioni ed altri assegni di carattere continuativo al personale non di ruolo assunto per l'impianto e il primo funzionamento dell'anagrafe tributaria, per memoria.

Capitolo 575. Premio giornaliero di presenza al personale addetto ai lavori inerenti all'impianti ed al primo funzionamento dell'anagrafe tributaria (art. 8 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19), per memoria.

Capitolo 576. Compensi per lavoro straordinario al personale addetto ai lavori inerenti all'impianto ed al primo funzionamento dell'anagrafe tributaria (art. 1 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19), per memoria.

Capitolo 577. Compensi speciali in eccedenza ai limiti stabiliti per il lavoro straordinario da corrispondersi, in relazione a particolari esigenze di servizio, al personale addetto ai lavori dell'anagrafe tributaria (art. 6 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19), per memoria.

Capitolo 578. Anticipazione delle spese occorrenti per l'esecuzione d'ufficio delle volture catastali arretrate, per memoria.

Capitolo 579. Spese per le matricole fondiarie per il decennio '43-52, per memoria.

Capitolo 580. Aggiog agli esattori delle imposte dirette per la riscossione dell'imposta straordinaria sul capitale delle aziende industriali e commerciali gestite da ditte individuali o da Società non azionarie (art. 23 del R. decreto-legge 9 novembre 1938, n. 1720, convertito, con modificazioni, nella legge 19 gennaio 1939, n. 250. (Spesa d'ordine), per memoria.

Capitolo 581. Restituzioni e rimborsi di quote d'imposta straordinaria sul capitale delle aziende industriali e commerciali gestite da ditte individuali, o da Società non azionarie, nonchè delle indennità di mora. (R. decreto-legge 9 novembre 1938, n. 1720, convertito, con modificazioni, nella legge 19 gennaio 1939, n. 250). (Spesa d'ordine), *per memoria*.

Capitolo 582. Integrazione d'aggio da corrispondere agli esattori delle imposte dirette per maggiori spese di riscossione ai sensi del decreto legislativo Luogotenenziale 18 giugno 1945, n. 424. (Spesa obbligatoria), *per memoria*.

Totale delle spese della « Amministrazione delle imposte dirette » della sottorubrica « Spese per i servizi speciali ed Uffici periferici » della rubrica dello Assessorato delle Finanze. —

Amministrazione della finanza straordinaria.

Capitolo 583. Spesa per la risoluzione delle vertenze relative all'accertamento dei profitti di regime, *per memoria*.

Capitolo 584. Retribuzioni ed altri assegni di carattere continuativo al personale non di ruolo, *per memoria*.

Capitolo 585. Premio giornaliero di presenza al personale non di ruolo (art. 8 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19), *per memoria*.

Capitolo 586. Compensi per lavoro straordinario al personale non di ruolo (art. 1 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19), *per memoria*.

Capitolo 587. Compensi speciali in eccedenza ai limiti stabiliti per il lavoro straordinario da corrispondersi, in relazione a particolari esigenze di servizio, al personale non di ruolo (art. 6 del decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 19), *per memoria*.

Capitolo 588. Spese e premi per la ricerca della materia imponibile nell'applicazione delle imposte straordinarie, *per memoria*.

Capitolo 589. Compensi e spese per i messi notificatori, informatori e indicatori, *per memoria*.

Capitolo 590. Indennità e rimborsi di spese per missioni, *per memoria*.

Capitolo 591. Restituzioni e rimborsi. (Spesa d'ordine), *per memoria*.

Totale delle spese della « Amministrazione della finanza straordinaria » della sottorubrica « Spese per i servizi speciali ed Uffici periferici » della rubrica Assessorato delle Finanze..... —

Totale della sottorubrica « Spese per i servizi speciali ed Uffici periferici » della rubrica dell'Assessorato delle Finanze, lire 250.000.000.

Fondo di Solidarietà Nazionale.

Capitolo 592. Fondo da ripartire ai sensi dell'art. 38 dello Statuto della Regione approvato con R. decreto legislativo 15 maggio 1946, n. 455, lire 30.000.000.000.

Totale della rubrica dell'Assessorato delle Finanze (parte straordinaria - Categoria I), lire 30.790.200.000.

Titolo II. — *Spesa straordinaria.*

Categoria II. — *Movimento di capitali.*

Assessorato delle Finanze.

Anticipazioni.

Capitolo 699. Anticipazioni varie, *per memoria*.

Partecipazioni.

Capitolo 700. Conferimento della Regione al patrimonio disponibile dell'Ente Siciliano di Elettricità (E.S.E.) (artt. 1 e 2 della legge regionale 29 giugno 1948, n. 25) (quarta delle dieci rate), lire 100.000.000.

Partite che si compensano con l'entrata.

Capitolo 701. Spese di ogni genere che ci compensano con l'entrata, *per memoria*.

Capitolo 702. Restituzione di depositi per adire agli incanti, per spese d'asta, tasse, ecc. (Spesa d'ordine), lire 5.000.000.

Totale della rubrica Assessorato delle Finanze (parte straordinaria - Categoria II), lire 105.000.000.

PRESIDENTE. Sono così approvati i capitoli di spesa dal 545 al 592 e dal 699 al 702 relativi alla parte straordinaria della rubrica Assessorato delle finanze.

D'ANTONI, *relatore di maggioranza*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ANTONI, *relatore di maggioranza*. Nella relazione di maggioranza si sollecitava un aumento della somma assegnata al capitolo 562, della quale si ravvisava la insufficienza. Invochiamo, almeno, da parte del Governo una dichiarazione, nel senso che si apporterà una variazione in aumento a questa voce.

LA LOGGIA, *Assessore alle finanze*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LA LOGGIA, *Assessore alle finanze*. Il Governo non ha difficoltà a dichiarare che, nelle variazioni che nel corso dell'esercizio finanziario saranno presentate, terrà conto di questo invito della Commissione di cui è portavoce l'onorevole D'Antoni.

PRESIDENTE. Si proceda alla discussione della rubrica: « Assessorato dell'igiene e della sanità ». E' iscritto a parlare l'onorevole Luna. Ne ha facoltà.

LUNA. Onorevole signor Presidente, onorevoli colleghi, mi ero proposto di parlare quest'anno su questo bilancio per la parte riguar-

dante la sanità sperando di potere compiacermi col Governo per l'attività da esso svolta nel campo sanitario. Purtroppo non è così! Debbo parlare e parlo proprio per non compiacermi col Governo per quello che non è stato fatto nel campo della sanità. Che io sia un buon amico dell'Assessore è fuori dubbio, però in questo momento io sono un rappresentante del popolo.

PETROTTA, *Assessore all'igiene ed alla sanità*. L'amicizia è al di sopra delle divergenze politiche.

LUNA. Sono un rappresentante del popolo siciliano il quale avrà potuto vedere magari qualche bella manifestazione folcloristica ma non ha visto nessuna attività svolta nel campo della sanità...

PETROTTA, *Assessore all'igiene ed alla sanità*. Questo è troppo, professore!

LUNA. ...e specialmente nel campo della assistenza ospedaliera. Dare quattro soldi a destra e cento lire a sinistra a questo ospedale o a quella infermeria non significa fare una politica sanitaria. Io pensavo che dopo tre anni di attività, dopo aver parlato tanto di politica sanitaria, finalmente il Governo si fosse persuaso che essa consiste in ben altro. In materia di attività ospedaliera — e questa è politica sanitaria — bisogna preoccuparsi non solo di curare gli ammalati ma di creare gli strumenti per curare gli ammalati, di educare i medici. Che cosa si è fatto in questi tre anni per educare la classe sanitaria siciliana? Nulla! Non posso dire che gli ospedali siano inattivi, perchè i miei colleghi fanno miracoli lottando col sonno e lottando per la siringa o per le medicine; quindi non è mancata l'azione e la buona volontà dei medici.

Ma che cosa abbiamo fatto noi per arricchire, per elevare la cultura della classe sanitaria?

Neppure un concorso è stato bandito nonostante che da tre anni se ne segnalasse da tutti la necessità; questa è una lacuna di una gravità veramente eccezionale.

Camminando per istrada — fortunatamente non cammino molto — mi incontrano i medici e mi domandano: ma quando si bandiscono questi concorsi? Vengono dai paesi e mi domandano: ma quando si bandiscono questi concorsi? Devo rispondere che ancora non se ne parla.

LO MANTO. Concorsi per sanitari ospedalieri?

LUNA. Per tutte le forme di attività.

Politica sanitaria non significa semplicemente dare una regalia a destra o una regalia a sinistra, ma significa avere un programma unitario e uniformare tutte le attività a questo programma. Avrebbe dovuto farsi fin da principio un piano di organizzazione di un particolare settore, per esempio di quello dell'assistenza ospedaliera. E' quello che ho tentato di fare io. Appena entrato in questa Assemblea io pensai che fosse venuto finalmente il momento di sfruttare tutta la mia lunga esperienza per cercare di portare qualche cosa di nuovo nell'organizzazione sanitaria ospedaliera. Che cosa ho fatto io, per raggiungere questo scopo, insieme con quella gloriosa settima Commissione della quale faceva parte anche l'onorevole Verducci...

PETROTTA, *Assessore all'igiene ed alla sanità*. Un pò di gloria la desidero anch'io, una frazione.

LUNA. ...la quale si battè strenuamente, anche contro l'Assessore, per cercare di dare vita a quaranta ospedali circoscrizionali? Ebbene, onorevoli colleghi, dove sono questi ospedali? Dov'è questa attività per cui si possa dire che si è fatto qualche cosa?

MONTEMAGNO. I posti di assistenza sanitaria e sociale ci sono; si stanno costruendo.

LUNA. Caro collega Montemagno, io sono un ammiratore dell'Assessore, ma, se mi dite che i posti di assistenza — così utili — rappresentano tutto quello che si è fatto per la assistenza ospedaliera in Sicilia, non posso essere d'accordo.

Devo, anzi, dire che anche in quel campo non si è fatto niente, perchè forse neppure un posto sanitario è stato costruito.

FERRARA. Per la verità si stanno costruendo.

LUNA. Perchè è successo tutto questo? Per la mancanza di un piano organizzativo; perchè, se esso ci fosse stato noi non saremmo a questo punto. Che cosa ha fatto il Governo per dare vita a questi ospedali? Ha riunito commissioni e sottocommissioni, ma non ha voluto seguire quei modestissimi consigli che aveva dato la settima Commissione.

Che cosa diceva la settima Commissione?

Noi dobbiamo dar vita a questi quaranta ospedali; anche se non saranno quaranta saranno almeno trenta. Noi non possiamo affrontare questo problema della costruzione di trenta ospedali tutto in una volta; però ci sono già degli ospedali, che possono funzionare come unità circoscrizionali, poichè possono assumere il compito dell'assistenza per i comuni vicini. Ci sono anche dei bravi chirurghi, dei bravi medici che lavorano e rendono a Sciacca, Marsala, Cefalù, Acireale, Giarre. Noi dobbiamo dare vita rigogliosa a questi sette-otto-dieci ospedali che già esistono e funzionano. Si tratta di piccole cose: in un ospedale aumentare il numero dei letti, in un'altro dare un apparecchio di raggi X, in un altro ancora costruire una nuova ala o qualche corsia. Facciamo tutto ciò, ma diamo vita a questi ospedali.

PETROTTA, *Assessore all'igiene ed alla sanità*. Aumentiamo il numero dei miliardi.

FERRARA. Non mancano i miliardi.

LUNA. Intanto cominciamo col fare qualche cosa, che ci servirà anche come esperienza; così vedremo come funzionano questi ospedali che crea la legge da me proposta e saremo incoraggiati a potenziarne altri oppure a tornare indietro.

Creiamo però anche gli strumenti necessari per l'assistenza. Quale deve essere lo strumento fondamentale? Il chirurgo. Facciamo dei concorsi per questi sei, sette, otto ospedali. Probabilmente se si fossero fatti i concorsi, si sarebbero lasciati al loro posto gli stessi chirurghi che oggi fanno un servizio proficuo; ma è opportuno dare loro quella veste e quella dignità che proviene da un concorso. Vediamo, dunque, come cominciano a funzionare questi ospedali, vediamo le loro eventuali lacune.

Niente si è fatto di tutto questo. Si sono dati venti milioni a uno ospedale per fare un'ala, si sono dati altri venti milioni ad un altro, si è polverizzata questa ricchezza, con un sistema che io, quasi, definirei giolittiano. Con questo sistema si vuole accontentare tutti, ma il problema non si risolve.

PETROTTA, *Assessore all'igiene ed alla sanità*. Troppo mi onora se mi vuole paragonare a Giolitti.

LUNA. Dire che il suo è un sistema giolittiano non significa volere paragonare lei a

Giolitti. Il sistema giolittiano consisteva nel dare un sorriso a destra e uno a sinistra, mentre poi in sostanza l'Italia continuava ad andare avanti allo stesso modo.

Ripeto che la settima Commissione aveva indicato il metodo, la tecnica necessaria per arrivare a quella realizzazione degli ospedali circoscrizionali, alla quale ancora non siamo arrivati, non so perchè... o lo so abbastanza. Questo metodo, che io suggerivo, era già indicato dalla Commissione ed era stato accettato e voluto anche dall'Assessore; esso consisteva nel dar vita subito ad alcuni ospedali.

Nella seduta del 13 dicembre 1949 io dicevo: « Ho l'impressione che in questo campo di realizzazioni, forse, non sono d'accordo con l'onorevole Petrotta. Voglio sperare che sia solamente un'impressione, perchè nel mio progetto iniziale, maturato poi dall'amore della settima Commissione, si prospettava quasi la convenienza che, dovendosi istituire tante unità in un certo numero di anni, per lo meno il primo anno si desse subito atto delle buone intenzioni di creare, portandoli in efficienza immediata, quegli ospedali che hanno una relativa attrezzatura e una relativa capacità dal punto di vista edilizio, un numero di posti letto sufficiente. Ho l'impressione che questa non sia l'intenzione dell'Assessore, ma se mi sbaglio l'Assessore ci darà subito prova di essere entrato anche nel cuore dell'interpretazione del desiderio e dei suggerimenti della settima Commissione. »

E mentre parlavo, già immaginavo la cerimonia dell'inaugurazione dell'ospedale di Cefalù, per il quale l'onorevole Verducci — ed è rimasta delusa — avrebbe dovuto fare da madrina.

PETROTTA, *Assessore all'igiene ed alla sanità*. Questa citazione a quale pagina dei resoconti si trova? Non ho potuto seguire il numero, la pagina, la data.

LUNA. Pagina 2280 dei resoconti parlamentari, seduta del 13 dicembre 1949. Presero, poi, la parola l'onorevole Caltabiano, l'onorevole Milazzo, l'onorevole Ferrara, il quale chiese che si realizzasse almeno un ospedale per provincia. Infine l'onorevole Petrotta, Assessore all'igiene e alla sanità, dichiarò: « Se l'Assemblea mi incoraggia in questo punto di vista io sono un sostenitore di questa tesi ».

Ma come ha dimostrato l'Assessore di essere un sostenitore di questa tesi?

PETROTTA, *Assessore all'igiene ed alla sanità*. Ne ripareremo.

LUNA. Ho avuto più volte occasione di parlare di questo con l'onorevole Petrotta.

Mi spiace, onorevoli colleghi, di dover così perdere la pazienza, ma v'è di mezzo una creatura alla quale tengo e non per me, ma per i poveri ammalati, per la gente che muore senza ospedali, mentre noi avremmo potuto aiutare almeno alcuni morenti.

PETROTTA, *Assessore all'igiene ed alla sanità*. Il professore Luna certo esagera nel volere avocare a sé questa preoccupazione.

COSTA. E' il portavoce della preoccupazione di tutti.

PETROTTA, *Assessore all'igiene ed alla sanità*. Mi posso anche sbagliare, ma che Ella voglia avere il monopolio della preoccupazione per gli ammalati mi sembra esagerato!

COSTA. Il professore Luna ha il dovere e il diritto di difendere questa legge che è di sua iniziativa.

PETROTTA, *Assessore all'igiene ed alla sanità*. Anch'io, allora, ho il diritto e il dovere di dire che mi sono preoccupato e che ho lavorato. Mi pare che si personalizzi troppo.

LO MANTO. Andiamo avanti.

LUNA. Sono stato io il creatore di questa legge e debbo difenderla.

Ho sentito dire che la Commissione prevista dalla legge sulle unità ospedaliere circoscrizionali ha dato dei consigli. Ebbene, ho parlato con i membri della Commissione; ho parlato fino l'altro ieri con il professore Varvaro, il quale sostiene che la Commissione è semplicemente consultiva. Me lo ha detto lui.

Ho parlato pure con un tecnico della Commissione, il dottor Airale, il quale ha detto proprio a me: perchè non si inaugura qualche ospedale? Ed io vi dico: perchè non si comincia da Palazzo Adriano, dove tutto è pronto per l'inaugurazione?

PETROTTA, *Assessore all'igiene ed alla sanità*. Perchè non la fanno?

LUNA. Il direttore di quell'ospedale, mi ha detto che tutto è pronto, perchè non inaugu-

riamo questo ospedale? Questa iniziativa la deve prendere il Governo. Vi sono gli ospedali di Acireale, Sciacca, Marsala, Palazzo Adriano, Cefalù, Milazzo; ce ne sono anche altri. Il professore Varvaro mi ha detto ieri: Professore, noi non abbiamo più nulla da fare; e allora?

PETROTTA, *Assessore all'igiene ed alla sanità*. Hanno tutto da fare.

LUNA. Questo è quello che io debbo dire sulla carenza dell'assistenza ospedaliera e su quello che non è stato fatto. Ora so che cosa risponderà il Governo: noi i danari li abbiamo spesi.

Perfettamente d'accordo; ma come li avete spesi? Li avete spesi in modo tale che non si vedono i risultati. Noi medici deputati alla Assemblea siamo tutti pratici di ospedali, ma riconoscerete a me, che ho trentacinque anni di vita ospedaliera una maggiore esperienza; il collega Petrotta, più giovane di me, non ha altrettanta esperienza. Ebbene, io so che cosa sono questi stillicidi di denaro che non concludono niente; (*interruzioni*) è la esperienza personale che me lo fa dire.

LO MANTO. Se non mi si dà niente non si conclude niente. (*Commenti*)

COSTA. Questi denari sono in parte sciupati. Non si volatilizzano, ma sono sciupati; non c'è dubbio.

LUNA. Gli ospedali non sono delle infermerie; l'ospedale deve assolvere una superiore funzione che non viene assolta semplicemente perchè lo si fornisce di un apparecchio o di uno strumento; oggi con quei 10 milioni previsti dalla nostra legge per ciascuna unità ospedaliera si danno strumenti e apparecchi.

PETROTTA, *Assessore all'igiene ed alla sanità*. Non è questo.

LUNA. Io sarei felice se questa mia critica almeno potesse spingere oggi il Governo a mettersi subito su questa strada, e cioè a inaugurare tre, quattro, cinque di questi ospedali bandendo subito i concorsi; perchè non si dovranno fare gli ospedali senza bandire i concorsi. Su questo siamo perfettamente d'accordo.

Se non si pensa a questo è perfettamente inutile discutere di tutto il resto. Noi dobbiamo modificare il nostro concetto dell'ospeda-

le. Oggi non c'è più il vecchio ospedale di una volta, nel quale bastava fare quattro operazioni di ernia e una di appendicite, perchè si potesse dire che il compito dell'assistenza ospedaliera era stato risolto.

Attualmente in alcuni ospedali dell'Isola il chirurgo esplica la sua funzione soltanto la domenica; egli viene da Palermo, da Messina o da Catania, fa i suoi interventi operatori e se ne ritorna nella sua città. Gli ammalati restano affidati alle cure dei medici locali; ma non c'è la responsabilità dell'operatore. Se noi avessimo inaugurato un certo numero di ospedali circoscrizionali avremmo in gran parte tolta questa pessima abitudine; viceversa essa continua perchè mancano gli ospedali circoscrizionali. Forse sono stato un po' troppo violento.....

PETROTTA, *Assessore all'igiene ed alla sanità*. L'amicizia consente anche la violenza.

LUNA.e chiedo scusa a tutti se la passione per gli ospedali, che è stata veramente la passione dominante della mia vita, mi ha fatto andare un po' oltre;.....

D'ANTONI. Bisogna utilizzarla, l'amicizia!

PETROTTA, *Assessore all'igiene ed alla sanità*. Mi vendicherò con la mia mancanza di violenza.

LUNA.ma, ripeto, se vedessi che da questa mia lunga chiacchierata non dovesse uscire nulla di buono, allora comincerei a perdere veramente quella fiducia, che ho avuto sempre negli uomini, nella vita e in tutte le cose belle della vita. Comincerei a perderla, e direi che c'è veramente l'intenzione e la cattiva volontà di non fare nulla, perchè sono perfettamente convinto che nessuna obiezione si potrà fare a quello che io ho detto sulla modalità di realizzare questa legge che — come voi altri del Governo avete riconosciuto pubblicamente senza neppure fare il mio nome — è la legge più completa che abbia fatto l'Assemblea. Cosa deve dire il popolo che vi ha sentito così parlare e poi non vede la legge? Che valore ha una legge se non è realizzata?

Io termino il mio dire, presentando il seguente ordine del giorno:

« L'Assemblea regionale siciliana,

considerato che, nonostante siano trascorsi 18 mesi dalla pubblicazione della legge sugli ospedali circoscrizionali, non si ha ancora la evidenza che la legge abbia cominciato ad essere esecutiva;

ritenendo che il ritardo sia dovuto allo avere eseguito fino ad oggi un piano di esecuzione in contrasto con quanto era stato in precedenza prospettato dai membri della settima Commissione e da diversi deputati e affermato dallo stesso Assessore e che prevedeva il progressivo potenziamento degli ospedali a cominciare da quelli meglio attrezzabili ad unità per un funzionamento immediato;

delibera

che si inaugurino almeno alcuni degli ospedali notoriamente pronti per un funzionamento in piena regola e si bandiscano i concorsi per i sanitari ».

E chiudo questo mio intervento. Ho parlato delle unità circoscrizionali e naturalmente ho tralasciato tutto il resto. Prego il Governo di bandire presto i concorsi per tutti gli ospedali dell'Isola; ci vuol poco a presentare una legge. So che l'Assessore è d'accordo con me, so che vi sono state delle « intercapedini », c'è stata qualcosa che ha ostacolato il piano.

Io mi auguro che si voglia rompere ogni indugio per la realizzazione di questa legge. (*Approvazioni a sinistra*)

PRESIDENTE. La discussione proseguirà nella seduta successiva.

La seduta è rinviata alle ore 17 del pomeriggio, con lo stesso ordine del giorno.

La seduta è tolta alle ore 13,30.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Dott. Giovanni Morello

Arti Grafiche A. RENNA - Palermo