CAMERA DEI DEPUTATI N. 1863-A

RELAZIONE DELLA VII COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI)

(RELATORE **TERRANOVA CORRADO**)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEL TESORO E *AD INTERIM* DEL BILANCIO

(PELLA)

nella seduta del 27 febbraio 1951

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952

Presentata alla Presidenza il 10 settembre 1951

INDICE

PARTE PRIMA

1. – PREMESSE . . . . . *Pag.* 2
2. – GENERALITÀ DEL BILANCIO . . . . » 2
3. – RESIDUI PASSIVI . . . . . » 3
4. – CAPITOLI ED ARTICOLI DEL BILANCIO » 5
5. – FUNZIONALITÀ TECNICO AMMINISTRATIVA . . . . . » 6
   Personale . . . . . » 6
   Amministrazione . . . . . » 7

PARTE SECONDA

1. – VIABILITÀ . . . . . » 8
   Viabilità statale e viabilità minore » 9
   Il problema stradale meridionale . » 10
   Nuove costruzioni ferroviarie . . . » 13
2. – UTILIZZAZIONE DELLE ACQUE PUBBLICHE ED OPERE IDRAULICHE . » 15
   Energia elettrica . . . . . » 15
   Difesa fluviale e sistemazione montana . . . . . » 18
   Navigazione interna . . . . . » 19
3. – PORTI . . . . . » 20
4. – URBANISTICA E PIANI DI RICOSTRUZIONE. . . . . *Pag.* 22
5. – EDILIZIA STATALE E SOVVENZIONATA » 24
   Edilizia pubblica . . . . . » 24
   » scolastica . . . . . » 24
   » ospedaliera . . . . . » 27
   » carceraria . . . . . » 28
   » assistenziale e di beneficenza » 30
   » privata . . . . . » 31
   Problema dei senza tetto . . . . » 33
   » dello sbaraccamento . . » 34
   Danni bellici . . . . . » 35
6. – OPERE IGIENICO SANITARIE . . . » 37
   Acquedotti . . . . . » 37
   Fognature. . . . . » 38
   Cimiteri. . . . . » 38
7. – CALAMITÀ NATURALI . . . . . » 38
   Interventi di pronto soccorso . . . » 38
   Frane. . . . . » 39
   Danni sismici . . . . . » 39
8. – CONCLUSIONE . . . . . » 40
9. – ALLEGATO (Tabella *A*, *B*, *C*) . . . » 42

DISEGNO DI LEGGE . . . . . » 44

PARTE PRIMA

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente relazione, più che un freddo confronto di cifre, tende ad essere una critica serena e costruttiva della politica dei lavori pubblici e della legislazione ad essa inerente.

1. — PREMESSE

Prima di iniziare l'esame dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1951-1952 si ritiene opportuno di prospettare alcune considerazioni di carattere generale.

Il Ministero dei lavori pubblici dopo aver espletato un lavoro improbo, durato quasi cinque anni, per assolvere il compito della ricostruzione del patrimonio edilizio distrutto, statale e privato – ricostruzione, d'altronde, resa anche possibile dai fondi E. R. P. e, sopratutto, dallo sforzo compiuto dal risparmio nazionale – e dopo aver rimesso in piena efficienza la viabilità, i porti, ed altre opere di sua competenza, aveva appena iniziato il suo riordinamento allorché gli furono sottratte alcune delle sue attribuzioni essenziali, affidandole ad Enti di nuova costituzione che non disponevano di attrezzatura tecnica né avevano tradizioni in materia di opere pubbliche. Gli furono altresì nuovamente sottratte le attribuzioni che, con sano criterio, gli erano state conferite allorché con regio decreto 8 maggio 1931, n. 544, venne accentrata nel Ministero dei lavori pubblici la esecuzione di tutte le opere dello Stato dipendenti anche da altri ministeri.

Nel settore dell'edilizia intervennero l'U. N. R. R. A.-Casas e l'I. N. A.-Casa; ai Ministeri delle finanze e della difesa furono assegnati direttamente fondi per la costruzione di alloggi per i propri dipendenti.

Il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni ha rivendicato a sè l'approvazione e l'esecuzione dei lavori dipendenti dalla sua amministrazione; il Ministero della pubblica istruzione tende a fare lo stesso per gli edifici scolastici. Poi è stata istituita la Cassa del Mezzogiorno che ha avocato a sè la esecuzione dei lavori pubblici di bonifica, degli acquedotti e delle strade nelle zone depresse. Di recente anche gli Enti per l'attuazione della legge Segni hanno iniziato direttamente la esecuzione di opere pubbliche nei territori ad essi affidati.

Gli urbanisti da tempo insistono per la costituzione di un Ministero (*Sic*) o di un Commissariato dell'urbanistica, e si profila l'assalto da parte del Ministero dei trasporti all'Azienda autonoma delle strade statali.

La Direzione generale dei servizi speciali col nuovo ordinamento dei servizi di pronto soccorso, che passeranno, purtroppo, alla dipendenza del Ministero dell'interno, dovrà attendere solo allo stralcio dei terremoti precedenti, alla concessione di contributi per la ricostruzione di edifici di culto e di beneficenza e al consolidamento di frane.

L'Ispettorato centrale per la ricostruzione, con l'approvazione del provvedimento predisposto, per il quale l'indennizzo dei danni di guerra passerà all'apposito Sottosegretariato, non avrà più ragione di essere conservato.

Si assiste così al fenomeno che mentre fu dato incarico ad un Ministro senza portafoglio di studiare l'auspicata riforma della burocrazia con la speciale finalità di semplificare e meglio disciplinare le funzioni dei suoi organi e dei servizi, contenendo altresì le spese del personale entro limiti sostenibili dall'Erario, viene mutilato il Ministero dei lavori pubblici creando, però, nuovi Enti con burocrazie proprie e personale retribuito con stipendi, assegni e prebende di gran lunga superiori a quelli corrispondenti per i funzionari statali. E mentre tali Enti lavorano con danaro liquido, il Ministero dei lavori pubblici deve svolgere in gran parte la sua attività mediante concessioni ed appalti a pagamenti differiti, resi altresì difficili per la non corrispondenza del tasso del 5 per cento per interessi ed ammortamento all'effettivo costo del danaro e dalle difficoltà che si incontrano sullo sconto delle annualità.

2. — GENERALITÀ DEL BILANCIO.

Premesse queste considerazioni di carattere generale, si può passare all'esame dello stato di previsione nei suoi elementi integrali, cioè: nota preliminare, disegno di legge, denominazione dei capitoli e relative annotazioni, da cui si ha l'esatta cognizione della struttura organica del bilancio.

È apparso superfluo riassumere i dati che da tali elementi si desumono e raggruppare, attraverso una discriminazione, la quale presuppone la conoscenza dei singoli lavori programmati, le dotazioni dei molti articoli dei vari capitoli, a seconda della natura dei lavori.

Da un esame critico dei bilanci dei tre esercizi precedenti e di quello in discussione traspare in maniera inconfutabile lo sforzo costante del Governo di ricostituire il patrimonio nazionale distrutto dalla guerra attraverso la programmazione di una immensa mole di opere, dirette anche a risolvere i numerosi e gravi problemi che si agitano nell'importante e delicato settore dei lavori pubblici e a diminuire la disoccupazione che è la più grave piaga del nostro paese.

Lo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 prevede una spesa complessiva di lire 135.450.128.415 di cui lire 19.385.273.300 di spesa ordinaria e lire 116.064.855.115 di spesa straordinaria.

Tale spesa complessiva risulta nominalmente aumentata rispetto all'esercizio precedente di lire 31.842.779.045, ma, tenuto conto dell'aumento, secondo i dati talora discutibili dell'Ufficio centrale di statistica, del 17 per cento della media degli indici di molti gruppi merceologici, l'aumento rispetto all'esercizio precedente risulta di 8 miliardi.

Trattasi in ogni caso di una somma veramente rilevante anche in senso assoluto, quando si pensi che essa supera di ben 45 miliardi di lire attuali lo stanziamento medio dell'anteguerra, ragguagliato naturalmente all'attuale valore monetario. Ciò appare tanto notevole se si tien conto dell'entità del reddito nazionale, di poco superiore a quello prebellico, per cui tale somma, anche se considerata in senso relativo si rivela imponente perché rappresenta circa un dodicesimo della previsione totale del bilancio passivo dello Stato.

Passando a considerare la ripercussione delle cifre del bilancio nel campo degli investimenti, si può constatare che esse permetterebbero investimenti per oltre 249 miliardi come risulta dalla tabella *A* rispetto ai 213 miliardi di lavori consentiti dagli stanziamenti del 1950-51.

Questa mole di investimenti si conseguirebbe principalmente mediante l'attività provocata dalla concessione di contributi e concorsi a favore di enti vari e privati i quali sopporterebbero una spesa di 150,5 miliardi di fronte ai 98,5 a carico del bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Non è perciò sulla quantità delle somme stanziate in bilancio che si potrà impostare la discussione ma sulla maniera con la quale meglio e più rapidamente si dovrà spendere il pubblico denaro.

D'altra parte è noto che mentre l'approvazione del bilancio dal punto di vista politico e giuridico è essenziale perché consente al Parlamento di dare al Governo i mezzi per governare, dal punto di vista contabile, in virtù dell'articolo 81 della Costituzione, tale approvazione è di fatto essenzialmente formale.

Il Parlamento piuttosto dovrebbe soffermarsi nel fissare le direttive di politica economica ritenute indispensabili e accettare però le direttive di politica finanziaria che ne sono le conseguenze.

A questo proposito sarebbe opportuno tornare a considerare la necessità di discutere i bilanci tutti contemporaneamente, come era stato già deliberato dalla Camera su di un disegno di legge tuttora in corso di esame; con ciò sarebbe possibile apportare variazioni comparative fra bilancio e bilancio e si eviterebbe, in parte, il ritardo tanto lamentato nell'approvazione dei bilanci, ritardo che danneggia il normale funzionamento degli uffici statali con grave pregiudizio della vita del paese.

3. — RESIDUI PASSIVI

Si è affermato che con gli stanziamenti previsti per il 1951-52 saranno disposti lavori per oltre 249 miliardi. Volutamente si è detto « disposti » e non « eseguiti » perché è opportuno precisare che tali lavori non saranno integralmente realizzati durante l'esercizio, ma verranno eseguiti in più anni.

L'esperienza infatti insegna che le opere previste in un esercizio danno luogo in media alla erogazione di fondi in tre esercizi di cui meno di un terzo nel primo esercizio, molto più di un terzo nel secondo e il rimanente nel terzo.

È un fenomeno ineluttabile, che dovrebbe essere sempre tenuto presente specialmente dal Ministero del tesoro.

Né a tale inconveniente si potrà completamente rimediare anche quando si attuerà l'invocato snellimento e decentramento della pubblica amministrazione perché le opere pubbliche hanno un loro ciclo: presuppongono studi, rilevamenti, saggi, progettazioni, approvazione di perizie, gare di appalto sti-

pulazione di contratti ed infine la realizzazione dei lavori, a traverso periodi di tempo più o meno lunghi, a seconda delle circostanze contingenti e delle esigenze tecniche.

Di qui il fenomeno dello scaglionamento dei pagamenti delle opere previste in un esercizio finanziario: scaglionamento che è la causa del formarsi di ingenti residui passivi.

Allora ci si domanda: se si ha la certezza che molte somme stanziate non saranno immediatamente erogate, ma daranno luogo a pagamenti differiti di uno, due ed anche tre anni, perché ci si ostina ad aggravare inutilmente il bilancio di stanziamenti non necessari? Sarebbe opportuno, pur rispettando il principio del bilancio di competenza, trarne le logiche conseguenze e modificare, per quanto ha riferimento ai lavori pubblici in genere, le disposizioni sulla contabilità generale dello Stato in modo da consentire al Ministero dei lavori pubblici di eseguire i pagamenti per le opere straordinarie indiscriminatamente sui residui e sulla competenza. Ciò renderebbe possibile stanziamenti di competenza limitati all'effettivo presunto fabbisogno di cassa.

Del resto si ritornerebbe, legalizzandola, a una prassi di oltre un quarantennio, la quale ha fatto buona prova fino a tre esercizi fa, secondo cui il bilancio del Ministero dei lavori pubblici comportava stanziamenti che non coprivano fin dal primo momento le intere autorizzazioni di spese contemplate sia dalla legge di bilancio sia da leggi speciali, ma coprivano per la parte straordinaria del bilancio il presunto fabbisogno di cassa. Con l'esercizio 1948-49 si è ritornato invece al vero e proprio bilancio di competenza per cui tutte le volte che viene autorizzata una spesa viene anche stanziata l'intera somma.

Questo sistema, come si verifica nel Dicastero dell'agricoltura, nel campo delle bonifiche, e in quello dei trasporti nel campo ferroviario, oltre a determinare la formazione di residui passivi di entità molto elevata, crea bilanci quanto mai appesantiti da iscrizione di somme inutilmente iperboliche e pone il Ministro del tesoro nella condizione di denunciare al Paese un maggior disavanzo generale.

Uno dei settori che concorre a formare notevoli residui passivi è quello delle annualità. Le varie leggi che prevedono pagamenti in annualità non tengono conto, per esempio, del fatto incontrovertibile per cui tra la concessione dei contributi e l'entrata di ammortamento dei mutui, la quale segna l'inizio della corresponsione dei contributi da parte del Ministero, non possono non intercorrere almeno due o tre anni: cioè quel tempo che occorre per costruire e collaudare le opere.

Tale stato di cose rende inoperosi ingenti stanziamenti i quali passano ai residui passivi.

Citiamo, ad esempio, gli effetti scaturiti dalla emanazione delle 4 leggi Tupini e cioè legge 2 luglio 1949, n. 408 (disposizioni per l'incremento delle costruzioni edilizie), 25 giugno 1949, n. 409 (norme per agevolare la ricostruzione delle abitazioni distrutte dagli eventi bellici e per l'attuazione dei piani di ricostruzione), 12 luglio 1949, n. 460 (autorizzazione di limiti di spesa per l'esecuzione di opere pubbliche a pagamento differito mediante concessione), 3 agosto 1949, n. 589 (provvedimenti per agevolare l'esecuzione di opere pubbliche di interesse degli enti locali).

Nell'esercizio 1949-50 il ministro dei lavori pubblici in virtù della legge n. 408 ha avuto a sua disposizione, per l'edilizia popolare ed economica, un limite di 2 miliardi per impegnare i contributi da concedere a cooperative e ad altri enti ed ha avuto altresì a sua disposizione due miliardi di stanziamenti a totale copertura di detto limite. Ebbene l'onorevole Ministro dei lavori pubblici ha provveduto ad assumere gli impegni, ma nulla ha pagato né nel 1949-50, né nell'esercizio 1950-51 e pochissimo pagherà nel 1951-1952. Avviene di fatto che, ad esempio, una cooperativa man mano che costruisce in virtù della legge n. 408 viene sovvenzionata dalla Cassa depositi e prestiti; ultimato e collaudato il lavoro, la Cassa depositi e prestiti determina il dare complessivo della cooperativa tenendo conto naturalmente degli interessi sulle somministrazioni e giunge così alla determinazione precisa dell'entità del mutuo il cui rimborso avviene mediante due quote: una a carico della cooperativa e l'altra a carico del Ministero dei lavori pubblici. Ma l'una e l'altra non possono evidentemente essere pagate se non dopo il collaudo dell'edificio.

Da questo momento, cioè dopo 3 o 4 anni il Ministero dei lavori pubblici comincia a pagare. Ciò spiega, molto chiaramente, come i 2 miliardi dell'esercizio 1949-50 e i 2 miliardi dell'esercizio 1949-50 e i 2 miliardi dell'esercizio 1950-51 siano passati ai residui.

Analogo difetto si riscontra nella legge 3 agosto 1949, n. 589, integrata dalla legge 22 giugno 1950, n. 480 e nella legge 25 giugno 1949, n. 409, per ciò che si attiene ai piani di ricostruzione e nella legge 12 luglio 1949, n. 460, integrata dalla legge 10 agosto 1950, n. 660. Per cui alla fine dell'esercizio 1950-51 il conto consuntivo esporrà residui passivi

di circa 20 miliardi in più, come risulta dalla tabella *B*.

Quanto alla legge n. 460 essa si è dimostrata non solo inoperante ma dannosa per l'erario.

Detta legge contemplava una autorizzazione di spesa di lire 3.900.000.000 per l'esecuzione di opere a pagamento differito per un importo complessivo di lire 60.525.000.000.

In totale sono state programmate n. 427 opere e soltanto una parte (circa un quarto) di esse è stata iniziata quasi a due anni dall'entrata in vigore della legge.

Si è detto ancora che tale legge è dannosa.

Innumerevoli e talvolta veramente paralizzanti sono state infatti le difficoltà incontrate dal Ministero per appaltare i lavori a causa degli aumenti fino all'80 per cento chiesti dalle imprese, aumenti giustificati sia dalla pesantezza degli oneri del credito sia dalla turbolenta instabilità del mercato che rende fallaci le previsioni fatte in sede di progetto determinando rifacimenti e modifiche che allungano le istruttorie assai oltre il normale.

La considerazione dell'alta media degli aumenti richiesti nelle gare esperite obbliga a prevedere l'impossibilità della realizzazione dell'intero programma e a considerare la opportunità di presentare un disegno di legge tendente a destinare le rimanenze ad opere a pagamento immediato.

Questi casi dimostrano come vengono tenuti inoperosi ingenti stanziamenti che se evitati avrebbero permesso di incrementare l'attività del Ministero dei lavori pubblici attraverso opere a pagamento immediato, atte a combattere più intensamente la disoccupazione.

Analogamente si potrebbe dire di altri provvedimenti legislativi come ad esempio la legge 11 dicembre 1933, n. 1775 (testo unico delle disposizioni di legge sulle acque e sugli impianti elettrici), la legge 29 giugno 1951, n. 457 (concessioni di sovvenzioni per la produzione di energia elettrica e riapertura dei termini per la presentazione di domande di agevolazioni per i serbatoi e laghi artificiali nel mezzogiorno e nelle isole) e leggi emanande, come ad esempio quella recentemente approvata dal Senato riguardante « modifiche al decreto legislativo 1° marzo 1945, n. 154, sui piani di ricostruzione degli abitati danneggiati dalla guerra ».

Il sistema delle annualità deve quindi diminuire gradualmente sino a cessare del tutto perché crea inconvenienti sia di ordine economico sia di ordine politico. Vi è infine un'altra considerazione che non deve essere sottovalutata. Continuando ad impostare stanziamenti da erogarsi in annualità, verranno a ridursi le dotazioni di bilancio per le opere a pagamento in un'unica soluzione e si determinerà un bilancio, a scadenza più o meno breve, atto a pagare le opere eseguite ma nella impossibilità di fare eseguire nuovi lavori. Il che vorrebbe dire: paralizzare totalmente l'attività del Ministero dei lavori pubblici.

4. — CAPITOLI E ARTICOLI DEL BILANCIO

Per rendere meno astruso il bilancio è possibile diminuire il numero dei capitoli?

A tale domanda generalmente si risponde – ed esattamente – che, se si vuole che il Parlamento eserciti il controllo sul programma che il Ministro dei lavori pubblici compila annualmente, i capitoli non debbono essere diminuiti.

Tuttavia si può suggerire qualche proposta, la quale tende a diminuire il numero dei capitoli ed ottenere una maggiore utile semplificazione, senza peraltro nuocere al completo controllo del Parlamento.

L'articolo 8 del decreto legislativo presidenziale 27 giugno 1946, n. 37, convertito nella recente legge 3 febbraio 1951, n. 164, dispone che, per le opere affidate alla gestione dei Provveditorati regionali, vanno istituiti distinti capitoli di bilancio per i corrispondenti stanziamenti annuali.

Questa disposizione, vigente sin dall'inizio del 1945, perché compresa anche nel primo provvedimento legislativo 18 gennaio 1945 numero 16 emanato per la istituzione dei provveditorati, ha portato necessariamente alla moltiplicazione dei capitoli e, conseguentemente, ad un eccessivo frazionamento degli stanziamenti e alla creazione di troppi compartimenti stagni.

Si potrebbe porre riparo agli inconvenienti che ne sono derivati – tra i quali tutt'altro che trascurabile quello della lentezza di molti pagamenti a causa delle inevitabili necessità di variazioni di bilancio durante l'esercizio – col ridurre a non più di due (uno per i danni di guerra e uno per tutte le altre opere) quei 5 o 6 capitoli in gestione di ciascun ufficio decentrato, e col provvedere, attraverso l'articolazione, al frazionamento degli stanziamenti per categorie di opere. Ma, ad evitare che gli inconvenienti,

di cui innanzi, dovessero permanere, l'articolazione dovrebbe essere effettuata a posteriori, cioè verso la fine dell'esercizio, essendosi dimostrata tutt'altro che pratica ed utile per i lavori pubblici la scrupolosa osservanza delle prescrizioni dell'articolo 144 del regolamento sulla contabilità generale dello Stato, modificato dal decreto del Presidente della Repubblica 21 aprile 1948, n. 602. Occorrerebbe, quindi, modificare il regolamento in modo che l'articolazione possa essere fatta durante l'esercizio anzicché prima.

Peraltro occorrerebbe modificare anche l'impostazione del bilancio nei confronti delle spese di personale e di funzionamento degli uffici, essendo troppi i relativi capitoli, spesso simili se non uguali fra loro (come ad esempio quelli per idennità di missione, indennità di trasferimento, ecc.), e più abbondanti ancora gli articoli.

Più precisamente, si dovrebbero concentrare in un ristretto numero di capitoli quelli ora esistenti e si dovrebbe abolire totalmente l'articolazione di tale settore. Ne scaturirebbe un sensibile snellimento dei servizi e, per giunta, si ridurrebbero anche le spese, le quali sono tutt'altro che esigue, dato l'attuale enorme numero di aperture di credito a favore dei funzionari delegati.

Infatti, si fanno, ad esempio, separate aperture di credito per il personale di ruolo del genio civile, degli ufficiali idraulici, degli incaricati stabili, personale non di ruolo ecc. (vedi pagina 23 e seguenti dello stato di previsione), mentre si potrebbe fare un'apertura di credito cumulativa per tutto il personale a favore dell'ingegnere capo del genio civile.

5. — FUNZIONALITÀ TECNICO-AMMINISTRATIVA

Personale.

La situazione del personale di ruolo del Ministero dei lavori pubblici al 1° luglio 1951 rispetto a quella prevista nell'esercizio precedente, nei confronti dei quadri è soltanto lievemente migliorata in conseguenza degli avvenuti concorsi interni ed esterni ai quali hanno preso parte pochi candidati.

I concorsi interni non hanno dato l'esito desiderato per la non adeguata preparazione della maggior parte del personale avventizio.

Peggiore esito hanno dato i concorsi esterni per scarso numero di concorrenti, specie nel ruolo degli ingegneri, degli architetti e degli ingegneri urbanisti del genio civile.

Avviene infatti che i professionisti valorosi non concorrono per il modo esiguo con cui lo Stato ne rimunera l'opera, mentre quelli mediocri non posseggono le qualità per superare i difficili concorsi.

La consistenza numerica del personale è la seguente: posti occupati 15624 rispetto ai 16069 dell'anno precedente. Di essi 5670 sono di ruolo e 9954 non di ruolo. Poiché i posti in organico sono 7937 ne deriva che vi è una disponibilità di 2267 posti pari al 30 per cento dei posti in ruolo.

Si rileva infine che le maggiori vacanze sono nel ruolo degli ingegneri e architetti, geometri, ragionieri, contabili e disegnatori.

Vi sono quindi ancora molti vuoti non facilmente colmabili attraverso i concorsi e vi è ancora molto personale avventizio (pure se in via di sistemazione nei ruoli transitori speciali giusta la legge 5 giugno 1951, n. 376, che è integrativa del decreto legislativo 7 aprile 1948, n. 262); vacanze e deficienze si notano altresì nei quadri del personale meno elevato (grado VII e VIII) che esercita addirittura le funzioni di direzione e di controllo dei lavori pubblici, mentre il personale di ruolo elevato composto in buona parte di funzionari valorosi ma anziani, è destinato ad assottigliarsi sempre più, giacché costoro, purtroppo, lascieranno presto l'Amministrazione, colpiti dal limite di servizio o di età.

Per consentire di colmare i vuoti creatisi nei quadri del personale dirigente, occorre che sia autorizzato il trattenimento in servizio, ma fuori ruolo, dei funzionari oltre i 65 anni in considerazione della loro particolare competenza, rispettando così i diritti acquisiti di quelli che aspettano di poter svolgere regolarmente la loro carriera.

Sarebbe infine opportuno proporre, con legge, una norma avente però carattere transitorio che consenta ai più capaci di poter accedere ai gradi superiori attraverso la promozione per meriti speciali o la riduzione, per i più capaci, del numero di anni di permanenza nei vari gradi.

Particolare trattamento merita di essere riservato ai Provveditori alle opere pubbliche modificando le vigenti disposizioni legislative sui provveditorati nel senso che la carica di provveditore – come era già nel decreto legislativo luogotenenziale 18 gennaio 1945, n. 16 – sia conferita esclusivamente agli ispettori generali del genio civile e che ad essi venga attribuito il grado IV effettivo anziché, come ora, il semplice grado temporaneo.

Perché non si aggravi la crisi che minaccia di paralizzare il funzionamento degli uffici, occorre anzitutto soddisfare, sia pure in parte, le richieste legittime dei gradi direttivi delle categorie *A* e *B* e garantire un minimo vitale alle categorie più disagiate e cioé al personale d'ordine (gruppo *C*), al personale subalterno (inservienti) e agli incaricati stabili (salariati di ruolo).

Per normalizzare infine la precaria situazione degli ingegneri è opportuno riconoscere il carattere professionale della loro prestazione attribuendo ad essi compensi, in misura da stabilirsi, per la progettazione e direzione di determinate opere.

Occorre che siano elevati gli stipendi iniziali specie per i funzionari di gruppo *A* e *B* allo scopo di poter assicurare un numero rilevante di concorrenti e di poter reclutare elementi capaci di assolvere funzioni direttive.

Nella riforma burocratica relativa al personale tecnico si dovrebbe procedere all'inquadramento in modo da consentire attraverso concorsi speciali l'immissione fino al grado VII di ingegneri, come avviene in alcuni organi statali, ad esempio all'Avvocatura generale dello Stato e alla Corte dei conti.

Fino a che il Ministero dei lavori pubblici non si sarà rapidamente riorganizzato nei propri quadri e non avrà elevato il livello economico e morale del personale, non potrà bene assolvere i compiti presenti e quelli ancor più gravi che lo attendono.

Amministrazione.

Molte provvidenze non raggiungono l'effetto desiderato a causa della complessa procedura burocratica e degli esuberanti controlli, i quali si traducono in un gravissimo danno economico e sociale.

Al fine di dare maggiore funzionalità sia all'amministrazione centrale che a quella periferica si rende necessario:

a) Modificare la legge fondamentale del Consiglio superiore dei lavori pubblici del 18 ottobre 1942, n. 1460, e successive, per quanto riguarda: sue competenze, composizione, attribuzione di congrui poteri nei riguardi degli organi consultivi degli altri Ministeri, ecc.

A proposito delle competenze, esse dovrebbero essere più di qualità che di quantità, dovendosi riservare al Consiglio Superiore dei lavori pubblici soltanto le grandi opere o quelle aventi caratteristiche tecniche e artistiche di particolare importanza, mentre dovrebbero essere sottratte quelle opere che, pur raggiungendo un importo rilevante, non presentano speciali difficoltà tecniche. Ciò per evitare che il Consiglio Superiore, dovendo occuparsi di troppe cose, anche di quelle modeste e normali, sia costretto a trascurare le grandi cose e danneggiare coloro che alle piccole cose attendono.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici dovrebbe, pertanto, costituire il massimo organo tecnico-consultivo in materia di opere pubbliche in genere.

b) Apportare modifiche al regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, e successive varianti, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, nonché al decreto ministeriale 23 maggio 1924, n. 827, sul regolamento per l'esecuzione della legge citata.

Tali modifiche riguardano:

1°) l'ammissione alle gare, per le quali si raccomanda che sia presto ricostituito l'albo nazionale degli appaltatori;

2°) la fase contrattuale e relativa istruttoria, la stipulazione e l'approvazione dei contratti, la determinazione dei prezzi, delle alee e degli oneri contrattuali e la procedura dei pagamenti.

A tal fine si raccomanda: *a*) dare una più larga autonomia di decisione ai dirigenti gli uffici del genio civile attraverso una più ampia delegazione dei poteri; *b*) elevare ulteriormente il limite di competenza degli uffici del genio civile e molto più quello dei provveditorati, fatta eccezione per le opere che rivestono particolare importanza, quale che sia il loro importo, le quali rientrano nella competenza del Consiglio Superiore dei lavori pubblici; *c*) elevare congruamente i limiti di spesa oltre i quali si rende necessario di sentire il parere del Consiglio di Stato; *d*) demandare ai provveditorati ogni ulteriore pratica riguardante varianti, nuovi prezzi, perizie supplettive, ecc., una volta che il Ministero dei lavori pubblici abbia approvato il progetto originale ed autorizzato l'importo globale delle relative spese; *e*) ripartire la competenza tra i due organi di controllo e cioè la Ragioneria e la Corte dei conti, assegnando alla prima il controllo contabile ed alla seconda quello di legittimità e ciò anche allo scopo di evitare un duplicato di compiti e di funzioni;

3°) l'aggiudicazione dei lavori, per la quale si rende indispensabile eliminare i sistemi di licitazione col massimo ribasso previsti alle lettere *a*) e *c*) dell'articolo 73 del regolamento.

Tali sistemi si sono dimostrati quanto mai dannosi e pericolosi; essi infatti provocano ribassi talmente elevati da non consentire di eseguire onestamente i lavori, per cui le imprese esecutrici cercano di escogitare tutti i mezzi leciti ed illeciti per evitare perdite con grave pregiudizio delle opere che in alcuni casi, fortunatamente pochi, sono andate in rovina a distanza di qualche anno.

Dalla sfrenata concorrenza deriva che le imprese più serie ed oneste vengono eliminate da quelle senza scrupoli, che, una volta aggiudicati i lavori, durante la loro esecuzione sollevano richieste infondate, contestazioni continue con la direzione dei lavori e provocano sospensioni arbitrarie e ritardi nelle consegne.

Per sanare questa grave situazione bisogna abolire definitivamente il sistema del massimo ribasso e adottare esclusivamente quello previsto alla lettera *b* dell'articolo 73 riguardante la licitazione privata per mezzo di offerte segrete da confrontarsi però anziché col prezzo massimo o minimo prestabilito e indicato in una scheda segreta dalla amministrazione, con la media del prezzo massimo e minimo; tale sistema viene usato con ottimi risultati dal Ministero dei lavori pubblici per le gare fra sole cooperative di produzione e lavoro.

c) Modificare il capitolato generale per gli appalti delle opere dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici, previste dalla legge 20 marzo 1865, n. 2248 allegato *F*, approvato con decreto ministeriale 28 maggio 1895 e successive modifiche, sia nei riguardi dell'aggiudicazione, della esecuzione e del collaudo dei lavori, che per l'emissione dei certificati di pagamento e per la definizione delle controversie.

Tali modifiche, pur mantenendo intangibili le caratteristiche del contratto di appalto sul piano della bilateralità degli obblighi e dei diritti che ne derivano, senza pregiudizio delle prerogative inerenti alla particolare personalità della pubblica amministrazione, intese a salvaguardare l'interesse generale, renderanno, attraverso lo snellimento delle procedure e la semplificazione dei controlli, più rapida e meno costosa l'attuazione dei programmi di opere pubbliche.

d) Provvedere gli uffici del Genio civile di un congruo numero di elementi amministrativi. Attualmente gli ingegneri del Genio civile, oltre alla parte tecnica, devono attendere anche alla parte strettamente amministrativa, con grave dispendio di tempo prezioso per consultare leggi, regolamenti e circolari onde potere mettere in forma legale i risultati dei loro accertamenti tecnici.

e) Consentire, fino a che non saranno ricostituiti completamente i quadri del personale, la utilizzazione dei liberi professionisti specie nel campo della specializzazione; solo che devesi predisporre la loro rimunerazione in misura adeguata e con la dovuta sollecitudine, evitandosi che si ripeta ciò che è accaduto per coloro che, avendo prestato la loro opera negli anni dal 1944 al 1946, hanno da poco riscosso gli onorari relativi alle loro prestazioni.

Tali proposte, se accolte, porteranno indubbiamente sensibili benefici, sicché potrà svilupparsi un maggior volume di lavori, con l'evidente ed importante vantaggio di una diminuzione di residui passivi e delle eccedenze.

PARTE SECONDA

1. — VIABILITÀ

La politica stradale, in conseguenza del progresso dell'automobilismo, deve tendere oggi più che mai a migliorare ed a completare la rete stradale intesa nella sua interezza, dalle strade di grande comunicazione alle piccole strade, della viabilità ordinaria.

Un programma siffatto richiede, però, innanzi tutto una specifica classifica delle strade che precisandone l'importanza in base alla entità del traffico, degli allacciamenti e alle caratteristiche di tracciato ne attribuisca la costruzione e la manutenzione ad enti idonei sia per mezzi tecnici che per mezzi finanziari.

Il miglioramento delle caratteristiche planoaltimetriche delle vie di grande comunicazione si impone per ragioni di sicurezza di transito date le sempre crescenti velocità consentite all'automobilismo.

In vicinanza dei centri maggiori abitati, in collegamento fra questi e le zone di sfogo del centro urbano, si impongono ormai delle autovie a sedi separate per i due sensi di marcia affiancate da piste per biciclette e motocicli.

L'adeguamento dei tipi di pavimentazione passando dai mac-adam semplici ai mac-adam protetti e, per traffici più intensi di questi ultimi, a pavimentazioni di tipo semipermanente, realizzano sensibili economie nei costi di esercizi dei trasporti e della manutenzione stradale, impiegando così con notevole rendimento economico le somme spese per le trasformazioni. Per la viabilità minore si impone

il completamento della rete nell'Italia meridionale ed insulare.

Dal punto di vista del finanziamento delle opere stradali lo Stato potrà avvalersi della iniziativa privata per le nuove strade di grande comunicazione (alcune autostrade), mentre dovrà intervenire con maggiore efficacia direttamente per il completamento della viabilità statale, provinciale e comunale.

Molto si è parlato di un fondo stradale che accolga i proventi delle tasse sui carburanti e sulla circolazione stradale.

Forse questo sarebbe un provvedimento eccessivamente separatista nel sistema finanziario statale. Sta di fatto però che le strade essendo direttamente sorgenti di ricchezza nel consentire i traffici devono avere un finanziamento adeguato che, come è stato detto, si traduce sempre in un grande vantaggio economico generale.

Viabilità statale e viabilità minore.

Il problema della viabilità in Italia si traduce nel dualismo: viabilità statale e viabilità minore.

Mentre per la prima si è avuta una serie di provvidenze creando un bilancio autonomo, per quanto in senso non assoluto, attraverso l'A. N. A. S., la viabilità minore è rimasta sempre entro gli schemi fondamentali della legge 21 marzo 1865 e successivi che si sono sempre adagiati sul concetto che la strada una volta costruita rimane affidata all'ente proprietario (Comune o Provincia).

In virtù di tale distinzione, mentre l'A. N. A. S. ha potuto in breve tempo rimettere in sesto le sue strade sistemando e modificando i tracciati, la viabilità minore è rimasta ad attendere le provvidenze che anno per anno il bilancio dello Stato poteva e doveva dare sotto forma di contributi e sussidi. Il ricco patrimonio della viabilità minore è andato a mano a mano impoverendosi, perché le provincie, e specialmente i comuni privi di mezzi finanziari, non hanno potuto provvedere alla manutenzione delle loro strade, molte delle quali sono divenute intransitabili a causa anche del traffico pesante. Sicché a fianco del problema della viabilità minore è sorta quella grave ed urgente della manutenzione stradale. Non solo; ma lo Stato si è dimenticato financo che da decenni aveva degli impegni per la costruzione di strade obbligatorie, di allacciamento di comuni isolati e di allacciamento con le ferrovie.

Con la legge Tupini n. 589 tali impegni sono raffiorati ed infatti è stato stanziato un miliardo e mezzo per completare le strade di allacciamento dei comuni isolati previste da leggi speciali. Però, mentre con la legge del 1865 era lo Stato che costruiva le strade obbligatorie dando in capitale attuale quasi tutto l'importo, con la legge Tupini si sono trasformate le quote di sussidio in contributi, diluendo in trent'anni il proprio intervento, e ciò con l'intento di rendere possibile un volume di lavori considerevoli; senonché mentre la legge Tupini s'è rivelata propizia per l'Italia settentrionale, dove i bilanci degli enti locali hanno, generalmente, margine per chiedere mutui, non è stata molto operante, come legge, per l'Italia meridionale, dove gli enti locali hanno i bilanci quasi sempre passivi e i loro uffici tecnici hanno una deficiente attrezzatura; sicché è avvenuto che molte assegnazioni di contributi non hanno avuto seguito o non è stato addirittura chiesto il contributo perché molti comuni non sono in grado di corrispondere ai tecnici neppure l'onorario per le progettazioni che pure è in parte a carico dello Stato. Ed è tanto vero questo che molte domande presentate per l'applicazione della legge Tupini sono emigrate verso la Cassa del Mezzogiorno, la quale ha il merito di avere rotto il diaframma che separava le strade statali da quelle degli enti locali, intervenendo in qualsiasi strada del Mezzogiorno, per costruirle, migliorarle e sistemarle. A proposito della Cassa per il Mezzogiorno torna opportuno richiamare l'attenzione del Governo perché essa operi più celermente. Ad un anno di distanza dalla promulgazione della legge (10 agosto 1950, n. 646) sono stati iniziati lavori per un importo di lire 23 miliardi sui 100 miliardi attribuiti alla Cassa per l'esercizio 1950-51. Di tale importo circa dieci miliardi riguardano la viabilità.

Se si volesse rendere più operante la legge Tupini per il Meridione e per le zone depresse del Centro e del Settentrione si dovrebbe almeno aumentare la quota di intervento dello Stato portandola dal 5 al 7 per cento e pagando altresì lo Stato direttamente i professionisti. Lo Stato dovrebbe inoltre, in deroga all'articolo 13 della legge, garantire i mutui dei comuni che hanno i bilanci deficitari quale che sia il numero dei loro abitanti.

Anche il Ministero dell'agricoltura e delle foreste interviene alla soluzione della viabilità minore con la costruzione e il riattamento delle strade poderali e interpoderali, il Ministero del lavoro e della previdenza sociale

mediante i cantieri scuola di lavoro, che pur andrebbero coordinati attraverso un programma organico d'intesa col Ministero dei lavori pubblici.

Ma una soluzione più radicale deve essere presa se si vuole davvero che il grande patrimonio nazionale stradale sia non solo conservato ma arricchito. Le più importanti strade esterne dei comuni dissestati passino alle provincie o ai consorzi di provincia e le più importanti strade delle provincie passino allo Stato cioè all'A. N. A. S.; giacché la viabilità non può essere considerata topicamente, ma occorre vederla quasi come un sistema di vasi comunicanti in una circolazione sanguigna.

La Cassa del Mezzogiorno infatti raggruppa le strade in due classi:

1°) strade già previste da leggi speciali;

2°) strade non previste da leggi speciali, ma tuttavia riconosciute necessarie e urgenti.

Con concetti diversi opera invece la legge n. 647 delle zone depresse. Essa prende in considerazione aree del Centro nord depresse economicamente e socialmente allo scopo di dotarle di tutte quelle comunicazioni stradali che concorrono a sollevare le zone stesse dallo stato di inferiorità economico-sociale in cui si trovano, quale sia per esse l'importanza ai fini generali del traffico delle singole strade da costruirsi, e conseguentemente, la classifica che dovrà loro essere data.

Purtroppo però le opere della Cassa del Mezzogiorno vengono programmate senza che ci sia un coordinamento attraverso gli organi responsabili del Ministero dei lavori pubblici.

E il male sta soprattutto nel voler creare un ente nuovo ad ogni nuova iniziativa.

Occorre che il Ministero dei lavori pubblici torni ad essere il supremo moderatore di tutte le opere pubbliche e questo anche nei riflessi della occupazione della mano d'opera.

Il problema stradale meridionale.

Fra le cause che si oppongono allo sviluppo economico ed industriale dell'Italia meridionale, la deficienza di strade è la più importante. La rete stradale è distribuita nelle varie regioni in modo alquanto irregolare.

Si passa da una densità, per 100 chilometri quadrati, di chilometri 14,8 per la Liguria a una densità di 1,1 per la Lucania.

E mentre per le strade statali e provinciali l'Italia meridionale e insulare ha una dotazione leggermente più elevata rispetto a quelle dell'Italia centrale e dell'Italia settentrionale, per le strade comunali extraurbane ha invece una densità di 10 rispetto a 36,9 dell'Italia centrale e a 59,8 dell'Italia settentrionale.

Questi rapporti si mantengono pressoché identici se si riferisce la densità sia alla popolazione che ai centri abitati.

È dunque la viabilità minore che fa difetto nell'Italia meridionale.

Esistono infatti persino numerosi centri abitati e vaste zone terriere del tutto isolati da strade e da ferrovie, accessibili solo attraverso mulattiere sicché l'agricoltura è ostacolata dalla mancanza di una rete di strade comunali, vicinali, consorziali e di bonifica che non consente di arrivare nelle campagne con attrezzi e macchinari moderni e di trasportare agevolmente e con costi non eccessivi non solo i prodotti della terra ma gli stessi contadini sottoposti perciò a lunghi e faticosi trasferimenti. Non basta, ma la maggior parte della rete stradale si trova in pessime condizioni; molti tratti franosi sono da consolidare, da rinnovare sono i manti stradali, molti tracciati da rettificare e molte opere d'arte sono da riparare o da ricostruire.

Non sarebbe difficile ricercare in tale stato di cose le cause che impediscono decisamente lo sviluppo e il progresso dell'economia meridionale, i quali naturalmente si ripercuotono sensibilmente sulla economia del centro e del settentrione d'Italia.

Ma qui importa additare i rimedi più opportuni per ovviare all'accennata situazione; e va subito detto che essi non possono non fare capo allo Stato, il cui intervento, in questa materia, è più che mai decisivo.

Come si è accennato, molte strade provinciali dovrebbero passare all'A. N. A. S. e molte strade extraurbane alle Provincie.

L'azienda dovrebbe assumersi cioè, in aggiunta ai 21.700 chilometri costituenti il patrimonio delle strade statali, la manutenzione di almeno altri 20.000 chilometri di strade provinciali e di qualche strada comunale particolarmente importante per il suo traffico, oltre la manutenzione delle traverse interne dei comuni del Meridione che collegano le strade statali, fatta eccezione per i grandi comuni.

Conseguentemente le provincie dovrebbero assumersi la manutenzione di almeno metà dei 105.400 chilometri costituenti l'intera rete stradale comunale extraurbana, nella quale metà dovrebbero essere compresi tutti i

12.300 chilometri di strade comunali extraurbane dell'Italia meridionale, oltre la manutenzione delle traverse interne dei comuni del meridione che collegano le strade provinciali, fatta eccezione per i grandi comuni.

Tale impostazione, dalla quale scaturiscono molte altre necessità, comporta l'impegno di emanare una serie di provvedimenti e di aggiornare alle nuove esigenze tutta quanta la legislazione stradale a cominciare dai testi unici della legge comunale e provinciale, alla legge 20 marzo 1865, n. 2248 (allegato *F*) – fondamentale dei lavori pubblici – al regio decreto 15 novembre 1923, n. 2506, che va sotto il nome di legge Carnazza (la quale benché riformasse tutto il complesso ordinamento della legge del 1865, non trovò che parziale applicazione) e le leggi successive.

Sarebbe necessario, pertanto:

a) fissare nuovi criteri di classificazione delle strade statali, provinciali e comunali così da pervenire ad un ampliamento della rete statale e provinciale e ad una riduzione delle comunali extraurbane lasciando ai comuni le sole strade urbane o di interesse locale;

b) fissare nuovi criteri tecnici, specie per la costruzione delle grandi arterie stradali e della viabilità minore nei riguardi della pavimentazione, della larghezza stradale, dei raggi delle curve, delle pendenze e dei tracciati in genere;

c) modificare lo stato giuridico delle traverse per il loro affidamento allo Stato o alle province contrariamente a quanto oggi prescrivono gli articoli 41 e 42 della legge del 1865 ad eccezione dei grandi comuni dove si perde il concetto di traversa interna per cui il traffico di transito, che non è del resto prevalente rispetto al traffico locale, deve essere incanalato in strade di circonvallazione e di scorrimento. L'affidamento delle traverse interne allo Stato o alle province comporta naturalmente il rovesciamento del sistema dei contributi nel senso che devono essere i comuni a versare allo Stato o alle province il loro contributo per la manutenzione delle traverse;

d) creare una categoria di strade turistiche;

e) fissare i criteri per l'assorbimento da parte dello Stato o delle province delle strade ex militari o delle strade militari civilmente utili. Si tratta di un patrimonio di oltre 2000 chilometri di strade che non può essere abbandonato;

f) prevedere nella legislazione anche l'allacciamento dei comuni ai porti pescherecci più importanti;

g) fissare dei criteri atti ad incoraggiare la formazione di vasti consorzi stradali a carattere provinciale con a capo l'amministrazione provinciale, i quali riunendo insieme tutte le forze finanziarie degli enti consorziati e le attrezzature di cui sono dotate, provvedessero con una unica organizzazione alla manutenzione di tutte le strade provinciali e comunali;

h) rivedere la legge 27 giugno 1946, n. 38, istitutiva dell'A. N. A. S. in conseguenza delle più gravi attribuzioni che bisogna affidare all'Azienda, sicché anche il suo aspetto funzionale sia riveduto in riferimento alle troppe limitate attribuzioni dei compartimenti regionali e all'abolizione di quel Comitato che inutilmente si sovrappone alla direzione generale appesantendo la procedura burocratica;

i) accelerare la riforma del Codice della strada (regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740) per la quale fu istituita un'apposita commissione interministeriale;

l) potenziare gli istituti di sperimentazione stradale onde stimolare la ricerca scientifica sui rapporti fra veicoli e strada;

m) eliminare i pericolosi passaggi a livello i quali costituiscono un grave intralcio alla circolazione dei veicoli obbligandoli a rallentamenti e spesso a lunghissime soste;

n) provvedere rapidamente alla formazione dei piani regolatori nazionali regionali e provinciali onde stabilire il grado di urgenza da attribuire alle singole linee.

A questo proposito si desidera richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro sulla opportunità di modificare sia il tracciato che la sede stradale di molti tratti delle due grandi arterie, la tirrenica e l'adriatica, le quali sopportano oramai un traffico superiore alle loro possibilità e non rispondono più alle sempre più imponenti esigenze dell'automobilismo. Analoga raccomandazione va fatta per realizzare opportune varianti, onde meglio collegare i molti tratti della strada che deve costituire realmente la terza grande arteria longitudinale intermedia fra la tirrenica e l'adriatica. Così come occorre rettificare e migliorare le grandi trasversali che tagliano le tre arterie anzidette e crearne anche delle nuove più brevi e più moderne.

Per la Sicilia occorre, attraverso sostanziali varianti, collegare i tratti litoranei che svolgendosi lungo il perimetro costiero costituiscano la grande arteria triangolare mediterranea ionica e tirrenica, i cui lati vengano meglio collegati attraverso opportune trasversali.

Analogamente dicasi per la Sardegna.

Non verrà mai abbastanza raccomandato di migliorare ed incrementare le vie di comunicazione dei porti col retroterra onde aumentare la loro zona d'influenza.

È necessario infine richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro sulla urgenza di provvedere alla ricostruzione delle opere d'arti stradali come, ad esempio, quelle della provincia del Molise (dove non è stato possibile appaltare i lavori della ricostruzione dei ponti col sistema dei pagamenti differiti in quanto le licitazioni private sono andate deserte) e specialmente nella provincia di Pesaro caposaldo della linea gotica dove dei 570 ponti distrutti dai tedeschi sono ancora da ricostruirne 180; di modo che la viabilità delle provincie è ancora lungi dall'essere tornata in condizioni normali.

Esaminiamo adesso l'aspetto finanziario del problema.

Con quali mezzi provvederanno le provincie? Attraverso il versamento dei contributi da parte di tutti i comuni e attraverso i contributi statali.

Quanto all'A. N. A. S. il problema è più grave. Le sue entrate, com'è risaputo, sono costituite da contributi annui del Tesoro e da ricavi di particolari proventi di entità trascurabili.

Il bilancio di previsione dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali per l'esercizio 1951-52 presenta entrate e spese per lire 25.179.350.000 con un aumento di lire 169.410.000 rispetto alle previsioni per l'esercizio 1950-51.

Le entrate ordinarie per effetto dei contributi statali assommano a 17,5 miliardi, cioè mezzo miliardo in meno rispetto all'esercizio precedente mentre per contributi, diritti, canoni, interessi attivi ed entrate diverse assommano a 1,4 miliardi.

Di tali somme lire 4,1 miliardi servono per il personale e lire 8,9 miliardi per la manutenzione.

Le entrate straordinarie sono di lire 5,1 miliardi per lavori di riparazioni straordinarie, consolidamento ecc. nonché lavori di sistemazione derivanti da leggi speciali.

Alle somme stanziate per l'Azienda vanno aggiunte quelle a favore degli enti locali di cui alla legge 589.

Pertanto la somma di lire 25 miliardi previsti in bilancio rappresenta meno di un sesto della somma che lo Stato percepisce dalle imposte sui carburanti e sulla circolazione stradale.

Nel 1950 l'automobile ha pagato infatti all'Erario 154 miliardi di cui 66 sulla benzina, 23 sul gasolio e 27 sulla produzione nazionale; la quale è aumentata dell'80 per cento rispetto al 1938 nel quadro dello sviluppo della circolazione automobilistica che è aumentata del 55 per cento rispetto al 1938 essendovi al 31 dicembre 1950 in circolazione n. 600.000 automezzi (autovetture, autobus e autocarri).

Sicché se all'A. N. A. S. si garentisse un'entrata fissa da parte dello Stato non inferiore ad un terzo dei cespiti che lo Stato percepisce dall'automobile e un contributo straordinario annuo variabile a seconda delle disponibilità di bilancio, l'A. N. A. S. sarebbe in condizione di far fronte alle esigenze del servizio stradale utilizzando altresì meglio le sue 1174 unità e i suoi 600 cantonieri.

Non solo, ma lo Stato riprenderebbe in misura maggiore quella somma che darebbe di più, in conseguenza della migliorata e aumentata rete stradale, la quale si tradurrebbe in una riduzione del costo dei trasporti. Quando si consideri che gli autoveicoli hanno trasportato nel 1950 fra passeggeri e merci per un costo complessivo di 527 miliardi, se in conseguenza della migliorata e aumentata rete stradale si ottenesse una riduzione sia pure del 10 per cento sul costo dei trasporti si economizzerebbe un minimo di 52,7 miliardi all'anno con il conseguente aumento del traffico stradale e della densità automobilistica media.

Si noti infatti che se la densità automobilistica è così irregolare nelle varie parti d'Italia, ciò si deve principalmente alla povertà della rete stradale di molte regioni. Si va, ad esempio, da una densità 45 (cioè una vettura per ogni 45 abitanti) per il Piemonte e 48 per la Lombardia a una densità di 275 per la Basilicata, 242 per la Calabria, 173 per le Puglie, 174 per la Sicilia, 171 per la Sardegna e così via.

Non vi è dunque opera economica più redditizia di quella stradale sia per lo Stato che per i cittadini, né vi è politica più accorta di quella che tende a non fare economie sulle spese stradali, a condizione però che si rispetti una rigorosa gradualità nelle opere da eseguire; perché è illogico e persino paradossale spendere miliardi, ad esempio, per grandi strade turistiche e per pavimentazioni semipermanenti prima ancora che vaste zone di molte regioni prive di strade abbiano la loro rete stradale.

Nessuno disconosce che il turismo è una importante industria da incoraggiare e le strade turistiche interessanti specialmente le provincie di confine, le zone subalpine e

dell'appennino costituiscono un valido mezzo per l'importazione di valuta pregiata; ma non v'è dubbio che, all'infuori di qualche eccezione, è enormemente più urgente per molte zone del Mezzogiorno – specie della Calabria, dell'Abruzzo, della Sicilia e della Sardegna – e per le zone depresse del Nord e del Centro d'Italia costruire le strade di cui sono prive. Posporre i bisogni di queste zone equivarrebbe nel campo edilizio ad incoraggiare la costruzione di case di lusso trascurando le case dei senza tetto.

Un'accorta politica stradale, dunque:

1°) valorizza le risorse potenziali delle plaghe suscettibili di effettiva trasformazione agraria e industriale;

2°) lega maggiormente la popolazione alla terra, sottraendone una parte dalla vita fisicamente e moralmente malsana delle grandi città;

3°) riduce notevolmente il costo dei trasporti, i quali influiscono sui costi di produzione e di vendita dei prodotti agricoli e industriali;

4°) contribuisce ad alleviare la disoccupazione impiegando notevoli masse di lavoratori richiedendo altresì la strada impiego di materie prime in maggior parte esistenti nel paese;

5°) crea i presupposti per potere far sorgere nuovi centri abitati, scuole, ospedali, istituti di assistenza, ecc., laddove senza vie di comunicazione sarebbe stato impossibile realizzarle;

6°) estende le zone d'influenza dei porti e delle stazioni ferroviarie specie nel Meridione in cui, in considerazione della configurazione orografica, i tracciati ferroviari si sviluppano in prevalenza lungo le coste impedendo una maggiore diramazione verso l'interno;

7°) riduce al minimo gli incidendi stradali che costano il sacrificio di vite umane e di beni;

8°) contribuisce alla sicurezza interna del Paese;

9°) accresce i gettiti derivanti dall'aumentata e migliorata rete stradale;

10°) eleva infine il livello economico e sociale del Paese.

Nuove costruzioni ferroviarie.

La nostra penisola, chiusa a settentrione dalla catena alpina e percorsa per molta parte della sua lunghezza dalla catena degli Appennini, determinò una conformazione antieconomica della rete ferroviaria, per cui mentre a settentrione si richiesero i noti grandi trafori del Cenisio, del Gottardo e del Sempione, lungo tutta la penisola si richiesero, invece, due doppie arterie distinte, l'Adriatica e la Tirrenica (anzicché una sola longitudinale mediana) collegate con la Ionica e in più punti da reti trasversali attraverso i trafori appenninici.

Realizzate le grandi arterie ferroviarie in tutta la loro estensione sorse spontanea la necessità di rimediare a quello che si chiamò il difetto geografico della penisola sostituendo la strada alla rotaia laddove questa, allo scopo di collegare i molti centri rimasti isolati, richiedeva ingenti investimenti.

E fu questa saggia politica.

Nelle due isole il problema ferroviario, che pure presentava soluzioni più semplici, non fu però mai totalmente affrontato. Successivamente si permise la costruzione di alcuni tratti ferroviari dimostratisi antieconomici e irrazionali e tuttora non si può dire che sia del tutto eliminato il pericolo che ne vengano ancora costruiti. Non sarà anzi inopportuno richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro dei trasporti di considerare la convenienza di sopprimere i tratti non necessari di linee laddove queste sono state superate dalle strade e di richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro dei lavori pubblici perché si opponga recisamente a che si programmino ancora nuove linee irrazionali e antieconomiche, impegnando ingenti somme, le quali andrebbero meglio impiegate per modernizzare quelle linee che permettono di pervenire ad esercizi più efficienti e più economici.

Una buona politica ferroviaria deve tendere oggi essenzialmente a potenziare le linee principali, cioè linee di grande traffico, modernizzandole nei tracciati, elettrificandole, raddoppiando i binari, ponendo stazioni di smistamento adeguate, migliorando gli impianti, ecc.

Ciò va detto sopratutto per il Meridione dove, pur avendosi una densità ferroviaria pressocché uguale a quella del Centro-settentrione, la potenzialità e l'efficienza delle strade ferrate è di gran lunga inferiore. Basti notare, del resto, che un quarto circa delle linee dell'Italia meridionale e insulare sono a scartamento ridotto mentre nell'Italia settentrionale e centrale ve ne sono appena un venticinquesimo del totale.

Non solo; ma delle linee a scartamento ordinario dell'Italia centrale e settentrionale un terzo è a doppio binario mentre in quelle dell'Italia meridionale ve n'è appena un decimo e in Sicilia mancano del tutto

per quanto qualche tratto sia già in programma.

Quanto alle linee elettrificate i rapporti fra Italia centro-settentrionale e meridionale non si modificano sensibilmente, salvo per la Sicilia dove alcune linee sono nella fase esecutiva di elettrificazione.

Le ferrovie per essere economicamente convenienti devono avere una zona di influenza tale da costituire il mezzo di trasporto centralizzato per grandi masse e grandi distanze. L'esercizio con mezzi leggeri su rotaie non può risolvere il *deficit* se manca un contributo di massa. Occorre evitare di costruire nuove ferrovie specie a carattere locale dato che le strade, con il rapido sviluppo dell'automobilismo, costituiscono il mezzo più idoneo e più economico per i trasporti.

Pertanto i programmi di nuove costruzioni ferroviarie sono irrazionali a meno che non riguardino linee direttissime oppure linee a grande traffico o a grande movimento viaggiatori a servizio suburbano come ad esempio la Milano Nord o urbane come le metropolitane, la cui costruzione ormai si impone nelle principali città italiane quali Milano e Roma.

Il problema del Meridione dunque è quello dell'elettrificazione delle linee e della realizzazione del doppio binario delle linee principali.

Quanto alle ferrovie secondarie, specie quelle antieconomiche a scartamento ridotto, esse sono destinate quasi completamente a scomparire a mano a mano che la viabilità stradale si adegua con il conseguente miglioramento tecnico ed organizzativo dei trasporti automobilistici.

Né questo deve costituire ragione di preoccupazione da parte del Ministero dei trasporti perché è errato impedire la concorrenza della strada. Occorre, piuttosto, disciplinare con una legislazione più aggiornata il regime delle concessioni ferroviarie e automobilistiche per un maggior coordinamento per trasporti su rotaia e su strada allo scopo di far sviluppare e rendere più economici i due sistemi di trasporto, poiché il costo del veicolo chilometro incide sensibilmente su tutto il costo della vita e quindi influenza le possibilità della ripresa economica del Paese.

Non è stato possibile conoscere le conclusioni alle quali è pervenuta la commissione interministeriale istituita presso il Consiglio Superiore dei lavori pubblici con decreto ministeriale del 18 gennaio 1947 per lo studio di un piano regolatore generale delle nuove vie di comunicazione ferroviarie in relazione a quelle stradali, fluviali, marittime ed aeree. È da ritenere che dette conclusioni non dovrebbero essere molto discordi dai principii testé enunciati.

A questo proposito si desidera richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro sulla necessità di migliorare ed aumentare le comunicazioni ferroviarie dei porti con il retroterra.

In particolare si raccomanda di realizzare:

1°) la importante linea dello Stelvio la quale indirettamente influirebbe vantaggiosamente sul traffico del porto di Genova;

2°) la direttissima Venezia-Monaco attraverso le Alpi Aurine che influirebbe moltissimo sul traffico del porto di Venezia;

3°) la linea Forlì-Ravenna per l'allacciamento del porto di Ravenna con la zona industriale di Forlì;

4°) il completamento del doppio binario sulla Bologna-Brindisi onde accelerare notevolmente le comunicazioni del porto di Brindisi coi valichi alpini;

5°) la costruzione a Brescia di una nuova stazione ferroviaria più a sud dell'attuale, che limita lo sviluppo della città e la divide in due.

6°) l'allacciamento del porto di Marina di Carrara specialmente adibito al carico dei marmi;

7°) la variante costituita dal nuovo tronco Siracusa centrale-Targia la quale, migliorando le comunicazioni col retroterra del porto di Siracusa, risolverebbe soprattutto i problemi urbanistici della città;

8°) la trasformazione degli attuali impianti ferroviari di Catania onde consentire che la marittima città si affacci al suo mare.

Si ritiene non inopportuno concludere questa parte della relazione richiamando l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sulla opportunità di inserire nel piano regolatore generale delle nuove vie di comunicazione ferroviarie quella riguardante il collegamento continuo fra la Sicilia e il continente mediante la realizzazione di un ponte sospeso a tre luci della lunghezza totale di 3.000 metri atto al transito ferroviario e stradale – così com'è stato ideato dall'ingegnere Steinman.

Non è certo questo il momento più adatto perché lo Stato impegni una somma, la quale si aggira sui 60 miliardi, ma sarebbe già molto significativo se si ponesse seriamente allo studio il problema della realizzazione del più grande ponte del mondo il

quale, oltre che creare un prodigioso sviluppo del traffico e dell'economia siciliana e nazionale, affratellerebbe maggiormente gli italiani della penisola con quelli dell'isola.

2. — UTILIZZAZIONE DELLE ACQUE PUBBLICHE ED OPERE IDRAULICHE

Al Ministero dei lavori pubblici è affidato il compito della disciplina delle acque pubbliche, sia per ciò che riguarda la loro utilizzazione per la produzione di energia elettrica, per usi potabili e per l'irrigazione, che per il buon regime dei corsi d'acqua inteso nei riguardi della loro utilizzazione, come vie navigabili e come difesa dei territori dalle inondazioni e degli altri danni conseguenti al disordine idraulico.

Energia elettrica.

Le acque pubbliche sono la maggior fonte per la produzione di energia elettrica occorrente ai nostri bisogni.

Esaminiamo infatti la situazione attuale della nostra industria elettrica secondo i dati forniti dal Ministero dei lavori pubblici.

Al 31 dicembre 1950 la potenza installata negli impianti in funzione era la seguente:

6.707.000 chilowatt negli impianti idrici;
960.000 » » » termici;
218.000 » » » geotermici.

In totale 7.885.000 chilowatt con un aumento rispetto alla situazione al 31 dicembre 1949 di 469.000 chilowatt.

Con questi impianti, la produzione del 1950 fu rispettivamente di:

21,5 miliardi di chilowatt-ora idrici;
1,3 » » » termici;
1,3 » » » geotermici;

con un totale di 24.1 miliardi di chilowatt-ora, dei quali l'89 per cento di origine idrica.

Nel 1949 furono invece prodotti 20,4 miliardi di chilowatt-ora cosicché nel 1950 si è registrato un incremento di 3,7 miliardi di chilowatt-ora, cioé del 18 per cento circa. Tale notevole incremento è da attribuirsi però non tanto all'aumentata produzione del 1950 quanto alla minore del 1949 in conseguenza delle ben note deficienze idrologiche.

Più significativo è l'incremento che si è verificato nel primo semestre del 1951 rispetto a quello del 1950 e che è stato del 18,7 per cento.

Per avere un'idea più precisa dello sforzo ricostruttivo e costruttivo fatto per giungere alla situazione, del tutto tranquillizzante del 1951, occorre tenere presente che nel 1945 – l'anno cruciale della nostra produzione – furono prodotti 12,3 miliardi di chilowatt-ora; in un quadriennio essa è perciò più che raddoppiata.

Come si è giunti a questo risultato ?

Insieme alla rapida ricostruzione degli impianti distrutti o danneggiati dalla guerra, le industrie elettriche hanno dato mano alla attuazione del cosiddetto « Piano nazionale » che dovrebbe essere completamente portato a termine entro il 1953, insieme ad altri impianti non previsti nel piano stesso.

Alla fine del 1950 erano infatti in costruzione impianti elettrici per una potenza complessiva di 2.790.000 chilowatt di cui 2.029.000 chilowatt negli impianti idrici, mentre nel primo semestre 1951 sono stati iniziati solo pochissimi nuovi impianti. Cosicché volendo fare qualche previsione per il 1953 non c'è che da basarsi sui dati ricordati sopra.

In base ad un questionario compilato per iniziativa dell'O. E. C. E. il fabbisogno presumibile per il 1953, valutato in base ad un incremento medio del 6,7 per cento (mentre come si è visto nel 1° semestre del 1951 è salito al 18,7 per cento), e tenuto conto anche di un fabbisogno di contingenza sarebbe di 40,5 miliardi di chilowatt-ora.

Nella ipotesi che tutti gli impianti che oggi sono in costruzione siano terminati nel 1953, la producibilità, in condizioni idrologiche normali, risulterebbe di 34.920 miliardi di chilowatt-ora, con un deficit di oltre 5 miliardi.

È pur vero che nel fabbisogno è anche compresa una riserva per far fronte ad evenienze di carattere eccezionale, quali appunto le deficienze idrologiche; ma ciò nonostante appare evidente che, ove l'incremento dei consumi superi di poco il previsto o ci si trovi di fronte ad eccezionali deficienze idrologiche, la situazione per il 1953 non appare molto tranquilla.

Se poi – e le voci in questo senso non sono mancate – ci si troverà di fronte ad un rallentamento delle costruzioni in corso, la situazione diverrà ancora più grave.

La situazione si presenta fin d'ora preoccupante se estendiamo le previsioni ad un futuro più lontano e cioé, per esempio, al 1955. Il fabbisogno totale per tale anno, con incrementi annui dell'ordine del 6 per cento, è stato previsto in 43,5 miliardi di chilowatt-ora.

Per coprire tale fabbisogno, e più particolarmente per coprire l'incremento dei consumi degli anni 1954 e 1955, è in corso la preparazione di un piano di nuovi impianti senza avere la certezza della sua attuazione. Sicché, ove il programma di preparazione non possa essere attuato, è da prevedere che negli anni 1954 e 1955 anche in condizioni idrologiche normali si potranno verificare notevoli deficienze.

Si è detto che il fabbisogno per il 1955 è stato previsto in 43,5 miliardi di chilowatt-ore: se si tiene conto che a coprire il fabbisogno annuo la produzione idrica, in considerazione del previsto aumento della produzione termica, interverrebbe con oltre l'85 per cento, se ne deduce che gli impianti idroelettrici dovrebbero produrre nel 1955 circa 37 miliardi di chilowatt-ore.

In merito alle previsioni a più lunga scadenza e cioè a quella fino al 1955 occorre accennare ad un altro problema molto importante.

Il fabbisogno per il 1955 è stato previsto in 43,5 miliardi di chilowatt-ora; se si tiene conto che a coprire il fabbisogno annuo la produzione idrica è finora intervenuta con oltre l'85 per cento, se ne deduce che gli impianti idroelettrici dovranno – anche ammesso per i prossimi anni una maggiore produzione termica – produrre nel 1955 dai 36 ai 37 miliardi di chilowatt-ora.

Sappiamo, dalle indagini compiute dal Servizio idrografico, che dalla utilizzazione presso che integrale – e indipendentemente dalla economicità o meno delle utilizzazioni proposte – delle nostre risorse idriche, si possono ricavare 53 miliardi di chilowatt-ora; di tali risorse 35 miliardi (cioè in ragione di 1700 chilowatt-ora per abitante) spettano all'Italia settentrionale, 8,5 miliardi (cioè in ragione di 1.000 chilowatt-ora per abitante) spettano all'Italia centrale e 8 miliardi (cioè 700 chilowatt-ora per abitante) spettano alla Italia meridionale e insulare.

Sarà possibile realizzare tale produzione di 53 miliardi di chilowatt-ore ? Certamente no; per ragioni tecniche e per ragioni economiche, non si potrà aumentare notevolmente la cifra di 37 miliardi se non si saprà realizzare una sana politica elettrica.

Oggi non abbiamo creato che poche premesse perchè tale politica possa portare alla realizzazione di un così importante e vasto programma elettrico.

Si dirà: c'è la legge 11 dicembre 1933, n. 1775, con le sue modifiche; c'è la legge 29 giugno 1951, n. 457, la cui importanza fu da me ampiamente illustrata, nella mia qualità di relatore in sede legislativa; la legge 3 agosto 1949, n. 589, che dovrebbe rendersi, però, più operante; si sono emanate una ventina di leggi in parte tuttora in vigore che hanno avuto lo scopo di potenziare, di agevolare e disciplinare la ripresa dell'industria elettrica.

Tutto ciò non basta perché queste leggi non sono e non possono essere determinanti ai fini della produzione elettrica.

Occorre soprattutto attuare adeguati strumenti legislativi di carattere economico che garentiscano di realizzare nel più breve tempo possibile tutti i programmi di nuove costruzioni, superando molti dannosi formalismi e agevolando le imprese che mostrano buona volontà di volere seriamente contribuire alla ripresa economica del paese, mentre occorre estromettere tutte le altre imprese che tale volontà non mostrano modificando in senso più drastico la legge 18 ottobre 1942, n. 1434, che riguarda l'istituto della decadenza del diritto di derivazione di acqua pubblica.

Sarebbe utile a tal fine istituire il comitato nazionale di elettricità il cui compito principale dovrebbe essere quello di provvedere al trasporto dell'energia prodotta e alla distribuzione nelle varie regioni, oltre a riunire in un'unica sede tutti i numerosi parziali controlli che l'amministrazione statale esercita in questo ramo; a provvedere alla sistemazione del settore tariffario attraverso una oculata riforma che ponga fine ad ogni sperequazione; a coordinare i varî programmi e le varie attività dei ministeri ed enti interessati e cioè il Ministero dell'agricoltura e foreste (favorendo i rimboschimenti, i bacini montani e i laghi artificiali), il Ministero dell'indusrtia e commercio ed il C.I.R.; a rifare, di concerto con il servizio idografico, una indagine più profonda sulle nostre risorse idriche.

Tutto ciò allo scopo di disciplinare e potenziare questo importante ramo dell'economia nazionale giacché, come è stato dimostrato, la produzione elettrica sarà insufficiente nel futuro se non saranno tempestivamente attuati i provvedimenti per adeguare la costruzione dei nuovi impianti al fabbisogno.

A proposito della istituzione di un organo consultivo dell'elettricità si è accennato alla riforma tariffaria, la quale deve tendere ad eliminare le differenze che si riscontrano da una regione all'altra e molto spesso nella stessa regione. Prima di esporre una tale proposta è necessario rifare brevemente la storia della cassa conguaglio sopraprezzo termico.

È risaputo che in certe regioni del Meridione e soprattutto nella Sicilia e nella

Sardegna si è dovuto, per supplire alle deficienze idriche, produrre energia termica in misura rilevante; ma mentre in Sardegna le risorse idroelettriche sono bene integrate dagli impianti termici utilizzando il carbone di scarto (Sulcis) della stessa Sardegna, la Sicilia invece deve integrare le scarse risorse idriche utilizzate con una maggiore percentuale di energia termica adoperando il carbone.

Poiché, pertanto, l'energia termoelettrica specie in Sicilia costa molto di più di quella idroelettrica, lo Stato ha autorizzato un sopraprezzo termico, che pagano tutti gli utenti di energia, creando un fondo che va a favore della produzione termica.

Nacque così la cassa conguaglio sopraprezzo termico allo scopo di consentire che le regioni meno ricche di energia idroelettrica potessero avere l'energia idrotermoelettrica a un prezzo ragionevole sopportabile dalla economia locale. Questa cassa conguaglio sovraprezzo termico doveva, evidentemente, costituire un punto di partenza per arrivare ad una perequazione tariffaria, la quale si può agevolmente ottenere abolendo il sovraprezzo termico, che si è andato del resto riducendo, per il sempre aumentato rapporto fra produzione idroelettrica e produzione termica, e creando una cassa conguaglio sovraprezzo idrotermoelettrico che dovrebbe appunto unificare il prezzo in tutte le regioni.

In altri termini, in virtù di tale sovraprezzo idrotermoelettrico, verrebbero aumentate sensibilmente le tariffe, ma tale aumento anzicché andare a totale beneficio delle aziende elettriche, andrebbe a costituire il fondo della cassa conguaglio e a fornire alle aziende i mezzi economici per assicurare il normale sviluppo della costruzione dei nuovi impianti.

Ma la soluzione radicale così definitiva non può essere questa, perché si dovrà arrivare a ben più importanti provvedimenti legislativi.

Si è detto che il patrimonio energetico nazionale è alquanto irregolare, per cui l'Italia settentrionale ha, in percentuali, una disponibilità idroelettrica virtuale per abitante che è superiore del 30 per cento a quella dell'Italia centrale, e del 60 per cento a quella dell'Italia meridionale. Sicché la possibilità di consumo di alcune regioni, fatta eccezione per la Val d'Aosta dove la possibilità di consumo è di oltre 13.000 chilowatt-ore anno per abitante, è di 1300 chilowatt-ore anno per abitante nell'Umbria, 800 nella Lombardia e 80 nella Sicilia, tale ultima cifra, rappresentando un consumo specifico pari a un decimo di quello riconosciuto come minimo per un paese civile (800 chilowatt-ore). Da ciò consegue che i travasi interregionali di energia dovrebbero effettuarsi con tendenza a trasmissioni dal nord verso il centro e dal centro verso il sud.

Si obbietterà che esistono i grandi circuiti che permettono i travasi regionali e interregionali. Si tratta però di travasi parziali, quando non si costituiscono fra regione e regione o gruppi di regioni dei veri e propri compartimenti stagni o peggio ancora quando non si verifichi una tendenza di esportazione dal sud verso il centro anziché dal centro verso il sud.

Come rimediare ?

Un primo importante provvedimento legislativo dovrebbe essere quello del riscatto, da parte dello Stato, di tutte le grandi linee di trasporto ad altissime tensioni costruite dalle varie società elettriche, e della costruzione della grande linea di attraversamento dello stretto di Messina per allacciare la rete della penisola a quella dell'Isola.

Lo Stato, in possesso di tali linee, tenuto conto che esso è anche possessore di oltre un quarto della quantità complessiva di energia prodotta, potrebbe disciplinare il trasporto e lo scambio dell'energia fra regione e regione e altresì con le nazioni confinanti.

Occorre infine accennare ad un'altra fonte alimentatrice per la produzione di energia elettrica: quella del metano.

Esso costituisce la grande riserva nazionale, una volta che saranno utilizzate tutte le risorse idriche.

Non si raccomanderà mai abbastanza al Ministro dell'industria e commercio di incoraggiare la ricerca di questo prezioso elemento, e di provvedere alla costruzione di grandi metanodotti, i quali dovrebbero trasportare il metano dalla ricca valle padana alle altre regioni d'Italia.

Queste proposte tecnico-economiche, le quali costituiscono il passaggio da una politica economica liberista a una politica economica democratica, (ma non totalitaria) se realizzate, risolveranno radicalmente il problema elettrico dal quale, direttamente e indirettamente, dipendono tutte le attività produttive del nostro Paese che incidono specialmente sulla economia generale del Mezzogiorno in termini anche e specialmente sociali, per il miglioramento generale di vita di quelle zone.

Può darsi che un giorno non lontano – forse fra un cinquantennio – quando sarà

possibile a tutti attingere a quella inestinguibile fonte alimentatrice che è l'energia delle reazioni nucleari, potranno sorgere ovunque centrali elettriche a energia atomica. Allora saranno eliminate le ragioni di molti contrasti e quella parte dell'umanità ancora incredula alle infinite risorse della Creazione canterà con il serafico Francesco « laudato si mio Signore, cum tutte le tue creature, specialmente messer lo frate sole ».

DIFESA FLUVIALE E SISTEMAZIONE MONTANA.

La spesa di parte ordinaria stanziata in bilancio alla voce « Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche e spese per il servizio di piena » è soltanto di lire 682 milioni di lire, somma veramente esigua se si tien conto della larghezza complessiva dei nostri fiumi e delle migliaia di chilometri di arginatura alle quali è affidata la sicurezza delle nostre più fertili campagne.

I fondi messi a disposizione per tale attività, che in valore assoluto rappresentano la metà od un terzo di quelli spesi ante guerra, sono così inadeguati allo scopo da non poter assicurare una buona manutenzione ai nostri corsi d'acqua, col pericolo incombente sulle popolazioni che risiedono nelle pianure percorse dai fiumi e con conseguenti danni all'agricoltura.

I fiumi, come le strade e le ferrovie, hanno necessità assoluta di una continua manutenzione; se questa manca, se gli argini sono abbandonati, si possono avere gravi disastri come quelli recenti del Reno, del Calore a Benevento, del Murmure ad Asti, dei torrenti delle zone di Cecina e di Ortona, del Simeto a Catania, e soprattutto quello più grave del Reno che ha profondamente colpito l'opinione pubblica.

Per farsi un'idea dei danni incalcolabili causati dalle disastrose inondazioni basti tener presente il tragico bilancio della rotta del Reno a Gallo di Poggio Renatico: 18 mila ettari di terreno allagati, 20 mila persone rimaste senza tetto, ferrovie e strade danneggiate, raccolti interamente perduti, lutti e miserie con tutte le immaginabili conseguenze.

Per assicurare la manutenzione dei nostri fiumi occorre una cifra non inferiore a tre miliardi di lire annue.

È bene spendere qualche miliardo in più per la manutenzione, anzicchè rifare le opere che periodicamente vanno distrutte perché rimaste incompiute e spendere diecine e diecine di miliardi per costruire opere sempre più imponenti a causa delle rovine provocate da improvvisi e disastrosi straripamenti delle acque.

Ed infatti durante l'esercizio finanziario 1950-51 fu autorizzata, con legge 21 ottobre 1950, n. 981, la spesa di lire 1 miliardo per la riparazione dei danni alluvionali del settembre 1948 e gennaio e maggio 1949 in Piemonte, Val d'Aosta, in Calabria e Sicilia; con legge 22 marzo 1951, n. 290, la spesa di lire 2 miliardi per la riparazione di danni alluvionali verificatisi nell'autunno 1949 nel Veneto e in provincia di Mantova, nell'Emilia e nella Toscana.

Un provvedimento per l'autorizzazione della spesa di lire 13 miliardi, riportate in tre esercizi, per la riparazione di danni alluvionali dell'autunno-inverno 1950-51 in varie regioni d'Italia è fermo da molti mesi presso gli uffici del Ministero del tesoro che non sempre ha dimostrato la dovuta comprensione per i problemi fluviali.

Parallelamente al problema della manutenzione dei fiumi sorge però quello più vasto e più impegnativo della realizzazione di opere di sistemazione di fiumi e di torrenti.

Perché soltanto realizzando le grandi opere di difesa dei fiumi e provvedendo costantemente alla loro manutenzione sarà possibile prevenire maggiori disastri ed assicurare la tranquillità alle popolazioni che risiedono nelle pianure percorse dai fiumi e la sicurezza a molte fiorenti campagne.

Recentemente è stata approvata l'autorizzazione della spesa di lire 5,5 miliardi ripartita in 5 esercizi per la sistemazione del « Cavo Napoleonico » a scolmatore delle piene del fiume Reno.

In considerazione dell'assoluta ed improrogabile necessità di provvedere alla sistemazione di quei corsi d'acqua che, per entità della portata, caratteristiche del regime, stato di efficienza delle arginature, conformazione dell'alveo, ecc., rappresentano i più gravi pericoli per vastissime zone di pianura e costituiscono quindi un impedimento alla valorizzazione delle risorse naturali del Paese, è stato predisposto un disegno di legge concernente l'autorizzazione di spesa di 100 miliardi suddivisi in 8 esercizi per eseguire i relativi lavori.

È da sperare che tale provvedimento sia urgentemente e favorevolmente esaminato dal Ministero del tesoro in modo che sia subito presentato al Parlamento e sollecitamente approvato, onde poter iniziare i lavori del piano Adige-Garda-Tartaro-Canal Bianco, sistemare il Reno, l'Arno, il Calore, il Volturno, il Simeto, il Tagliamento ed altri fiumi an-

cora, le cui popolazioni limitrofe sono tenute continuamente sotto l'incubo di disastrose inondazioni.

I problemi idraulici sono direttamente collegati con quelli di sistemazione forestale che interessano sia il Ministero dell'agricoltura sia quello dei lavori pubblici. Occorre quindi effettuare un programma organico delle opere di sistemazione fluviale e montana, e così anche per le opere di navigazione interna.

Tutti questi problemi vanno sempre visti ed esaminati nel loro complesso e perciò sarebbe bene che un programma così vasto venisse studiato e proposto con unicità di criteri dalla competente Sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, la quale dovrebbe poi, per i singoli casi, dare le direttive agli uffici esecutivi e sorvegliarne l'esecuzione. Torna opportuno rilevare la necessità di modificare il testo unico 25 luglio 1904, n. 523, modificato con la legge 13 luglio 1911, n. 774, al fine di procedere ad una nuova classificazione delle opere idrauliche onde tenere conto della impossibilità da parte di molti comuni di risolvere i loro problemi fluviali.

L'onorevole Ministro ha annunciato la costituzione di un nuovo ufficio al quale saranno affidati i lavori del Reno.

Se l'onorevole Ministro intende dare sviluppo alle opere idrauliche – il che è raccomandabile e necessario – non occorrono nuovi uffici bensì la formazione dei tecnici specialisti i quali non devono venire distratti, negli uffici del genio civile, da altri particolari problemi.

Per consolidare e migliorare i beneficî che si otterranno con le opere di sistemazione dei fiumi occorre anche predisporre e finanziare un adeguato programma di sistemazione montana per la quale non bastano le attuali provvidenze comprese quelle recenti previste dalla legge 10 agosto 1950, n. 646 (Cassa per il Mezzogiorno) e dalla legge 18 agosto 1950 n. 647 (per le località depresse dell'Italia centrale e settentrionale) né l'attività pur tanto proficua dei cantieri scuola di rimboscimento del Ministro del lavoro e della previdenza sociale.

In Italia manca la coscienza forestale e spesso si constata amaramente come gli stessi abitanti delle zone compromesse abbattino abusivamente gli alberi e coltivino terreni che sono o dovrebbero essere soggetti al vincolo forestale. Una più rigorosa legislazione per la difesa dei boschi si rende perciò quanto mai necessaria.

Occorre che sia perseguita l'opera di reforestazione delle zone montane le quali altresì dovranno essere sistemate definitivamente e non con lavori parziali come attualmente avviene.

Il Ministero dell'agricoltura è indispensabile che affronti il problema a fondo ed insista presso quello del tesoro per avere adeguati finanziamenti onde evitare che le future alluvioni danneggino gravemente le bonifiche e le trasformazioni agrarie che vengono man mano compiute.

È da augurarsi che questo appello ad una più vigile politica idraulica-forestale possa trovare finalmente la doverosa comprensione del Ministro del tesoro che per un errato spirito di economia ha lesinato i fondi per questo genere di lavori e solo quando si sono verificati disastri irreparabili ha disposto irrisori stanziamenti appena sufficienti a predisporre lavori soltanto parziali.

Solo se il programma, così vasto e complesso, verrà studiato organicamente e portato a termine con mezzi adeguati, molti beni non saranno danneggiati o distrutti, le popolazioni interessate non saranno più sotto l'incubo di improvvise e angosciose calamità e si eviterà, altresì, lo spopolamento della montagna, creando possibilità di vita e di incremento economico.

Navigazione interna.

La trasformazione e lo sviluppo dei trasporti terrestri, nel dopoguerra, ha creato, nel settore della navigazione interna, una situazione di fatto oltremodo diversa da ogni precedente storico. Il grande impulso dato ai trasporti camionistici e il mantenimento delle tariffe ferroviarie in misura non rispondente a criteri economici, bensì a criteri politici, hanno contribuito ad aggravare la situazione della navigazione interna con la perdita di notevole traffico.

Lo stato delle opere idroviarie è assai critico, quando si consideri che gli stanziamenti destinati ogni anno per la navigazione interna sono molto modesti. Per l'esercizio 1951-52 la somma prevista è di lire 477 milioni, di cui lire 197 milioni in gestione al Magistrato alle acque per le vie navigabili che ricadono nella circoscrizione di detto Istituto, e lire 280.000.000 in gestione all'amministrazione centrale per tutte le altre vie navigabili.

Con tali fondi non è possibile intraprendere la costruzione di nuove opere di rilievo; ma è solo dato di completare opere già intra-

prese (tra cui sono da ricordare il porto fluviale sul Po a Cremona, il Porto Catena a Mantova e la Conca di Governolo, in provincia di Mantova), nonché di provvedere con numerosi interventi, ma ciascuno d'importanza limitata, al ristabilimento dell'efficienza di varie opere site lungo varie linee navigabili.

Vero è che sull'autorizzazione di spesa di cui alla legge 12 luglio 1949, n. 460, (opere a pagamento differito) sono stati destinati circa lire 1.500.000.000 per la prosecuzione dei lavori occorrenti per la sistemazione dell'alveo di magra del Po agli effetti della grande navigazione, lavori che sono attualmente in corso; ma devesi riconoscere che in complesso, per mancanza di adeguati stanziamenti, le opere per la navigazione interna in Italia non hanno quello sviluppo che, pure, meriterebbero.

Basti pensare che per il completamento della sistemazione delle curve del Po (così da rendere il fiume costantemente navigabile a natanti da 600 tonnellate) occorrono ancora circa 6 miliardi di lire; e che non è dato di prevedere quando potrà intraprendersi l'altra opera di grande importanza per il nostro paese e per la Svizzera, e cioè l'idrovia Lago Maggiore – Milano – Po, la cui progettazione è pressoché ultimata.

L'unico porto veramente interessato alla navigazione interna è quello di Venezia considerato come punto di arrivo della rete di canali e fiumi navigabili della valle padana. Perché i traffici di quel porto e della zona industriale di Marghera, derivanti dalla navigazione interna, non decrescano sempre più è quanto mai urgente il ripristino di varie conche quali quelle di Brondolo e la esecuzione di lavori per aumentare convenientemente le quote dei fondali e la larghezza dei canali di grande navigazione onde permettere il transito delle moderne navi di rilevante pescaggio e di notevole mole.

Non sembra infine superfluo richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro perché vengano eseguiti i lavori di sistemazione idraulica del complesso Adige-Tartaro-Canal Bianco, sistemazione che oltre ad apportare grandi vantaggi alla irrigazione e alla bonifica darebbe un notevole impulso alla navigazione interna.

3. — PORTI

Nel decorso esercizio l'attività del Ministero dei lavori pubblici, per quanto si riferisce alle opere marittime, è stata diretta, principalmente, alla continuazione delle riparazioni dei danni causati dalla guerra alle opere ed impianti portuali, e solo in parte alla creazione di nuove opere e al miglioramento delle esistenti.

Con le assegnazioni previste nel bilancio 1951-52, che ammontano complessivamente a 4 miliardi di lire, non sarà possibile completare le riparazioni dei danni di guerra né provvedere ad altre necessità dei porti.

Per migliorare e potenziare gli scali marittimi e per completare le opere rimaste incompiute occorrono nuove straordinarie assegnazioni, la cui cifra, secondo programmi già predisposti, ammonta a circa 10 miliardi di lire per compiere una prima e più urgente parte di lavori.

Nella esecuzione dei lavori relativi a nuove opere marittime o al miglioramento delle esistenti occorre soprattutto tener presente la funzione economica degli scali marittimi nel quadro delle esigenze e delle possibilità produttive della nazione e cioè la necessità di coordinare le esigenze e le possibilità di ciascun porto col sistema delle comunicazioni stradali, ferroviarie e fluviali, di predisporre le attrezzature in relazione alla quantità ed alla qualità dei traffici di ciascun porto, di valutare le esigenze economiche del retroterra secondo la sua reale importanza.

È da rilevare che occorre una maggiore dotazione di mezzi affossori, che essendo numericamente limitati non permettono rapidi dislocamenti da un porto all'altro paralizzando a volte l'attività dei porti per lungo tempo con grave pregiudizio dell'economia.

Giacché i problemi relativi alle opere marittime hanno riflessi economici di carattere nazionale, da essere esaminati e risolti su piano nazionale, sarà bene che il compito direttivo venga affidato esclusivamente al Ministero dei lavori pubblici, sottraendolo ai Provveditorati alle opere pubbliche e che i lavori marittimi vengano affidati, anziché ai 40 uffici del Genio civile aventi nella propria competenza un territorio marittimo, a pochi uffici all'uopo attrezzati e dotati di personale tecnico specializzato onde evitare errori molto gravi sia nella concezione di risolvere i problemi sia nella tecnica di eseguire i lavori.

Tale riforma è quanto mai urgente ed improrogabile se si tiene conto che le opere marittime vengono quasi sempre eseguite di concerto e con la cooperazione di altri Ministeri interessati, quali quello dell'industria e del commercio, dell'agricoltura, della marina mercantile e della difesa.

Altro spinoso problema da risolvere è quello di modificare il vigente testo unico sui porti, 2 aprile 1885, n. 3095, che già da tempo non risponde alle necessità odierne ed è inadeguato ai bisogni della Nazione.

Esso infatti, pur segnando un miglioramento sulle disposizioni contenute nel titolo IV della legge organica sui lavori pubblici 20 marzo 1885, n. 3248, per quanto concerne i criteri di classificazione dei porti, ne ha lasciato immutati i principî fondamentali, basati esclusivamente sul movimento delle merci, ed ha anche da questo accettata la definizione delle varie opere portuali ed il complesso e macchinoso sistema dei contributi portuali che ancora oggi attende un assetto definitivo.

Si può dire, in sostanza, che i criteri che presiedono alla vigente legge portuale sono quelli che si avevano al momento della unificazione dell'Italia quando la navigazione a vapore non ancora aveva assunto l'importanza che ha adesso, il movimento dei passeggeri era scarsissimo ed altri bisogni, oggi affiorati alla pubblica discussione (quali, ad esempio, i porti pescherecci), non erano nemmeno sospettati.

Un esame analitico dei vari capi del testo unico metterà in rilievo le varie deficienze.

L'attuale testo unico divide i porti in due categorie. Nella prima, le cui spese sono sostenute interamente dallo Stato, mette i porti militari e quelli di rifugio, nella seconda, le cui spese sono ripartite fra Stato ed enti locali, pone i porti commerciali.

I porti della seconda categoria si dividono, alla loro volta, in quattro classi.

Alla prima classe appartengono quelli che giovino ad estesa parte della Nazione o che comunque siano di interesse generale dello Stato ed abbiano un movimento superiore a 250 mila tonnellate di merci imbarcate e sbarcate all'anno.

Alla seconda (divisa questa in due serie) quelli che giovino ad una o più provincie, con un movimento annuo superiore alle 25 mila tonnellate di merci imbarcate o sbarcate.

Alla terza quelli che abbiano un movimento superiore alle 10 mila tonnellate.

Alla quarta infine tutti gli altri porti, nonché i golfi, i seni e le spiaggie tutte del continente e delle isole.

La enumerazione mette in rilievo l'accenno già fatto cioé che la preoccupazione unica della legge nel dettare la classificazione dei porti è stata quella di basarsi sul movimento delle merci.

Manca nella legge qualsiasi accenno al movimento dei passeggeri, e tale mancanza si riflette nella disposizione che indica quali siano le opere portuali (articolo 5 del testo unico), nella quale non v'è alcuna indicazione relativa al transito dei passeggeri. Si sente quindi l'urgente bisogno di procedere ad una nuova classifica allo scopo soprattutto di assicurare un maggior apporto statale alle sempre crescenti necessità di provvedere alla esecuzione e alla riparazione di importanti opere alle quali i bilanci degli enti locali non possono far fronte. Sicché, ad esempio, alcuni importanti porti come Siracusa, Milazzo, Taranto e Salerno attualmente classificati come porti mercantili di seconda categoria, classe seconda, dovrebbero passare alla classe prima.

Ci risulta che il Ministero dei lavori pubblici ebbe, in passato, a mettere allo studio la riforma della legge organica dei porti basata sui seguenti principî:

a) modifica dei criteri di classificazione dei porti, fondata in atto esclusivamente sul movimento delle merci, in modo da tener presente anche il movimento dei passeggeri;

b) modifica del sistema complesso e macchinoso dei contributi portuali, concentrando in pochi Enti locali la ripartizione dei contributi stessi, e tenendo per base il movimento delle merci imbarcate e sbarcate e dei passeggeri;

c) disciplina uniforme della istituzione e del funzionamento delle zone industriali annesse ai porti, argomento sconosciuto dal vigente testo unico.

Fu quindi promossa la costituzione di una Commissione interministeriale, la quale tenne varie riunioni, ma non venne ad alcuna conclusione per l'opposizione alla proposta modifica dei contributi portuali.

Al riguardo non occorre dilungarsi troppo per dimostrare quanto sia complesso e di difficile attuazione il sistema vigente che, dopo aver ripartito l'onere sostenuto per l'esecuzione delle opere portuali tra lo Stato e gli Enti locali (provincie e comuni) suddivide la quota a carico di questi ultimi in ragione di:

metà alla provincia in cui è situato il porto col concorso delle provincie che abbiano interesse al miglioramento o alla conservazione del porto;

metà al comune sede del porto col concorso degli altri comuni interessati come sopra.

Si deve tener conto, per la ripartizione tra i vari enti locali, dei tributi diretti, della popolazione e della distanza del porto (tabella *C*).

Le norme particolareggiate per la determinazione dei contributi portuali sono contenute nel regio decreto 12 luglio 1912, n. 974, il quale sostituisce, in materia, l'articolo 18 del regolamento 26 settembre 1904, n. 713, al testo unico della vigente legge sulle opere marittime.

Da tali norme si rileva che la determinazione dei contributi è parecchio astrusa e che, in ultima analisi, non raggiunge lo scopo di ragguagliare la quota a carico di ciascun ente per le spese sostenute nei lavori di manutenzione o di miglioramento d'un porto con i benefici che esso ente ne ricava. Moltissimi comuni lontani dai porti non sanno darsi ragione del contributo loro richiesto che spesso non pagano.

Per quanto concerne la modifica del sistema dei contributi, sembrò opportuno che essi fossero da porsi a carico soltanto del comune sede del porto, della Camera di commercio e della provincia in cui trovasi il porto stesso.

Tale sistema è senza dubbio più semplice e di più agevole attuazione.

Un'altra categoria di porti non contemplati nella legge del 1885 è quella dei porti pescherecci. Risulta che è stato predisposto uno schema di provvedimento legislativo — che attende, per altro, l'approvazione del Ministero del tesoro — concernente la classifica dei porti pescherecci onde consentire la costruzione a carico dello Stato di opere dirette a costituire o a migliorare gli approdi, lo stazionamento e l'alaggio dei natanti pescherecci. Si desidera richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro sulla necessità di presentare al più presto in Parlamento il disegno di legge sui porti pescherecci i quali hanno notevole importanza nella economia nazionale, sia per l'impiego di numerosa mano d'opera di pescatori, sia per il contributo della pesca al mercato dell'alimentazione.

4. — URBANISTICA E PIANI DI RICOSTRUZIONE

Gli effetti della guerra, l'aumento della popolazione, la rapida espansione dei grandi comuni, il verificarsi di nuove esigenze sociali inducono a modificare profondamente la legislazione urbanistica e a rendere rapidamente esecutivi i piani di ricostruzioni e i piani regolatori.

La riforma sulla legge urbanistica del 17 agosto 1942, n. 1150, deve essere approvata non oltre il 31 ottobre 1952, termine fissato in virtù della proroga già concessa per la validità dei piani regolatori approvati con leggi speciali.

Tale riforma interessa non soltanto l'ordinamento statale dei servizi urbanistici e la disciplina urbanistica ma soprattutto i mezzi di finanziamento che vanno revisionati nel loro concetto tradizionale.

Si rende perciò opportuna la istituzione di una sezione urbanistica del Consiglio superiore dei lavori pubblici mentre occorre rendere operante la legge, la quale prevede la istituzione delle sezioni urbanistiche che dovrebbero però essere regionali e non compartimentali, e occorre, altresì, rendere operante la legge la quale prevede la formazione di piani regolatori i quali, anziché a carattere territoriale e comunale, dovrebbero essere nazionali, regionali e comunali territoriali. Tali piani però dovrebbero essere elaborati in stretto coordinamento con la direzione generale della viabilità, con l'A. N. A. S., con la direzione generale delle ferrovie dello Stato e con tutti gli organismi che comunque svolgono opera determinante per lo sviluppo sia urbano che territoriale degli agglomerati residenziali.

Va notato infine che la disciplina urbanistica deve essere riesaminata con criteri di decentramento e di più penetrante controllo, sia preventivo che repressivo, e completata con più dettagliate norme riguardanti la disposizione planimetrica e volumetrica degli edifici, da adottare per gli abitati non provvisti di piano regolatore.

A proposito dei piani regolatori va notato che la formazione dell'elenco dei comuni che hanno l'obbligo della presentazione dei piani regolatori, elenco che fra l'altro non è mai esistito, non deve essere dato alla facoltà del Ministro dei lavori pubblici come vorrebbe l'articolo 8 della legge in esame, ma dovrebbe invece scaturire da determinati criterî da adottare.

I comuni aventi l'obbligo della presentazione dei piani regolatori dovrebbero essere quelli che superano i 10.000 abitanti, cioè complessivamente n. 689 comuni oltre quelli naturalmente aventi particolare interesse industriale, artistico, turistico e di cura. In sostanza il numero dei comuni aventi l'obbligo della formazione dei piani regolatori territoriali si aggirerebbe intorno ad un decimo di tutti i comuni d'Italia. A tali comuni dovrebbe essere concesso un apporto diretto da parte dello Stato per le spese di progettazione. Tale onere troverà vantaggioso corrispettivo nella conseguente economia dovuta a una più organica previsione di opere pubbliche.

Ma perché i piani regolatori siano attuati è necessario che i comuni abbiano la possibilità finanziaria di potervi provvedere.

L'articolo 42 della Costituzione sancisce: « La proprietà privata è riconosciuta e garantita dalla legge, che ne determina i modi di acquisto, di godimento e i limiti allo scopo di assicurare la funzione sociale ».

Orbene, poiché la intera collettività attraverso le imposte e l'espansione urbana concorre grandemente ad aumentare il valore delle aree fabbricabili, ad essa deve devolversi una forte aliquota del plusvalore per la cui determinazione non viene richiesta alcuna delle abilità peculiari dell'iniziativa privata. Sicché la disciplina integrale del plus valore delle aree mentre appare il mezzo più idoneo per affrontare in modo unitario i problemi inerenti agli attuali sistemi dei demani comunali e dei contributi di miglioria, risolve in gran parte il problema del finanziamento delle opere di piano regolatore attraverso un sistema giuridico, che non intende comprimere la proprietà privata annullando o quasi la libera disponibilità dei beni che la legge assicura a chi li possiede a titolo legittimo.

Una parte del plusvalore dovrebbe altresì costituire un fondo nazionale per le case dei senza tetto di cui si dirà in apposito capitolo.

Il principio del trasferimento del plusvalore delle aree edificabili all'ente preposto all'attuazione dei piani, e a quello preposto per la costituzione del fondo nazionale dei senza tetto risponde ad una esigenza economica perché in tal modo si avranno sia le disponibilità finanziarie per una rapida ed efficace realizzazione dei piani attualmente inattuabili per la insufficienza dell'apporto del contributo di miglioria, che quelle per la costruzione delle case ai senza tetto e risponde altresì ad una esigenza morale perché verranno evitate esose speculazioni a danno della collettività potendosi avere una più equa ripartizione degli oneri e dei benefici prodotti dai piani stessi.

Altro problema da affrontare è quello dei piani di ricostruzione approvati in base al decreto legislativo 1° marzo 1945, numero 154.

I comuni fortemente sinistrati dalla guerra che hanno l'obbligo di attuare il piano di ricostruzione ai sensi della legge 1° marzo 1945, n. 154, sono fino ad oggi n. 336, di cui 241 hanno ottenuto con decreto ministeriale la approvazione del loro piano urbanistico.

Dei 241, n. 127 comuni hanno chiesto l'intervento statale per l'attuazione dei detti piani ai sensi dell'articolo 58 del decreto legislativo luogotenenziale 10 aprile 1947, n. 261, e dell'articolo II della legge 21 giugno 1949, n. 409. Sono state accolte 101 domande per cui è stato emanato il relativo decreto ministeriale, mentre 22 sono in corso di istruttoria e 4 sono state respinte per parere contrario del Ministero del tesoro. Dei 101 comuni le cui domande sono state accolte, n. 44 sono stati finanziati – in tutto o in parte per un ammontare complessivo di 7,7 miliardi – di cui 6 con pagamenti in unica soluzione con fondi per la disoccupazione e 38 con pagamenti in 30 annualità.

I piani in corso di esecuzione sono 6 mentre 38 sono in corso di avanzata progettazione.

Come si vede, a sei anni dalla emanazione della legge 1° marzo 1945, n. 154, e a 4 anni dal decreto legislativo 10 aprile 1947, n. 261, pochissimi comuni, sui 366 che hanno l'obbligo della ricostruzione, hanno potuto iniziare i lavori e precisamente sei come s'è visto si son fatti sostituire dal Ministero dei lavori pubblici e, per quel che ci risulta, una diecina stanno attuando direttamente i detti piani.

Da ciò si rileva come la presente situazione, che fa seguito ad una terrificante distruzione di ricchezze, non può facilitare la realizzazione dei progressi urbanistici, realizzazione resa ancora più difficile da una legislazione che non tiene conto della tragica condizione dei comuni maggiormente provati dalla guerra. Se vuole lo Stato effettivamente e rapidamente risolvere lo spinoso problema urbanistico, deve intervenire direttamente sostituendosi ai comuni, superando molte formalità burocratiche e riducendo soprattutto in ogni comune il programma di ricostruzione limitando l'attuazione dei piani di quelle zone che il manifestarsi di urgenti necessità tecniche e sociali rendono indilazionabili. Ma per quanto si riduca al minimo l'attuazione di codesti piani, i fondi stanziati in virtù della legge 25 giugno 1949, n. 409, ammontanti a 10 miliardi ripartiti nei 4 esercizi 1949-50, 1950-51, 1951-52 e 1952-53, appaiono assolutamente insufficienti. Né si comprende la limitazione fino al 1953 dell'intervento statale, considerato che la maggioranza dei piani è stata approvata dal 1949 al 1951 e molti sono da approvare; sicché l'efficacia dei piani dovrà necessariamente estendersi almeno per un decennio.

5. — EDILIZIA STATALE E SOVVENZIONATA

Edilizia pubblica.

Quasi tutti gli uffici pubblici di interesse statale e di enti locali hanno bisogno di essere rimodernati, riparati e ampliati. Molti devono essere riparati o ricostruiti a causa di danni bellici e alcuni a causa di danni sismici. Infine occorre costruire nuovi edifici in molti comuni che ne sono privi. Tale necessità è maggiormente sentita ove si consideri che migliaia di uffici pubblici governativi non hanno una sede propria, ma sono allogati in fabbricati privati o di enti locali, spesso non idonei perché non rispondenti a quelle determinate caratteristiche che contribuiscono al buon andamento del servizio.

A causa, però, della impossibilità finanziaria dei comuni di poter direttamente provvedere, si prospetta la necessità e l'urgenza di riformare la legge comunale e provinciale. Pertanto, l'emanazione di un provvedimento legislativo che consentisse all'amministrazione dei lavori pubblici o ai dicasteri interessati di provvedere alla costruzione della sede per gli uffici periferici che ne sono sprovvisti, si renderebbe quanto mai opportuno, anche perché sgraverebbe lo Stato dall'onere dei fitti e dalle non indifferenti spese di manutenzione, e concorrerebbe a risolvere la grave crisi degli alloggi.

Occorre provvedere alla sistemazione degli uffici finanziari che, per le accresciute necessità, non possono disporre di adeguati locali demaniali e debbono invece ricorrere, anziché a lavori di riattamento di vecchi fabbricati o alla costruzione di nuovi edifici, al libero mercato, sottostando ad oneri rilevanti per il bilancio dello Stato. Occorre altresì provvedere, a totale carico dello Stato, alla sistemazione degli uffici giudiziari, costruendo nuovi edifici in quei comuni ove sia necessario, restando naturalmente a carico dei comuni l'onere della manutenzione. In particolare si richiama l'attenzione dell'onorevole ministro sulla necessità di: costruire gli alloggi per le 150 famiglie di sfollati le quali occupano il nuovo palazzo di Giustizia di Forlì; completare la ricostruzione del palazzo di Giustizia di Rovereto, Vicenza e Frosinone, e la riparazione dei danni bellici del palazzo di Giustizia di Milano e quella dei danni terremotati del palazzo di Giustizia di Rieti; completare i nuovi palazzi di Giustizia di Catania e Palermo; considerare la opportunità di costruire le nuove sedi giudiziarie di Roma, Ragusa, Siracusa e Noto e di provvedere ad una più adeguata sistemazione degli uffici giudiziari di Reggio Calabria, Caltagirone e Nicosia.

Occorre altresì risolvere la difficile situazione dell'accasermamento delle forze di polizia, attualmente alloggiate anche in edifici privati, scolastici e palestre della gioventù italiana, in considerazione dell'aumentata forza organica dei carabinieri e delle guardie di pubblica sicurezza.

Pertanto, la spesa per la costruzione delle caserme ed, altresì, quella degli indecorosi e inadatti uffici di commissariato di pubblica sicurezza dovrebbero essere a totale carico dello Stato, in quanto l'onere delle amministrazioni provinciali è limitato ad un contributo consolidato ai sensi del regio decreto 9 dicembre 1930, n. 1850.

In tal senso, e limitatamente al problema dell'accasermamento, è stato presentato da tempo un provvedimento legislativo al Senato presso il quale trovasi tuttora in esame.

Merita, infine, particolare attenzione il problema dell'accasermamento delle guardie di finanza. Le caserme demaniali a disposizione del Corpo sono in numero limitato e in molte località, specialmente nelle zone di confine, sono sistemate in locali inadatti e spesso anche in baracche, che non rispondono alle più elementari esigenze; in alcune località, come ad esempio al Passo Tanarello, non esiste alcun locale e i militari sono quindi costretti a raggiungere i posti di servizio dopo estenuanti ore di marcia; senza dire delle numerose caserme sinistrate (Napoli, Palermo, Genova, Voltri, ecc.) e di altre opere nuove (Accademia in Roma) che da anni non possono essere restaurate o completate sempre per mancanza di fondi.

Occorre, pertanto, che il Ministero dei lavori pubblici provveda alla costruzione di nuove caserme, alla riparazione di quelle danneggiate e al completamento delle opere che, come l'Accademia di Roma, rivestono particolare importanza.

Edilizia scolastica.

Lo sforzo compiuto dal Ministero dei lavori pubblici in unità di intenti col Ministero della pubblica istruzione, per la ricostruzione e il restauro di migliaia di scuole distrutte o danneggiate dalla guerra ha fatto sì che in un solo quinquennio si ricostituisse l'ingente e prezioso patrimonio scolastico arricchendolo anzi di centinaia e centinaia di

nuove scuole distribuite in tutte le regioni d'Italia.

Sono state infatti restaurate circa 25.000 aule distrutte o danneggiate e costruite *ex novo*, circa 4000 aule dotandole, in gran parte, di nuovo arredamento e di nuova attrezzatura.

Tale sforzo è stato imitato, sia pure in misura molto ridotta, da provincie, comuni, consorzi e privati in tutti i settori della scuola dando prova di sensibilità della importanza e della necessità educativa.

Si è riportata così la situazione della edilizia scolastica a quella dell'ante-guerra.

Ma qual'era la situazione prima della guerra ?

La scuola si trovava in condizioni precarie se si considera la somma notevole di opere che si sarebbe ancora dovuta realizzare nei settori dell'istruzione primaria, secondaria, classica, scientifica, magistrale e universitaria, nonostante i provvedimenti legislativi che si sono succeduti dal 1859 ad oggi a cominciare dall'obbligo imposto ai comuni di provvedere nel settore dell'edilizia scolastica, alle agevolazioni in materia di concessioni di mutui, alla destinazione per uso scolastico degli immobili derivanti dalla legge del 1866 sulla soppressione delle corporazioni religiose.

I comuni poveri, specie quelli del Mezzogiorno e delle Isole, non solo non poterono adempiere all'obbligo loro imposto ma non poterono sostanzialmente giovarsi delle agevolazioni sulla concessione dei mutui; né i Comuni che utilizzarono gli ex conventi provenienti dalla soppressione delle corporazioni religiose risolsero definitivamente il problema scolastico; si addossarono anzi un gravissimo onere a causa delle continue trasformazioni che fatalmente quegli edifici dovettero subire a mano a mano che aumentarono le esigenze sociali e tecniche della scuola; e altrettanto onere dovettero assumersi per le continue riparazioni conseguenti alla vetustà degli edifici stessi.

Cosicché il problema della edilizia scolastica che prima della guerra era stato soltanto in parte risolto, appare oggi più complesso e più imponente per le nuove funzioni della scuola elementare, tecnica, professionale e universitaria in dipendenza delle accresciute esigenze economiche, sociali e demografiche del nostro Paese.

Esaminiamo i vari settori dell'edilizia scolastica a cominciare dal primo e non per questo meno importante: quello della scuola materna o preelementare.

Le scuole materne.

Le leggi e i regolamenti sugli asili, giardini d'infanzia, scuole di grado preparatorio, scuole materne, sono così numerosi, frammentari, a volte contrastanti e privi di unità di indirizzo da doversi inquadrare in un nuovo testo unico sull'istruzione elementare e preelementare, che dovrà certamente sostituire l'attuale testo unico 5 febbraio 1928 in considerazione della progettata riforma della scuola.

Le norme per la progettazione degli edifici ad uso delle scuole materne contenute negli articoli 20 e 21 del regio decreto 27 maggio 1940, n. 875, dovranno conseguentemente essere modificate così come sarà modificata tutta la legge sia nei riguardi degli edifici delle scuole elementari e delle scuole rurali in particolare, che nei riguardi degli accessori e dei servizi come sull'arredamento.

La legge 3 agosto 1948, n. 589, articolo 8, comma 1° e articolo 4, n. 3, comma 5°, concede a favore dei comuni un contributo costante per 35 anni sulla spesa riconosciuta necessaria per la costruzione degli asili infantili e degli istituti destinati all'istruzione e alla educazione dei fanciulli poveri. Ma la legge suddetta mentre è operante per l'Italia centrale e settentrionale non lo è e non lo sarà per l'Italia meridionale e insulare, i cui comuni, per la stragrande maggioranza poveri, hanno da anni i loro bilanci deficitari. Si rende quindi indispensabile, non soltanto per i comuni poveri dell'Italia meridionale e insulare ma anche per quelli dell'Italia centrale e settentrionale, che la costruzione venga fatta a totale spesa dello Stato lasciando ai comuni l'onere della manutenzione così come avverrà per gli edifici delle scuole elementari.

In questo modo ogni comune e ogni frazione avrà la sua scuola materna la quale, del resto, nella stragrande maggioranza, costituirà con l'annessa scuola elementare un unico edificio.

Le scuole elementari.

L'articolo 34 della Costituzione stabilisce: « L'istruzione inferiore, impartita per almeno otto anni, è obbligatoria e gratuita ».

L'impegno solenne di assicurare a tutti l'istruzione inferiore gratuita comporta da parte dello Stato l'onere relativo alla edilizia per la scuola obbligatoria.

Il problema è fatto più urgente non solo dalla mancanza e dalla insufficienza di sedi

ma anche dalla non rispondenza di molte delle sedi esistenti alle nuove istanze del processo educativo.

Ma assunto direttamente cotesto onere, esaminiamo quale somma occorrerà allo Stato e in quale forma esso provvederà.

La legge n. 589, già menzionata, non sarà più operante nei riguardi della scuola elementare stante l'obbligo da parte dello Stato di costruire a proprie spese gli edifici.

Ed allora occorrerà una nuova legge che ne sancisca l'impegno.

Le aule di scuole elementari che ancora occorrono sono circa 50.000. Ora, potendosi calcolare la spesa media per aula a circa 2 milioni, ivi compresi l'arredamento e i servizi pertinenti ad ogni complesso scolastico, ci si trova di fronte ad un onere complessivo di 100 miliardi da stanziare al massimo in un decennio.

La grande mole di opere che dovranno essere costruite direttamente dallo Stato a pagamenti non differiti e non già in annualità, impongono la formazione di piani regolatori delle scuole in genere e di quelle elementari in specie, a carattere nazionale, regionale e provinciale onde stabilire un piano organico e una graduazione delle necessità.

Occorre a tal uopo osservare che essendo l'edilizia scolastica anche di competenza dell'amministrazione scolastica, non può bastare che questa si limiti ad esprimere pareri a mezzo dei suoi organi consultivi (provveditorati e Consiglio superiore della pubblica istruzione); è indispensabile invece che i piani regolatori delle scuole e i programmi da realizzare siano preparati ed elaborati da una apposita commissione di esperti del Ministero della pubblica istruzione e di ingegneri specialisti salvo, naturalmente, l'approvazione di detti piani e di detto programma da parte del Ministero dei lavori pubblici.

Se questa politica scolastica sarà realizzata noi avremo messo i 5 milioni di alunni in condizione di poter beneficiare della scuola di tutti e i 154.000 insegnanti elementari di adeguatamente attendere alla loro alta missione; avremo risolto, secondo le parole dell'onorevole Gonella, il problema della educazione delle classi umili per mezzo di una educazione che intende superare ogni privilegio di classe nello spirito di una sana democrazia.

Le scuole medie.

La legge 3 agosto 1949, n. 589, più volte citata, non mette in condizione la maggior parte dei comuni di provvedere alle sedi delle altre scuole, non soltanto perché la legge pur essendo ben fatta nella sua impostazione non tiene conto della particolare situazione di molti comuni, ma sopratutto perché lo stanziamento previsto in detta legge non potrebbe in ogni modo che coprire una frazione non considerevole dell'effettivo fabbisogno.

Pertanto lo Stato, consapevole dell'impossibilità da parte dei comuni poveri di provvedere alla edilizia scolastica, pur conservando l'obbligo, dovrà intervenire, attraverso una nuova legge, con forti contributi, lasciando ai comuni, alle provincie e agli altri enti, l'onere relativo all'approvazione dei progetti, alla cessione delle aree e alla manutenzione ordinaria e straordinaria.

Il fabbisogno è di circa 6000 aule il cui costo, in ragione di 3 milioni per aula ivi compresi i servizi e l'arredamento, assomma ad una spesa di 18 miliardi da ripartirsi in un decennio. Con tale somma si assicurerà un potenziamento dell'istruzione professionale, tecnica, classica, magistrale e scientifica in rapporto all'incremento demografico del Paese e al bisogno di una sempre più complessa specializzazione.

Le scuole artistiche.

Da un esame statistico si rileva che gli alunni iscritti nelle scuole di insegnamento artistico sono stati nell'anno scolastico 1949-1950 in numero di circa 12.000 di cui 3000 negli Istituti e Conservatori di musica, 7000 nelle scuole ed Istituti d'arte e 2000 nei Licei artistici e Accademie di belle arti. Essi rappresentano cioè un centesimo degli iscritti in tutte le scuole medie, alle quali queste scuole vengono assimilate. È auspicabile, anzitutto, che nella riforma della scuola i Conservatori musicali e le Accademie di belle arti siano considerati delle vere e proprie scuole superiori sia pure modificando opportunamente i programmi. Una constatazione ci rattrista profondamente e ci sia lecito farla, in questa sede, anche per la migliore valutazione che può venirne, delle esigenze edilizie delle istituzioni d'arte. Pochissimi son quelli che intendono seguire la carriera artistica, non già perché non vi siano nel nostro Paese, che è la culla dell'arte, giovani che dimostrino particolari qualità artistiche, ma perché l'arte non è affatto incoraggiata. Pertanto mai raccomanderemo abbastanza al Ministero della pubblica istruzione che l'arte non soltanto sia incoraggiata (per esempio istituendo un corso per

il conseguimento del titolo di abilitazione all'insegnamento della musica, introducendo l'insegnamento della storia della musica) ma, attraverso nuovi ordinamenti, sia elevata al posto che la cultura e la sensibilità italiana esigono.

Quali le conseguenze della sottovalutazione di tale importante settore dell'attività scolastica ?

Esaminiamo, ad esempio, i Conservatori di musica limitando la nostra indagine ai 12 istituti statali. Sei di essi e precisamente quelli di Firenze, Milano, Palermo, Parma, Roma e Venezia hanno sede in edifici di proprietà demaniale, mentre gli altri e cioè quelli di Bologna, Bolzano, Cagliari, Napoli, Pesaro e Torino hanno sede in edifici di proprietà dei comuni o di enti morali.

Alcuni di essi, come quelli di Roma e di Cagliari, hanno bisogno di una nuova sede poiché le attuali sedi sono assolutamente inadatte e insufficienti. Chi ha visitato il Conservatorio di Roma non ha potuto che riportare una impressione penosa. Tutti gli edifici dei Conservatori musicali devono essere assolutamente rimodernati.

È da augurarsi che siano presto iniziati i lavori del grande *auditorium* romano così come si è realizzato il primo grande collegio di musica al Foro Italico, istituito dal Commissariato nazionale della gioventù italiana e che raccoglierà i giovanetti italiani e stranieri che intendano dedicarsi agli studi musicali.

E non sorprenda questo particolare riferimento alle istituzioni musicali: chi parla di opere pubbliche non deve restar fuori degli edifici, ma entrarvi, per meglio rendersi conto dei problemi da risolvere.

E, d'altronde, nulla, forse, come le cure delle istituzioni musicali può dare la misura della sensibilità e del grado di cultura di un popolo; perchè la musica è come una scuola dell'anima e perciò sublime scuola di educazione dei popoli.

Vorremmo altresì accennare alla necessità di incoraggiare l'arte drammatica.

L'Accademia di arte drammatica, che è l'unico istituto governativo esistente in Italia non ha un proprio edificio. Attualmente ha sede in un villino di Roma di proprietà privata per cui, incredibile ma vero, è in corso un giudizio di sfratto.

Se non si vuole soffocare quest'arte, pur così ricca di nobili tradizioni, si dovrà anzitutto darle asilo costruendo un edificio a totale carico dello Stato, che accolga il teatro sperimentale rispondente alle particolari finalità dell'Accademia.

Non va dimenticata, infine, l'Accademia nazionale di danza, unico istituto statale del genere esistente in Italia, e che ha sede a Roma in un edificio privato. Occorre costruire a totale carico dello Stato un apposito edificio, che risponda alle speciali esigenze dell'Accademia.

Gli istituti superiori.

La situazione edilizia universitaria si presenta quanto mai grave quando si pensi che quasi tutte le università presentano deficienze di locali e di attrezzature; soprattutto le Facoltà di ingegneria e di medicina, le quali a causa delle loro specializzazioni risentono maggiormente degli effetti negativi di tale deficienza.

In vista appunto di una sempre più complessa specializzazione e delle necessità di attrezzature che si adeguino alle finalità dell'alta cultura universitaria occorre provvedere con larghi interventi da parte dello Stato attraverso leggi speciali, se si tiene conto che il fabbisogno dell'edilizia universitaria tra nuove costruzioni, ampliamenti e completamenti ascende a circa 40 miliardi.

Torna opportuno raccomandare all'onorevole Ministro la realizzazione della nuova sede della Facoltà d'ingegneria di Roma.

Attraverso una politica dell'edilizia scolastica che abbracci con eguale lungimirante sollecitudine tutti i settori dell'istruzione dalla scuola materna a quella universitaria il governo contribuirà a preparare e a formare gli uomini, ai quali, oltre al benessere materiale, sia fatto il più alto dono di una ricca coscienza nazionale.

EDILIZIA OSPEDALIERA.

Ospedali.

Il problema ospedaliero è senza dubbio uno di quelli che non ha trovato ancora una soddisfacente soluzione.

Il Ministero dei lavori pubblici si è reso conto delle esigenze delle costruzioni ospedaliere e si è giustamente avvalso della collaborazione dell'amministrazione sanitaria per la ripartizione delle relative disponibilità finanziarie.

Nel disegno di legge sul bilancio è prevista per opere ospedaliere, in applicazione alla citata legge 3 agosto 1949, n. 589, una

spesa di lire 200.000.000 il che consentirà di poter costruire opere ospedaliere per un importo di lire 4 miliardi.

Tali opere rappresentano la prima parte del programma delle opere ospedaliere urgenti da eseguire in un triennio e ammontanti appunto a 12 miliardi, nelle località del Mezzogiorno e delle Isole.

Questo programma non risolve se non in minima parte il problema ove si consideri che il coefficiente di spedalità nell'Italia meridionale e insulare è di 1,65 posti letto per 1000 abitanti contro 3 dell'Italia centrale e 6 dell'Italia settentrionale.

La deficienza di posti letto nell'Italia meridionale e insulare è leggermente integrata dagli istituti privati la cui attrezzatura sanitaria contribuisce efficacemente alla soluzione dello spinoso problema.

Secondo i dati forniti dall'Alto Commissariato della sanità risulta un fabbisogno di 62.000 posti letto di cui 50.000 per l'Italia meridionale e insulare con una spesa di 62 miliardi in ragione di almeno un milione per ogni posto letto.

Cioè per portare ad almeno 4 posti letto ogni 1000 abitanti occorre ancora per l'Italia centrale il 33 per cento dei posti letto esistenti e per l'Italia meridionale e insulare il 255 per cento di quelli esistenti.

Bisogna quindi accelerare il più possibile la costruzione delle opere ospedaliere secondo un programma nazionale e regionale e secondo un piano organico generale anche se di progressiva attuazione, sfuggendo così alla politica dei capoluoghi che fanno sempre pesare le proprie istanze di lavori pubblici a danno degli altri comuni, specie dei comuni dell'Italia meridionale per i quali la legge Tupini diventa appena operante per i soli capoluoghi.

Allo scopo infine di eseguire opere di una più larga utilizzazione, è opportuno che sorgano gli ospedali di circolo in cui le spese di costruzione e più ancora di esercizio vengano equamente ripartite assicurando un regolare e perfetto funzionamento.

Parallelamente al problema della costruzione di nuovi ospedali sorge quello della sistemazione di una buona parte dei 123.000 ospedali esistenti ed in particolare dei 10.600 ospedali dell'Italia meridionale ed insulare i quali non rispondono al minimo delle nuove esigenze mancando di attrezzatura e di conforti.

La somma che si presume possa richiedersi per l'ammodernamento si aggira intorno ai 50 miliardi.

Manicomi e ospedali psichiatrici.

La legge del 1904 sui manicomi e il relativo regolamento del 1909 si ispiravano a concetti ormai superati, secondo i quali l'ammalato di mente era considerato inguaribile e pertanto da allontanare definitivamente dalla società ricoverandolo, per la custodia, in appositi istituti.

Oggi tale concetto è contrastato, secondo quanto autorevolmente scrive l'onorevole Geravolo, dai risultati ottenuti sugli schizofrenici, sui paralitici progressivi della malario-terapia, sui depressi della terapia scusante; l'elettro-shock di Ugo Cerletti, la insulino-terapia di Manfredo Sakel, la cardiazolterapia di Ladislao Meduna ed ancora la terapia convulsivante con il cloruro di ammonio di Aldo Bertolani, la leucotomia prefrontale di Egas Moniz, la burrasco-vascolare di Fiamberti, un'infinità di mezzi chemioterapici, piretogeni antitossici ed ormonici sono nuove armi valorizzate dalla scienza.

Al concetto, quindi, di inguaribilità viene a sostituirsi quello della cura, per cui gli istituti, oltre alla funzione della custodia, assolvono quella di restituire possibilmente alla vita e alla società non più degli ammalati di mente ma degli esseri normali.

Ed allora scaturisce il bisogno di una nuova legislazione in materia, alla quale devono ispirarsi i nuovi edifici da progettare. Oltre ai manicomi oggi infatti si costruiscono gli ospedali psichiatrici, i primi per il ricovero coattivo giudiziario e i secondi per il ricovero spontaneo e sanitario.

Modificata la legge e il regolamento sui manicomi bisogna assicurarsi che i nuovi istituti che beneficieranno del contributo statale sorgano secondo i fini sociali voluti dalla nuova legislazione.

EDILIZIA CARCERARIA.

L'edilizia carceraria comprende tutti gli stabilimenti carcerari previsti dal regolamento approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 787, destinati sia alla custodia preventiva degli imputati, sia all'espiazione di pena da parte dei rei, che all'applicazione di misure di sicurezza a soggetti pericolosi.

Nel bilancio dei lavori pubblici non c'è un capitolo che riguardi l'edilizia carceraria la quale rientra nella competenza della Direzione generale dell'edilizia in genere. Di volta in volta, quando è possibile, si provvede all'ampliamento e alla manutenzione di de-

terminati stabilimenti o alla costruzione di nuove carceri ispirati a vecchi concetti ideologici.

Eppure l'edilizia carceraria andrebbe riguardata con più vivo interesse.

Come sono costruite le carceri in Italia?

Va in primo luogo notato che in Italia vi sono troppi stabilimenti carcerari: 279 tra grandi e piccoli oltre a 772 carceri mandamentali. Troppi! Negli Stati Uniti d'America gli stabilimenti carcerari federali sono pochissimi, molto grandi e molto bene attrezzati.

In Italia bisognerebbe avere non più di due stabilimenti per regione con un massimo di 38 e 4 o 5 centri di rieducazione riducendo le carceri mandamentali.

La maggior parte degli edifici carcerari non risponde ai concetti della sociologia cristiana dalla quale trae ispirazione la nostra Costituzione.

L'articolo 27 della Costituzione dice:

« Le pene non possono consistere in un trattamento contrario al senso di umanità e devono tendere alla rieducazione del condannato ».

Poiché la pena, secondo come si esprime un autorevole studioso di problemi carcerari l'ing. Carlo Varecchi pur conservando la sua natura afflittiva, non può avere caratteristiche tali da risolversi in un tormento o in un danno fisico per il reo e deve d'altra parte raggiungere scopi di emenda così come le misure di sicurezza tendono esclusivamente al riadattamento sociale dell'internato, ne deriva che non solo tutti i fabbricati carcerari non debbono avere carattere afflittivo oltre i limiti imposti dallo stato detentivo, ma al contrario debbono contribuire al miglioramento morale e, in determinati casi, anche intellettuale e fisico del detenuto o dell'internato. Ad un più preciso concetto di miglioramento devono poi decisamente tendere i complessi edilizi creati col nome di centri di rieducazione per minorenni, col regio decreto-legge 20 luglio 1934, n. 1404.

La maggior parte degli edifici carcerari italiani è costituita ancora dalle carceri del secolo XIX, col bugliolo, con le celle e coi cubicoli senza aria e senza luce.

Ciò nonostante lo Stato provvede ad ampliamenti e alle riparazioni mentre molti di tali stabilimenti andrebbero chiusi e trasformati per accogliere i poveri e i derelitti; ed invece andrebbero costruiti pochi moderni stabilimenti del tipo di quelli che ora si stanno costruendo a Roma e a Milano, i quali rispondano ai principî dell'ingegneria sanitaria e alle nuove complesse esigenze. Fra le principali esigenze sono da annoverarsi la suddivisione in reparti e in gruppi di detenuti, avendo riguardo al sesso, all'età, alla posizione giuridica, a particolari condizioni di salute, di servizio, ecc.; garanzia da contatti dei detenuti con l'esterno o fra di loro; lavoro diurno, possibilmente per tutti i detenuti ammessi alla vita in comune, in gruppi determinati prevalentemente da criteri tecnici ed industriali conciliabili con le suddivisioni giuridiche; istruzione civile e religiosa; passeggio all'aria aperta ed esercizi fisici; assistenza igienica e medico-ospedaliera, ecc.

Ancor più delicata è la materia dei centri di rieducazione per minorenni per i quali occorrono:

Istituti di osservazione nei quali venga preliminarmente studiata la personalità del minore per inviarlo, secondo i casi previsti dalla legge, o al carcere o al riformatorio giudiziario o alla casa di rieducazione;

Tribunali e carceri per minorenni, i quali vengano così separati dalle sedi comuni per gli adulti;

Riformatori giudiziari che sono misura di sicurezza speciale per i minori;

Case di rieducazione in cui si esplichi la funzione preventiva di ricupero del minorenne semplicemente traviato.

Alla unità della concezione legislativa, che riunisce le funzioni di studio, di giustizia, di rieducazione, deve corrispondere la sostanziale unità dell'edificio, pur mantenendosi la materiale distinzione degli istituti. La distribuzione e la costruzione dei vari fabbricati devono corrispondere alle esigenze generali già elencate e a quelle più particolari degli istituti per minori, come ad esempio:

vita in comune per la quasi totalità di essi durante il giorno e isolamento notturno limitato ad una frazione delle varie categorie;

rieducazione, cioè intensificata istruzione civile e religiosa, pratiche del culto, lavoro, ricreazione e giochi all'aperto;

intensificazione dello studio antropologico e della assistenza medica e di quella generale e sociale;

eliminazione quasi totale dal punto di vista edilizio, delle caratteristiche che possono assimilare i fabbricati a quelli carcerari affinché il minore, pur essendo sottoposto alla necessaria custodia, riceva l'impressione di trovarsi in un sano e normale ambiente di vita in comune.

Nel riformatorio giudiziario e nella casa di rieducazione il regime di vita collegiale ha preso di recente la prevalenza, dopo lunghe controversie, non ancora finite, per quel che riguarda l'isolamento notturno. Tale regime si afferma essenzialmente nella abolizione delle celle e anche dei cubicoli, nella buona sistemazione dei dormitori in comune, delle scuole, dei laboratori, del refettorio, della sala per conferenze, del campo sportivo ecc.

Poiché l'edilizia carceraria rappresenta una vera e propria specializzazione, occorre che, in deroga al regio decreto 18 maggio 1931, n. 544, sia ricostituito presso il Ministero di grazia e giustizia, l'Ufficio tecnico nel quale venga immesso nel ruolo dei tecnici di gruppo *B* un congruo numero di tecnici industriali, agricoli ed edili i quali potranno attendere allo studio della edilizia carceraria nel senso voluto dalla Costituzione.

EDILIZIA ASSISTENZIALE E DI BENEFICENZA.

Tenuto conto che, fra le tante necessità del Paese, vi sono anche quelle attinenti alla assistenza, beneficenza e culto ed in considerazione altresì dei nuovi bisogni di carattere sociale, specie in relazione all'aumento della popolazione, sembrerebbe opportuno che le somme oggi erogate attraverso i corrispondenti stanziamenti dei bilanci dei diversi Ministeri (interno, istruzione, giustizia) fossero meglio coordinate e armonizzate fra loro e integrate da un apposito stanziamento nel bilancio dei lavori pubblici, più particolarmente per lo scopo di provvedere alla costruzione di opere nuove e alla conservazione di quelle esistenti.

Nel bilancio del Ministero dell'interno le somme stanziate nella parte ordinaria per sovvenzioni a favore di stabilimenti di pubblica beneficenza (istituti di ricovero) sono di miliardi 1,5 annui, dei quali circa un quinto, cioè 300 milioni, viene dato come contributo per provvedere ai rifacimenti, restauri e ampliamenti degli accennati stabilimenti.

Il Ministero di grazia e giustizia riesce appena a provvedere ai lavori di ordinaria manutenzione delle case di rieducazione da esso dipendenti.

Al 31 maggio 1948 gli Istituti di ricovero (e cioè: brefotrofi, orfanotrofi, istituti per ragazzi poveri, collegi, convitti, case di rieducazione, istituti per ciechi, istituti per sordomuti, istituti per minorati fisici e psichici, colonie permanenti, istituti per gestanti povere, istituti per vecchi ed invalidi, alberghi popolari, campi profughi) ammontavano a 6607, costituiti per la maggior parte di orfanotrofi (2094), istituti per vecchi e invalidi (2036), istituti per ragazzi poveri (985), collegi e convitti (544). Gli assistiti erano 426.755.

I refettori i quali non rivestono carattere di enti di pubblica assistenza e beneficenza (opere pie), costituendo soltanto attività assistenziali che fanno capo all'E. C. A. (e cioè: asili nido, refettori scuole, refettori per ragazzi della strada, refettori montani, refettori e mense popolari, ecc.), ammontavano a 17811, costituiti per la maggior parte di refettori scuole (14404), asili nido (517), refettori montani (1077) e refettori per poveri (1157). Gli assistiti erano 2.021.893.

Le istituzioni funzionanti dell'Opera nazionale per la protezione della maternità e dell'infanzia, che dipende adesso dall'Alto Commissariato per l'igiene e la sanità (e cioè: consultori materni, consultori pediatrici, consultori dermosifilopatici, asili nido, refettori materni, case della madre e del bambino) erano in numero di 7057 (di cui 6511 consultori e 874 refettori materni). Le persone assistite erano n. 2.022.000.

Quando si pensi, infine, che gli iscritti negli elenchi comunali dei poveri, sempre riferiti alla data del 31 maggio 1948, erano 3.695.429 (mentre è da considerare che almeno altrettante persone sono egualmente povere, eppure non sono iscritte negli elenchi comunali perché hanno vergogna della loro miseria, o perché non sanno che occorre iscriversi per avere quel minimo di assistenza che è concessa ai non abbienti), si può calcolare che oltre 7 milioni di persone e cioè circa un settimo della popolazione italiana, sono da considerarsi abbisognevoli di assistenza. Ciò spiega l'esistenza di diecine di migliaia di istituti (senza contare altre opere private, laiche e religiose, di cui non è possibile avere una statistica, le quali operano un pò dovunque, accogliendo orfani in convitti, assistendo e recuperando mutilatini di guerra, mutilatini civili, rieducando traviati, ecc.). Ciò, sopratutto, induce ad esaminare la necessità di considerare le esigenze di manutenzione e di ampliamento degli istituti esistenti e della costruzione di nuove opere a prescindere dal riconoscimento giuridico di tali istituti; per cui sorge spontaneo e vivo il bisogno di suggerire la opportunità di istituire un nuovo capitolo nel bilancio dei lavori pubblici che tenga conto di tali esigenze, perché tutti gli edifici direttamente adibiti a servizi assi-

stenziali possano usufruire di un contributo per riparazioni, ampliamento e nuove costruzioni; e non soltanto gli enti morali riconosciuti a termine dell'articolo 1 della legge 17 luglio 1890, n. 6972, ma anche quelli adibiti o da adibire a servizi assistenziali di proprietà di enti che non abbiano acquistato personalità giuridica, di cui sia accertata, con determinazione del Ministro dei lavori pubblici d'intesa con il Ministero dell'interno, l'utilità nonché l'idoneità per il raggiungimento dei loro fini. In altri termini occorrerebbe estendere agli enti di assistenza e beneficenza le provvidenze previste dalla legge 3 agosto 1949, n. 589 (articoli 4, 5, 6, 7 e 8), nella quale c'è già il germe dell'accennata iniziativa.

Oltre agli edifici di assistenza e beneficenza occorre considerare le case annesse agli edifici di culto e cioè le chiese cattedrali, parrocchiali, vicariali, succursali e coadiutorie, quando una parte della casa sia adibita a opere assistenziali le quali, pur avendo finalità religiose, hanno prevalente funzione assistenziale, in quanto gli assistiti devono essere prima alimentati, curati, educati o rieducati sul piano civile e morale e poi assistiti nelle loro esigenze spirituali.

In tal modo tutti gli enti di assistenza e di beneficenza, purché adeguatamente attrezzati e dotati, sarebbero legalmente eguali. Sicché, come si può parlare e si dovrà sempre parlare di libertà della scuola, così dovrebbe potersi parlare di libertà di assistenza, nel senso peraltro già previsto dall'articolo 38 della Costituzione. Di quell'articolo 38 – ultimo e penultimo comma – alla cui formulazione non fu estraneo un mio contributo, col discorso pronunciato all'Assemblea Costituente nella seduta del 6 maggio 1947, ove affermai che l'assistenza dovrà, nello Stato italiano rinnovato, poggiare essenzialmente su tre pilastri: quello della carità privata o, se più piace, della beneficenza facoltativa; quello della beneficenza esercitata da istituzioni sorte da private iniziative e da private iniziative sostenuta, ma tuttavia disciplinata, ordinata e controllata dallo Stato; e quello degli enti pubblici.

Quando si consideri che lo Stato spende diecine di miliardi all'anno, oltre quelli stanziati nei bilanci ordinari dei vari ministeri (interno, istruzione, giustizia, lavoro), della Presidenza del Consiglio e degli aiuti internazionali (U. N. R. R. A., A. U. S. A.), non è azzardato proporre che una congrua somma venga destinata ai lavori pubblici di carattere assistenziale.

Occorre dunque conservare e potenziare quel cospicuo patrimonio nazionale che è costituito non soltanto dagli edifici di beneficenza le cui istituzioni la ingiusta legge Crispi del 1890 sottopose a regime di controllo limitandone e talvolta ostacolandone gli sviluppi, ma altresì dagli edifici ancor più numerosi che la beneficenza privata destina al soccorso dei poveri, degli indigenti, degli inabili, degli afflitti, la quale beneficenza è frutto di una spontanea e spesso immediata volontà di bene da parte di coloro che il bene concepiscono come solidarietà nel bisogno; essa è l'espressione di un sentimento che la legge normale non può disciplinare perché parte dal cuore, parte da quel soprannaturale impulso degli uomini a ritrovarsi affratellati nell'ora del dolore. Questo sentimento ha un nome: carità! La cui legge, come diceva Pascal, basta a regolare la repubblica cristiana, più di tutte le leggi politiche.

Edilizia privata.

Uno dei più gravi problemi che tormentano il nostro popolo è quello della casa, il più importante dopo quello dell'alimentazione.

Si sono scritti migliaia di articoli, esistono molte pubblicazioni, si sono fatti molti rilievi statistici, vi sono stati interessanti interventi nei due rami del Parlamento, sono state emanate molte leggi speciali, si sono istituiti persino, a tale scopo, un'apposita commissione ministeriale ed un centro di studi sull'abitazione presso il Consiglio Nazionale delle ricerche, ma la crisi delle abitazioni non tende a risolversi.

Il governo ha affrontato, in questi ultimi anni, il problema della casa in vari modi:

il Ministero dell'agricoltura e foreste con la costruzione e riattamento delle case e borgate rurali dipendenti o no da un piano generale di bonifica (regio decreto 13 febbraio 1933, n. 215, articolo 43, 44, 45, 46);

il Ministero del lavoro con la legge 28 febbraio 1949, n. 43, (I. N. A. C. A. S. A.) che si è dimostrata essere operante ed utile specie nei piccoli comuni che maggiormente necessitano di alloggi per i lavoratori;

il Ministero dei lavori pubblici attraverso molte leggi, fra cui due più recenti – e cioè la legge 2 luglio 1949, n. 408, e la legge 10 agosto 1950, n. 715 – sulle quali occorre brevemente soffermarsi. La prima, in considerazione dei fini altamente sociali che si prefigge, dovrebbe essere resa più agile e più operante. Date, infatti, le modalità della legge,

le pratiche si svolgono con molta lentezza per le notevoli difficoltà che incontrano le Cooperative nell'acquisto del terreno. Sta di fatto che le Cooperative, costituite in genere da impiegati e professionisti, non hanno il contante necessario per l'acquisto del terreno, il cui prezzo elevato, è quasi sempre soltanto in parte riconosciuto dal Ministero del lavori pubblici, e, d'altra parte, la legge non tutela, per questo riguardo, le dette Cooperative, perché le prefetture non ritengono legale l'emissione dei decreti di esproprio.

Tutto ciò trova conferma nel fatto che delle Cooperative finanziate solo pochissime riescono a presentare il progetto nei 4 mesi consentiti, mentre oltre il 40 % finisce coi richiedere successive proroghe, e oltre il 15 per cento non riesce a dare pratica attuazione alla progettazione dell'edificio tanto da incorrere nei provvedimenti di revoca del contributo concesso.

Pertanto il tempo medio che intercorre fra la concessione del contributo e l'inizio dei lavori è quasi sempre superiore ad un anno.

La seconda legge, a distanza di 13 mesi, non ha avuto ancora alcuna pratica applicazione, pur essendo state istruite migliaia di pratiche, perché le norme di attuazione sono state emanate dopo otto mesi dalla promulgazione della legge, e non è stata finora firmata la convenzione, in virtù dell'articolo 5 della legge, fra il Ministro del tesoro e gli Istituti di credito fondiario ed edilizio.

In avvenire la legge, che intende perseguire scopi diversi e non per questo meno nobili della precedente, è da ritenere avrà larga applicazione se sarà allargata la categoria dei beneficiari elevando l'importo del mutuo da 75 all'85 per cento della spesa, se saranno aumentati gli stanziamenti e se sarà resa più snella la procedura sempre farraginosa ed elefantica degli istituti finanziatori.

Ciononostante, le molte provvidenze adottate dal Governo, che è intervenuto in rapporto agli oneri che potevano essere sopportati dal bilancio statale, non potevano, com'era del resto prevedibile, essere risolutive ai fini della soluzione del problema della casa.

Premesso che il fabbisogno di case di abitazione, per portare tutti i paesi ad una densità di affollamento di almeno 1,42, è dell'ordine di milioni di vani, per cui si richiederà una intensa attività edilizia di un lungo periodo di anni, l'azione dello Stato deve tendere a portare il più rapidamente possibile tutta la popolazione a questo livello, che, se non è il migliore, è almeno soddisfacente.

Oggi si va da un indice minimo di affollamento nella Liguria (0,93), nel Piemonte (1,05) e nella Toscana (1,17) ad un massimo nelle Puglie (2,32) nella Lucania (2,28) nella Campania (2,11) e nella Calabria (2,00).

In Italia si sono costruiti negli ultimi 5 anni, cioè dal 1946 al 1950, 750.000 vani tenendo presente che la ripresa edilizia negli anni 1946-47-48 è stata molto lenta, mentre la media del 1949 e del 1950 è stata di 200.000 vani all'anno.

Dovendosi, invece, per sopperire alle più urgenti necessità del paese, costruire almeno 700.000 vani all'anno, si richiederebbe alla economia generale del Paese un impiego annuo di almeno 350 miliardi.

Pertanto, l'azione dello Stato, oltre al contributo diretto, deve mirare a favorire la ripresa dell'industria edilizia rendendo l'investimento conveniente e tranquillo.

La graduale ed equilibrata eliminazione del regime vincolistico degli affitti, resosi necessario in un periodo di necessità contingente, costituisce una condizione indispensabile per la ripresa delle costruzioni edilizie e per favorire l'affiusso del risparmio in tale forma di investimento. Indubbiamente ci si è posti su questa via. Ma occorre procedere in tal senso, senza eccessive precauzioni, considerando tutti i fitti allo stesso modo, senza, cioè, sperequazioni che, come si verifica attualmente, creano diverse categorie di proprietari di immobili: quelle privilegiate e quelle neglette. Molti proprietari denunziano l'intollerabile situazione nella quale si trovano perché sono proprietari solo in quanto sottoposti al pagamento delle imposte e a tutti gli oneri ad essi accollati, mentre l'effettiva disponibilità e il godimento delle case sono degli inquilini, i quali spesso ne fanno oggetto di commercio e di speculazione.

Sta di fatto che oggi dai fitti ancora bloccati i proprietari non ricavano alcun reddito, giacché l'ammontare di quei fitti (5 volte rispetto al 1938, mentre l'indice della vita, com'è noto, è salito a 56 volte) non è sufficiente per pagare le spese di manutenzione, quelle condominiali e le imposte. È fin troppo noto, per ripeterlo ancora, che l'entità dei fitti è tale da rendere impossibile la manutenzione dei fabbricati, i quali spesso vanno in rovina con grave pregiudizio del patrimonio nazionale edilizio.

Orbene, fino a quando la proprietà edilizia si manterrà in uno stato di ingiusta mortificazione, tra l'altro deleteria, fino a quando il risparmiatore è convinto di non poter contare su un reddito equo e tranquillo, i capitali

privati non affluiranno verso l'investimento edilizio.

Con il graduale sblocco dei fitti lo Stato non solo farà rifiorire l'industria edilizia, e con essa tutte le altre attività industriali ad essa collegate (per le quali lo Stato dovrebbe esercitare un rigoroso controllo perché i materiali non vengano ingiustificatamente aumentati in conseguenza delle maggiori richieste e, perciò, ad incidere sensibilmente sul costo delle case, specie di carattere economico), ma concorrerà a riattivare il ritmo lavorativo e produttivo della nazione, ed a contenere in misura notevole il fenomeno della disoccupazione, con graduale risparmio di diecine di miliardi di sussidi ai disoccupati e di altrettanti miliardi che sono concessi col blocco dei licenziamenti, mentre, favorendo l'incremento dei beni reali, prepara nuova materia imponibile per l'avvenire.

In tal modo si potrà, entro un determinato periodo, avere un numero di alloggi sufficienti ai bisogni della popolazione; ed allora il prezzo dei fitti, attraverso la libera concorrenza, sarà alla portata, se non di tutti, certamente di moltissimi.

Ma poiché un così vasto programma possa realizzarsi è necessario che l'iniziativa privata attinga, oltreché al capitale proprio, a quello fornito dal risparmio nazionale mediante l'emissione di speciali obbligazioni fruttanti un interesse, ad esempio, del 7 per cento.

Il denaro raccolto a mezzo delle obbligazioni sarebbe impiegato esclusivamente per le costruzioni di nuove case aventi realmente le caratteristiche di tipo popolare, e verrebbe ceduto ai privati al tasso del 4 per cento. In tal guisa lo Stato concederebbe, per le nuove case, un contributo del 3 per cento sugli interessi dei mutui contratti dai privati per procurarsi il finanziamento.

Si dovrebbe infine incoraggiare la concessione di case in locazione con patto di futura vendita stabilendo, ad esempio, che il riscatto del debito possa avvenire mediante il pagamento in cartelle, come sopra accennato.

Problema dei senza tetto.

Nel capitolo « edilizia privata » si è dimostrata la necessità di pervenire alla eliminazione del regime vincolistico dei fitti, la quale, oltre a contribuire decisamente allo sviluppo del patrimonio edilizio nell'interesse della collettività, contribuirebbe a risolvere in gran parte il problema del finanziamento per le case dei senza tetto. Infatti i proprietari di appartamenti, una volta che potranno ricavare un reddito sicuro, non si opporranno a che una parte del loro reddito vada a costituire un fondo nazionale per le case dei senza tetto, così come coloro che usufruiranno ancora per qualche tempo dei fitti bloccati dovrebbero subito versare un contributo in favore di quel fondo. Altra fonte per alimentare il fondo nazionale dovrebbe essere quella derivante dal plus-valore delle aree fabbricabili di cui si è parlato nel capitolo « Urbanistica e piani di ricostruzione ».

Chi sono e quanti sono i senza tetto?

I senza tetto sono i profughi delle nostre ex colonie africane, che purtroppo abbiamo perduto, del Dodecanneso, dell'Albania, i profughi giuliani, istriani e dalmati, che hanno volontariamente preferito abbandonare la loro casa pur di non subire la dominazione straniera; sono quelli che, avendo avuta distrutta la loro casa dai bombardamenti, hanno cercato per le vie d'Italia un asilo, quelli che vivono provvisoriamente nelle scuole, nelle caserme, in edifici delle colonie marine e montane, in villini semi distrutti, nelle baracche, nelle grotte, nelle caverne, sotto gli archi dell'acquedotto romano di Claudio e di Augusto. Infine sono quelli che son sempre vissuti, in tempo di pace come in tempo di guerra, nei tugurii, nelle grotte, nelle capanne, in casette luride, antigieniche e semi diroccate nei paesi come a Scicli e a Matera, come nelle campagne di tutte le regioni meridionali e nelle isole, e in tutte le zone depresse del centro e del settentrione: come in qualche zona dell'Emilia, nella zona dunosa della Camellina, nel Gallarese (brughiera), in provincia di Varese, nell'alta Valtellina in provincia di Sondrio, nell'Oltrepò nel Savese, nella zona meridionale del mantovano; e in qualche zona del Friuli, di Conselva in provincia di Padova, del basso Piave in provincia di Treviso, del Canavese, Adria, Portogruaro in provincia di Venezia e infine in qualche zona della provincia di Udine; in queste ultime provincie esistono, sparse per le campagne, molte baracche che ricordano la prima guerra mondiale.

Ed allora è facile comprendere che, anche se non si è confortati da alcuna statistica perché all'Ufficio centrale di statistica non è stata fatta mai un'indagine di questo genere, i senza tetto in Italia ascendono oggi a qualche milione, cioè un quarantaseiesimo della popolazione italiana. Il che vuol dire che occorre costruire almeno duecentocinquantamila alloggi pari a 750 mila vani. È

lecito pensare che questo stato di cose perduri ancora per lunghissimo tempo? Come provvedere?

Per le prime categorie dei senza tetto e cioè quelle che, com'è precisato al primo comma dell'articolo 1 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947 n. 261, in dipendenza di eventi bellici siano rimaste prive di abitazione o siano costrette ad occupare precariamente locali danneggiati e inadeguati per ragioni igieniche e morali o che, avendo dovuto sfollare dai comuni di origine non vi possano fare ritorno per mancanza di abitazione, lo Stato, in base a varie leggi (tra le quali il decreto legislativo luogotenenziale 9 giugno 1945, n. 305, già abrogato; il decreto legislativo luogotenenziale 27 aprile 1946, n. 240, articolo 1, già abrogato; il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato, 10 aprile 1947, n. 261, articolo 55, e legge 25 giugno 1949, n. 409, articolo 10 a modifica dell'articolo 55), ha provveduto a proprie spese alla costruzione di 278.106 vani per un importo di lire 82.686.567.000; altri 33.371 vani sono in corso di ultimazione per un'importo di lire 14.279.832.000. Nell'esercizio 1950-51 sono stati effettuati ulteriori finanziamenti per lire 600.000.000 in annualità pari a lire 9.660.000.000 in capitale. Per tali stanziamenti sono stati predisposti tutti i progetti per la costruzione di circa 20.000 vani.

Complessivamente quindi la spesa fino ad oggi sostenuta dallo Stato a favore dei senza tetto ammonta a circa 107 miliardi, e calcolando in media 3 vani per alloggio si ha un totale di 110.500 alloggi.

Per queste categorie di sinistrati provvede altresì la seconda giunta del Comitato di soccorso ai senza tetto (C. A. S. A. S) dotato di assegnazioni di fondi di provenienza U. N. R. R. A.

Pur apprezzando l'immenso sforzo compiuto dallo Stato a favore di queste categorie, molto resta ancora da fare. Si può calcolare ancora un fabbisogno urgente di 100 mila alloggi.

Ora, nonostante tale bisogno urgente, lo stanziamento dei 600 milioni in annualità per case senza tetto è venuto a cessare al 30 giugno 1951 e per l'avvenire questo fondamentale compito dello Stato di fornire un tetto alle famiglie bisognose è quanto mai incerto. Infatti per l'esercizio in corso lo stanziamento è stato ridotto alla metà, cioè a 300 milioni in annualità, mentre occorrerebbe stanziare almeno 2 miliardi in annualità per 5 anni, cioè fino al 1956.

A questo proposito sarebbe quanto mai opportuno che anche le case per i senza tetto potessero essere direttamente riscattate dai locatari, come avviene per le case dei lavoratori e dei terremotati o attraverso altre forme previdenziali e assicurative cosicché il ricavato possa essere reimpiegato per le nuove costruzioni. Si avrebbe così un processo ciclico e in breve volgere di anni si darebbe alle famiglie bisognose non solo il tetto ma anche la proprietà della casa.

Per la seconda categoria dei senza tetto, cioè di quelli che non hanno mai avuto una casa, occorrerebbe provvedere attraverso quel fondo nazionale di cui si è già parlato, costituito, cioè, da un congruo contributo sul reddito netto dei fitti e del plus-valore delle aree fabbricabili.

Si è detto che il fabbisogno complessivo per tali categorie ascende almeno a 150 mila alloggi. Essi possono essere costruiti attingendo al fondo nazionale per i senza tetto. Realizzando questo piano di solidarietà umana sarà attenuato il terribile contrasto fra la stragrande ricchezza e la stragrande miseria; e i poveri, soggetti alla inclemenza delle stagioni, a tutte le malattie morali e materiali, potranno avere un'abitazione senza pagare alcun affitto finché permarrà il loro stato di assoluta povertà; un'abitazione che risponda alle caratteristiche delle case ultrapopolari, non perché non debbano essere costruite bene, come purtroppo avviene per molti fabbricati di recente costruzione, ma perché debbono essere modeste ed economiche; l'economicità degli alloggi dovrà dipendere altresì, oltre che dal costo del terreno, dalla razionalizzazione dell'edilizia mediante la produzione in serie e la prefabbricazione di alcuni elementi costruttivi.

Va aggiunto che, per l'amministrazione del fondo-casa non si dovrebbe costituire un nuovo Ente, come purtroppo avviene ogni qualvolta si realizza una iniziativa di carattere economico, ma si potrebbe affidare la gestione di esso o alla seconda Giunta C. A. S. A. S. oppure all'Istituto Autonomo delle Case popolari, che sono istituti che non perseguono fini di lucro.

Problema dello sbaraccamento.

Da una recente statistica risulta che nelle zone funestate dai terremoti verificatisi dal 1908 in poi esistono in Italia n. 9724 baracche ove sono alloggiate 13.000 famiglie distribuite in 152 comuni e precisamente 3806 in provincia di Aquila, 173 nella provincia di Fro-

sinone e di Rieti, 805 in provincia di Catanzaro, 1840 in provincia di Reggio Calabria, 3100 in provincia di Messina.

Le baracche delle provincie dell'Abruzzo e del Lazio sono in gran parte quelle costruite in conseguenza del terremoto del 1915, mentre le baracche delle provincie calabre e della provincia sicula sono quasi tutte quelle costruite in conseguenza del terremoto del 1908.

Ci si domanda: come mai in un paese civile come l'Italia tutti i governi che si sono succeduti non hanno sentito il dovere civico di risolvere radicalmente il problema dello sbaraccamento, nonostante che da ogni parte, dai banchi delle assemblee politiche, dai vescovi, dalla stampa, si siano levate le più vivaci proteste ? Nessuno riesce a comprenderlo.

Qualcuno potrebbe obiettare che i passati governi hanno fatto quanto è stato loro consentito dalle condizioni di bilancio. Ma non è esatto. Se tutti i governi avessero speso una sola frazione dei miliardi che si sono sperperati, oggi le baracche non esisterebbero più.

L'intervento dei passati governi non si è mai adeguato all'urgenza di questo problema, perché essi sono rimasti insensibili al grido che da 40 anni si è levato dalle baracche, dalle luride baracche dove molti sono morti, vittime di tutti i mali fisici e morali che quelle condizioni di vita fatalmente dovevano comportare.

Recentemente sono stati presentati ordini del giorno al Senato dall'onorevole Priolo, alla Camera dall'onorevole Giammarco e dall'onorevole Geraci, i quali ultimi rispettivamente in data 9 febbraio e 15 febbraio 1951 hanno presentato due proposte di legge per la costruzione di case popolari in sostituzione delle baracche. Nessuna però delle due proposte è stata ancora esaminata.

Con la legge 29 luglio 1949, n. 531, è stata autorizzata la spesa di due miliardi ripartiti in quattro esercizi per la costruzione delle casette popolari per i danneggiati.

Ma con tale legge il problema non si è risolto. Esso deve essere affrontato attraverso una legge speciale con lo stanziamento dell'intera somma occorrente e da ripartire in due soli esercizi. Tale soluzione s'impone non soltanto per un doveroso senso di solidarietà umana ma perché cada la condanna che pesa sul nostro Paese, di essere, cioè, incapace di intervenire dinanzi ai grandi problemi della miseria.

Ma oltre alle baracche dei sinistrati dei terremoti occorre eliminare le baracche che accolgono i 30.000 profughi dei 44 centri di raccolta.

Occorre pertanto costruire n. 6.000 alloggi la cui spesa ammonta a lire 9 miliardi da ripartire in due soli esercizi. Così anche quei profughi che sono doppiamente sinistrati, avranno la loro casa. I profughi dei centri di raccolta erano 60.000. Molti di essi, circa 30.000, allettati dal così detto premio di primo stabilimento – disciplinato dalle due leggi 19 aprile 1948, n. 556, e 1 marzo 1949, n. 51, il cui ammontare oscillò fra le lire 30.000 e le lire 50.000 – si dimisero dai campi di raccolta e furono presto delusi, perché, dopo qualche mese rimasero, per la maggior parte, senza denaro, senza assistenza e senza alloggio. Qualcuno riuscì a tornare nei campi di raccolta, ma la maggior parte andò ad ingrossare le fila dei numerosi poveri del nostro Paese e non pochi morirono sotto il peso della miseria morale e materiale non disgiunto dall'amara nostalgia del definitivo distacco dalle loro case, dalle loro terre e dai loro cari.

Danni bellici.

Le grandi distruzioni che la guerra ha operato un po' dappertutto e specialmente nelle zone maggiormente provate, sono tali per cui, nonostante le migliaia di miliardi spesi per la ricostruzione in ogni campo dei lavori pubblici, rimane ancora molto da fare.

Tutto il popolo dal ricco al povero, il popolo superstite che ha assistito inerme ai bombardamenti, alle invasioni, alla sconfitta, alle spoliazioni, alla mutilazione della Patria, ha risposto all'accorato appello dei governi, con slancio mirabile. Tutto ciò però non è bastato perché molto ancora rimane da ricostruire.

Da molte parti vengono rivolte premure perche si riparino e si ricostruiscano strade, ponti, acquedotti, fognature, sedi comunali, istituti di assistenza e di beneficenza, chiese parrocchiali e assimilate, edifici privati e pubblici, opere marittime, ferrovie, industrie, ecc.

Bisogna riconoscere che nel campo delle opere di pubblica utilità molto si è fatto.

Non così nel campo dell'edilizia privata la cui ricostruzione è stata perseguita in due maniere:

a) in via principale, facendo affidamento sulla iniziativa privata e corrispondendo mutui o contributi;

b) provvedendo alle ricostruzioni e riparazioni a mezzo degli Uffici del genio civile, quando l'iniziativa privata si fosse dimostrata insufficiente.

In questo settore l'opera dello Stato fino al 30 giugno 1951, si compendia nelle seguenti cifre:

vani riparati	N.	3.581.300
» in corso di riparazione .	»	649.500
» ricostruiti	»	101.100
» in corso di ricostruzione	»	78.200

Per quanto non esista a tutt'oggi una statistica riguardante il numero e l'entità dei lavori da eseguire nel campo dell'edilizia, come in qualsiasi altro campo (statistica che sarebbe quanto mai necessaria), tuttavia si può stabilire che in via approssimativa il numero dei vani privati da riparare si aggiri intorno a mezzo milione e quelli da ricostruire intorno a un milione e mezzo.

A proposito dell'edilizia privata, nel campo della ricostruzione occorre rivedere la legislazione la quale deve tener conto della impossibilità finanziaria della maggior parte dei privati di potere ricostruire la propria abitazione. Molto opportunamente la legge Aldisio 10 agosto 1950, n. 715 (articolo 4), prevede per i meno abbienti la possibilità di beneficiare oltrecché del contributo previsto dalla detta legge anche di quello previsto dalla legge 25 giugno 1949, n. 409. Così è necessario rivedere radicalmente la legge 26 ottobre 1940, n. 1543, sul risarcimento dei danni di guerra, modificata dal decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 6 settembre 1946, n. 226, la cui applicazione è peraltro attualmente limitata a parziali acconti sui danni mobili di abitazione.

Per ciò che compete il Ministero dei lavori pubblici occorre che l'intervento statale (il cui finanziamento dovrebbe orientarsi verso l'utilizzazione del fondo lire) in materia di riparazione e ricostruzione degli immobili degli enti locali, delle istituzioni pubbliche di beneficenza, delle chiese parrocchiali o assimilate, sia notevolmente aumentato, mentre esso dovrebbe essere introdotto laddove attualmente è escluso, come nel caso degli istituti religiosi e delle chiese non parrocchiali.

Detta legge, la quale peraltro è inoperante e inadatta a risanare le distruzioni belliche, deve essere modificata, relativamente ai beni immobili, deve rispondere alle vive aspettative degli enti, dei privati, degli artigiani e degli industriali.

Se la legge terrà conto di queste esigenze, essa avrà assolto un grande compito perché determinando il ritorno alla produzione di numerose aziende, contribuirà alla ripresa economica del Paese.

Ma perché la ricostruzione in questo campo possa essere accelerata è necessario che nel modificare la legislazione si tenga conto non solo della impossibilità finanziaria degli enti in genere, ma soprattutto della mancanza di disponibilità liquide dei privati giacché, avendo luogo il concorso statale a lavori ultimati, sono necessari notevoli esborsi di capitale da parte dei privati stessi.

D'altra parte è noto che gli Istituti bancari sono restii a dare prestiti a lunga scadenza.

In merito alle banche, è bene in questa sede ricordare come la loro opera sia stata poco efficiente alla ricostruzione del Paese, specie nel settore dell'edilizia.

Spesse volte i privati, avendo bisogno di ricostruire le loro abitazioni, nelle more di avere il concorso dello Stato si sono rivolti agli istituti di credito, ma si sono trovati di fronte ad innumerevoli difficoltà di varia natura prima di ottenere i mutui; ed una volta ottenuti, prima di portarli a termine, nella maggior parte dei casi hanno impiegato alcuni anni di farraginosa procedura burocratica, non solo, ma si son visti poi decurtare sensibilmente l'importo a causa della differenza tra la somma nominale e quella reale, dovuta allo scarto delle cartelle, che viene a rappresentare un altro oneroso gravame.

Ciò vale anche per le imprese edilizie, che costituiscono un settore importante nella ricostruzione. Considerando la situazione delle industrie grandi e medie in relazione al credito bancario si deve notare che esse vivono in una situazione alquanto precaria. Infatti, avendo esse investito la maggior parte delle loro disponibilità liquide nella ricostruzione delle fabbriche, con la speranza di essere reintegrate da parte dello Stato attraverso il pagamento dei danni di guerra già accertati, mentre dallo Stato non ricevono ancora tale liquidazione, si vedono per contro sempre più diminuito il credito da parte delle banche, le quali, peggio ancora, le costringono intempestivamente a coprire le loro scoperture; ne conseguono dissesti, anche fallimentari, e chiusura di aziende, con il conseguente licenziamento di migliaia di lavoratori, che vanno ad aumentare il pauroso numero dei disoccupati.

Ciò vale tanto più per le piccole industrie ed altresì per il glorioso artigianato italiano; le une e l'altro, anche essi abbisognevoli del credito bancario nell'opera di ricostruzione post-bellica del Paese.

Pertanto si fanno voti al Ministro del tesoro perché voglia disciplinare, in accordo con quello dell'industria e cmnmercio, nonché con il Ministro del lavoro, tutto il settore del credito, snellendo e semplificando le burocratiche procedure del credito bancario e riducendone altresì l'alto costo, che incide sensibilmente su tutte le attività economiche ed ostacola direttamente l'enorme sforzo ricostruttivo del Governo e dei privati.

Invero, dalla generale catastrofe in cui si è trovata l'Italia dopo la guerra devastatrice, gli istituti di credito hanno tratto spesso cospicui guadagni, mentre se li avessero limitati al minimo economico, avrebbero anch'essi dato il doveroso e meritorio contributo alla ripresa economica del Paese.

6. — OPERE IGIENICO-SANITARIE

Acquedotti.

Nel quadro dei problemi igienico-sanitari, quello dell'approvvigionamento idrico è il più importante.

La situazione degli acquedotti in quasi tutte le regioni d'Italia si presenta assai grave ove si consideri che dei 7802 comuni, circa il 30 per cento ne sono privi, il 40 per cento sono in cattivo stato e insufficienti, sicché solo il 30 per cento si trovano in buono stato e sono idonei. Né si parli delle migliaia di frazioni a volte più importanti di molti comuni, che sono per oltre l'80 per cento sprovviste di acquedotti!

Dei comuni sforniti di acquedotti la maggior parte ne è provvigionata per mezzo di pozzi e di sorgenti e la minima parte a mezzo di cisterne e con acque superficiali.

Nei comuni forniti di acquedotti la dotazione idrica media giornaliera nell'Italia meridionale e insulare è di litri 42-60 e 115 per abitante rispettivamente per i comuni sino a 10.000, sino a 50.000 e oltre i 50.000 abitanti; il che corrisponde alla metà del fabbisogno minimo, mentre nell'Italia centro-settentrionale la dotazione è di litri 90-100 e 190 rispettivamente per i comuni sino a 10.000, sino a 50.000 e oltre i 50.000 abitanti.

Di qui la necessità di approntare dei piani regionali onde conoscere le risorse idriche in relazione alle possibilità di approvvigionamento dei comuni e determinare la convenienza economica dello sfruttamento di determinate sorgenti e della utilizzazione di acque superficiali appositamente potabilizzate, laddove le sorgenti non sono né numerose né abbondanti, per la progettazione di grandi acquedotti, prevalentemente a carattere consortile, capaci cioè di alimentare molti comuni e anche molte frazioni, in luogo di costruire tanti piccoli acquedotti spesso costosi e insufficienti.

Poiché le acque sono spesso utilizzate a scopo industriale e irriguo torna quanto mai opportuno richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro sulla necessità di modificare la legge 11 dicembre 1933, n. 1775, nel senso che una percentuale della portata già concessa possa essere sottratta per gli usi potabili, senza che gli utenti precostituiti abbiano diritto ad alcun indennizzo il quale a volte può costituire un onere troppo gravoso per l'esercizio dell'acquedotto.

Una commissione per lo studio del piano regolatore degli acquedotti e delle fognature è stata istituita nel 1948 e ha iniziato il suo lavoro preparando i piani regionali dell'Italia meridionale i cui comuni ricadono ora sotto la Cassa del Mezzogiorno la quale, pur lentamente, ha iniziato la costruzione di non pochi acquedotti per un importo di oltre 8 milioni. È perciò da augurarsi che la Cassa tenga nel dovuto conto questi piani regolatori e dia loro sollecita attuazione; così come è da augurarsi che la Commissione provveda il più sollecitamente possibile alla redazione dei piani per le altre regioni d'Italia, in cui moltissimi comuni e frazioni non sono meno bisognosi di acquedotti di quelli del Mezzogiorno. Per questi comuni dovrebbero venire sollecitamente incontro la legge sulle aree depresse e la legge Tupini, la quale è praticamente operante quasi esclusivamente per l'Italia centrale e settentrionale dove molti comuni hanno maggiori possibilità finanziarie, per quanto l'esiguità della somma prevista in bilancio in virtù di detta legge è tale da consentire la costruzione di acquedotti per un importo che rappresenta all'incirca una piccola frazione del fabbisogno complessivo valutabile in lire 300 miliardi.

Parallelamente allo studio delle disponibilità idriche e dei piani regolatori degli acquedotti, sorge la necessità che vengano costituiti consorzi per la manutenzione e l'esercizio degli acquedotti in special modo nell'Italia meridionale dove si sono riscontrati i maggiori inconvenienti (non ultimo quello della frequente contaminazione delle

acque) dovuti alla impossibilità dei comuni di provvedere ad una accurata manutenzione delle opere.

La costituzione di tali Consorzi o Enti a carattere provinciale e regionale è dunque una necessità non soltanto per mantenere sempre efficienti gli acquedotti che si trovano in buono stato ma soprattutto per rimettere in efficienza migliaia di acquedotti per i quali bisognerà spendere somme ingenti.

I risultati soddisfacenti raggiunti dagli Enti e dai Consorzi esistenti, quali l'ente autonomo dell'acquedotto pugliese, che ha in gestione anche quello della Lucania, l'ente acquedotto del Volturno, l'ente acquedotti siciliani (E. A. S.), i consorzi del Bosco Etneo, delle Madonie, ecc., devono indurre il Ministero dei lavori pubblici ad incoraggiare il costituirsi di questi enti e consorzi a carattere regionale ed interregionale, i quali compiono opera di risanamento in favore di molti piccoli acquedotti dissestati.

Intanto un rimedio da apportare per mettere sia i comuni che gli enti e i consorzi in condizione di meglio assolvere alla gestione degli acquedotti è quello di consentire l'aumento dei canoni di utenza acqua almeno in ragione di due terzi dell'indice della vita (cioè a 37 volte) mentre oggi l'aumento riferito al 1938 è di circa 25 volte.

Occorre osservare infine che, essendo gli acquedotti, come le fognature e le opere igienico-sanitarie in generale, anche di competenza dell'amministrazione sanitaria, non può bastare che questa si limiti ad esprimere pareri a mezzo dei suoi organi consultivi (Consigli provinciali e Consiglio superiore di sanità); è indispensabile invece che della Commissione dei piani regolatori degli acquedotti e fognature facciano parte alcuni membri del Consiglio superiore di sanità sia in sede di formazione dei piani regolatori che per la elaborazione dei programmi da realizzare.

Fognature.

Altro problema che è di integrazione al primo è quello delle fognature. Esse infatti sono strettamente concatenate agli acquedotti in quanto risolvono il problema dello smaltimento dei liquami.

La situazione delle fognature è ancora più grave di quella degli acquedotti; il 45 per cento infatti dei comuni sono privi di fognature mentre il 40 per cento in cattivo stato o insufficienti e solo il 15 per cento idonei. Le frazioni sono tutte prive di fognature.

Nella maggior parte dei comuni sforniti di fognatura le case, e non tutte, sono provviste di fosse biologiche o di pozzi neri mentre in alcuni paesi, specie del meridione, non esistono neppure quei sistemi ultrasecolari.

La mancanza di fognature o peggio ancora la presenza di fognature in pessimo stato, specie nei comuni provvisti di acquedotto, rappresenta un serio pericolo pei cittadini i quali non di rado sono vittime dell'inquinamento delle acque.

Anche per le fognature sorge viva la necessità di formare dei piani regolatori e di costituire consorzi provinciali e regionali per la manutenzione.

I cimiteri.

Tra i lavori igienico-sanitari sono infine da annoverare i pii recinti, che in migliaia di frazioni occorre sollecitamente costruire, mentre in migliaia di comuni occorre riparare ed ampliare ed in parecchi comuni ricostruire, avendo subito l'onta della guerra e del tempo.

La legge Tupini, n. 589, che nella sua concezione è davvero mirabile, dovrebbe meglio venire incontro ai comuni anche per queste opere.

7. — CALAMITÀ NATURALI

Interventi di pronto soccorso.

Le calamità che si verificano nel nostro Paese in conseguenza di pioggie alluvionali, nubifragi, piene, frane, valanghe, mareggiate e terremoti determinano ogni anno stanziamenti che superano di molto quelli previsti in bilancio.

Ad evitare che si ricorra frequentemente a disegni di legge speciali la cui approvazione richiede molti mesi, è quanto mai opportuno che le assegnazioni di bilancio siano per questo capitolo almeno quadruplicate.

Quest'anno la somma stanziata è di lire 800 milioni, cioè inferiore a quella stanziata nel precedente esercizio! C'è solo da augurarsi che questa cifra ci porti fortuna!

Molto opportunamente poi è stato recentemente presentato alla Camera un disegno di legge per l'autorizzazione dello stanziamento, in un unico capitolo dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici, della spesa per gli interventi di pronto soccorso in conseguenza di calamità naturali, a modifica dell'articolo 7 del decreto legislativo 27 giugno 1946, n. 37, ratificato, con modificazioni, dalla legge 3 febbraio 1951, n. 164, che attribuisce

ai Provveditorati regionali alle opere pubbliche la competenza per gli interventi di pronto soccorso in conseguenza di calamità naturali e dell'articolo 8, che dispone, per le opere affidate alla gestione di ciascun Provveditorato, siano istituiti distinti capitoli di bilancio, per i corrispondenti stanziamenti annuali.

Con ciò saranno evitati gli inconvenienti denunziati in passato per cui la somma stanziata in bilancio veniva suddivisa fra i capitoli dei 15 Provveditorati assegnando a ciascuno di essi un'esigua disponibilità che spesso, assottigliandosi via via per interventi di poca importanza, risultava esaurita nei momenti più gravi. Non solo; ma non potendosi determinare preventivamente le esigenze da fronteggiare, la ripartizione dei fondi veniva fatta senza alcun criterio in quanto non era possibile prevedere la località e l'entità degli eventi calamitosi.

È stato proposto pertanto che in deroga al disposto del richiamato articolo 8 il fondo di lire 800 milioni di cui al capitolo 185 rimanga, non ripartito, in gestione all'Amministrazione Centrale, in considerazione anche del fatto che gli interventi di pronto soccorso non si esplicano soltanto nella esecuzione di lavori, ma abbracciano anche un complesso di servizi e forniture, che presuppongono necessariamente un'organizzazione centrale.

Si propone, altresì, di sopprimere gli stanziamenti dei capitoli 284 e 295 relativi rispettivamente ai Provveditorati di Palermo e Cagliari e portarli in aumento allo stanziamento del capitolo 186.

Frane.

Il fenomeno delle frane, per il quale dev'essere studiato ed attuato rapidamente un concreto ed adeguato programma, interessa molte zone del territorio nazionale. In tali zone bastano pioggie più abbondanti e più persistenti del solito, perché intere falde collinari o montane si mettano in moto, trascinando verso valle strade, casolari e spesso interi abitati.

Ad accentuare e spesso a determinare i numerosi franamenti delle scarpate a monte e slittamenti delle scarpate a valle concorrono i fiumi, i torrenti e i fossi con le loro erosioni e con i loro scalzamenti.

Le opere di sgombero, di ripristino, di consolidamento e di risanamento richiedono quasi sempre somme ingenti le quali non bastano ad impegnare i magri bilanci della maggioranza dei comuni. Sarebbe quindi opportuno che dette opere venissero per la maggior parte eseguite a totale carico dello Stato, dovendosi considerare il fenomeno delle frane alla stregua di tutte le altre calamità pubbliche.

A tal fine è necessario modificare la legislazione in materia a cominciare dal testo unico 25 luglio 1904, n. 523, sulle opere idrauliche, modificato con la legge 13 luglio 1911, n. 774.

Ma l'intervento statale deve essere inteso non soltanto a riparare, ma soprattutto a prevenire i gravissimi danni causati dalle frane, realizzando un vasto e metodico lavoro sia per ciò che riguarda la sistemazione idraulico forestale dei bacini montani, mediante opere di rimboschimento e di difesa boschiva e mediante opere di difesa dei fiumi e dei torrenti di cui si è già detto nel precedente capitolo; sia per ciò che riguarda le opere di consolidamento degli abitati, per i quali è sempre raccomandabile il loro trasferimento laddove le spese necessarie non sono proporzionate ai beneficî che si ricavano. Sovente infatti accade di dovere affrontare costosissime opere per salvaguardare l'integrità di complessi edilizi di valore scarsissimo.

Tale intesvento è quanto mai urgente in quelle zone in cui i fenomeni franosi acquistano proporzioni allarmanti, come ad esempio nella provincia di Chieti che ha il territorio più franoso ed instabile di tutta l'Italia, nelle provincie di Reggio Calabria, di Cosenza e di Catanzaro, dove più di un terzo dei centri abitati è da consolidare a cura e spese dello Stato mentre oltre un ottavo è addirittura da trasferire; in provincia di Enna specie nel capoluogo e nei comuni di Calascibetta, Barrafranca, Piazza Armerina, Troina e Villarosa compresi nell'elenco dei comuni da consolidare a totale carico dello Stato; nelle provincie di Agrigento, Palermo, Pescara, ecc. dove i danni causati dalle frane si riflettono sopratutto nel campo stradale.

Danni sismici.

Oltre al problema dello sbaraccamento in conseguenza dei terremoti del 28 dicembre 1908 e del 13 gennaio 1915 vi è da segnalare quello della riparazione e della ricostruzione non soltanto di edifici privati e pubblici – quali quelli governativi, scolastici, di culto e di beneficenza – ma altresi di opere igienico-sanitarie – quali acquedotti, fognature, cimiteri. Si tratta di un grave problema, tuttora insoluto, nonostante i numerosi provvedi-

menti legislativi, dimostratisi d'altronde per la maggior parte poco operanti, relativi ai terremoti in genere e a quelli del 1908 e del 1915 in particolare, a cominciare dalla legge 12 gennaio 1909, n. 12, e seguenti, al testo unico 19 agosto 1917, n. 1399, ai decreti legislativi del Capo provvisorio dello Stato 6 agosto 1947, n. 1344, e 3 settembre 1947, n. 1940, alla legge 29 luglio 1949, n. 531.

Occorre che, attraverso un provvedimento legislativo – che tenga conto della impossibilità finanziaria degli enti locali come dei privati di potere riparare o ricostruire i propri beni danneggiati e attraverso una legge speciale che provveda allo stanziamento di una somma sufficiente, la quale si fa ascendere a circa 15 miliardi – siano eseguiti tutti i lavori menzionati e si cancelli per sempre nel bilancio dei lavori pubblici il capitolo che ricorda le due gravi sventure nazionali.

È necessario altresì che siano eseguiti con la maggiore rapidità possibile tutti i lavori di riparazione e ricostruzione derivanti dai vari terremoti, che nelle molte zone d'Italia si sono, purtroppo frequentemente, succeduti fino ad oggi; ciò perché i nostri figli e forse i nostri nipoti non abbiano a denunziare la nostra insensibilità alle sciagure della Patria.

8. – CONCLUSIONE

Onorevoli Colleghi ! — Sono stati illustrati i vari aspetti del bilancio con obiettività e con riferimento ai problemi urgenti che solo possono dare vita e significato a cifre, altrimenti fredde e staccate dalla realtà.

I molti argomenti trattati, le connessioni ad altre attività e ad altre amministrazioni, che talvolta è stato necessario introdurre, gli accenni, non occasionali, ad esigenze sociali del paese non sembrino superflui ed azzardati, se si consideri essere l'Italia ancora in fase di ricostruzione non solo, ma di costruzione.

Le guerre, le devastazioni, le crisi, che si sono susseguite nel nostro paese spiegano, se non giustificano del tutto, le sue condizioni materiali, che è desiderio di tutti gli italiani migliorare ed è soprattutto dovere particolarmente nostro portare ad un migliore livello civile e sociale.

A tal fine l'attuale politica dei lavori pubblici deve tendere: a contribuire a risolvere il problema della miseria, dando la casa a chi vive nelle grotte e nelle baracche e a chi l'ha avuta distrutta, e provvedendo alla conservazione e al miglioramento degli edifici assistenziali e di beneficenza; a prevenire alcune calamità naturali attraverso un'opera di difesa fluviale e di consolidamento delle zone franose, e a riparare i danni che altre calamità hanno provocato specie quelli derivanti dai terremoti del 1908 e del 1915; a ricostruire ciò che è stato distrutto o danneggiato dalla guerra specie nel campo industriale; a migliorare le condizioni di vita di tutte le aree depresse della penisola e delle due isole mediante la costruzione di acquedotti, fognature, ospedali e scuole onde attenuare il fenomeno dell'urbanesimo; a potenziare il settore stradale, elettrico ed edilizio e a migliorare quello portuale e ferroviario; modificare e semplificare tutta la legislazione dei lavori pubblici onde dare una maggiore funzionalità all'amministrazione statale e consentire un migliore e più rapido impiego del pubblico denaro.

Nonostante gli immensi sforzi finora compiuti dal governo per assolvere ai compiti testé denunciati, che l'evoluzione della società moderna ha reso più urgenti e più difficili, bisogna riconoscere che molto rimane ancora da fare. Si sente perciò maggiormente il bisogno di coordinare le varie attività di ciascuna amministrazione allo scopo di ben proporzionare l'ammontare complessivo degli investimenti alle disponibilità di bilancio e di attuare una più razionale ripartizione territoriale degli investimenti pubblici, che tenga conto oltrecché delle insopprimibili esigenze tecniche ed economiche anche di quelle sociali.

A questo proposito sarebbe necessario modificare l'attuale struttura dell'ufficio di coordinamento delle opere pubbliche, recentemente istituito dalla Presidenza del Consiglio dei ministri, onde consentire la partecipazione dei rappresentanti tecnici delle diverse amministrazioni dello Stato per la elaborazione del piano generale degli investimenti pubblici da sottoporre all'approvazione del Consiglio dei ministri, prima della presentazione dei bilanci di previsione al Parlamento.

Si rende, altresì, opportuno insistere perché tornino nuovamente al Ministero dei lavori pubblici le competenze e le attribuzioni ad esso sottratte ed affidate ad enti di nuova costituzione, sperando che non ne sorgano altri ad ogni nuova iniziativa.

Una tale politica sarà determinante non soltanto al fine di sviluppare e stimolare tutte le attività produttive della Nazione, ma a diminuire sensibilmente la disoccupazione, la quale ci fa tristamente pensosi, ove si consideri che la media mensile dei disoccupati iscritti negli uffici di collocamento risulta di 1.860.109 (numero che va alquanto aumen-

tato perché molti lavoratori per varî motivi non si trovano iscritti negli uffici stessi) e per i quali, secondo quanto ci è stato comunicato dal Ministero del lavoro e della previdenza sociale, lo Stato ha erogato sussidi di disoccupazione, ordinari e straordinari per circa 17 miliardi di lire.

Una saggia e lungimirante politica dei lavori pubblici, dev'essere pertanto intesa come un sostanziale e risolutivo contributo alla instaurazione di un più alto livello di vita degli italiani, non soltanto materiale ma morale e spirituale.

Con la certezza che tale politica sarà seguita, e l'onorevole ministro Aldisio ne è garanzia sicura, si propone di approvare lo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952, sottoposto al vostro esame.

TERRANOVA CORRADO, *Relatore*.

TABELLA A.

RIASSUNTO DELLO STATO DI PREVISIONE DELLA SPESA DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI PER L'ANNO 1951-52 TENUTO CONTO DEGLI INVESTIMENTI

	Stanziamenti per spese generali	Stanziamenti per opere da eseguirsi a pagamento immediato	Stanziamenti per oneri derivanti da revisione dei prezzi e da impegni assunti in esercizi precedenti per operare in unica soluzione e in annualità	Stanziamenti per contributi in annualità per esecuzione opere nuove	Totale degli stanziamenti	Importo delle forniture e delle opere che possono essere eseguite
PARTE ORDINARIA DEL BILANCIO.						
Spese generali di personale e di funzionamento	14.340.927.000	—	—	—	14.340.927.000	75.000.000
Spese per lavori manutenzione opere ed escavazioni marittime	—	5.040.500.000	—	—	5.040.500.000	5.040.500.000
Contributi ed aziende autonome	—	—	3.846.300	—	3.846.300	—
PARTE STRAORDINARIA DEL BILANCIO.						
Spese generali di personale e di funzionamento	1.938.195.000	—	—	—	1.938.195.000	52.000.000
Spese per opere autorizzate dalla legge di bilancio:						
Art. 2: Opere di completamento, escavazioni marittime, pronto soccorso, opere di competenza di enti locali, contributi vari in unica soluzione	—	30.285.000.000	1.000.000.000	—	31.285.000.000	30.695.000.000
Arti. 3: Riparazione danni di guerra	—	39.000.000.000	1.140.000.000	—	40.140.000.000	46.024.500.000
Art. 4: Annualità per riparazione danni di guerra	—	—	—	930.000.000	930.000.000	27.930.000.000
Art. 5: Sovvenzioni per impianti elettrici – Contributi ad enti locali	—	—	—	3.760.000.000	3.760.000.000	83.700.000.000
Spese per opere a pagamento immediato autorizzate da leggi speciali	—	17.835.148.770	17.800.000	—	17.852.948.770	18.367.148.770
Stanziamenti per pagamenti che per ragioni varie incidono sull'esercizio 1951-52 – Contributo all'Ente acquedotto pugliese – Contributo al Consorzio del porto di Genova – Incidenza annualità	—	—	18.486.460.850	—	18.486.460.850	—
Contributi in annualità per l'edilizia economica e popolare	—	—	—	1.500.000.000	1.500.000.000	35.000.000.000
Legge 25 giugno 1949, n. 409 (Piani di ricostruzione)	—	—	—	172.013.475	172.013.475	2.500.000.000
Spese riguardanti estinzione debiti (Movimento di capitali)	—	—	237.020	—	237.020	—
	16.279.122.000	92.160.648.770	20.648.344.170	6.362.013.475	135.450.128.415	249.384.148.770

TABELLA *B.*

	Stanziamenti Esercizio 1949-50 annualità —	Esercizio 1950-51 annualità —	Totale dei residui formatisi —
Legge 2 luglio 1949, n. 408 / » 26 giugno 1950, n. 471	2.000.000.000 (2 esercizi)	2.000.000.000 / 3.000.000.000	7.000.000.000
» 25 giugno 1949, n. 409	172.013.475 (4 esercizi)	172.013.475 / 172.013.465	516.040.425
» 12 luglio 1949, n. 460 / » 10 agosto 1950, n. 660	3.900.000.000 (1 esercizio)	3.900.000.000	7.800.000.000
» 3 agosto 1949, n. 589 / » 22 giugno 1950, n. 480	1.000.000.000 (2 esercizi)	1.000.000.000 / 2.000.000.000	4.000.000.000
	6.972.013.475	11.344.026.950	19.316.040.425

TABELLA *C.*

ARTICOLO 18 DEL REGIO DECRETO 26 SETTEMBRE 1904, N. 713, CHE APPROVA IL REGOLAMENTO AL TESTO UNICO 2 APRILE 1805, N. 3095, SULLE OPERE MARITTIME

FORMULA PER LA DETERMINAZIONE NEI CONTRIBUTI PORTUALI.

$$q = \frac{(R + P)\,[3l - (D + 2d)]}{-(R + P)\,[3l - (D + 2d)]}$$

REGIO DECRETO 12 LUGLIO 1912, N. 974, CHE SOSTITUISCE L'ARTICOLO 18 SOPRACITATO

Non contiene alcuna formula per la determinazione dei contributi portuali, ma dalle norme in esso contenute può ricavarsi la seguente:

$$q = \frac{1}{3}\,(KR + KP) \qquad \left(1 + \frac{1}{D + 3d + 60}\right)$$

Nelle suestese formule:

q = quota di contributo del comune o della provincia;
R = tributo principale annuo a carico degli abitanti del comune o provincia;
P = popolazione del comune o della provincia (risultante dall'ultimo censimento);
D = distanza per via ferroviaria dal comune o provincia al porto;
d = distanza per via ordinaria;
l = massimo valore di D + d;
K = coefficiente moderatore dei singoli comuni o province e si ricava come appresso:

$$K = \frac{C}{\dfrac{1}{D + 3d + 60} + \dfrac{1}{D' + 3d' + 60} + \ldots} \cdot \frac{1}{D + 3d + 60}$$

C = coefficiente tipo che può essere a seconda dei casi: 1, 0,80, 0,30, giusta disposizione di legge.

D', d' = distanze di un secondo comune o provincia interessati al porto.

Le nuove norme, di cui al regio decreto 12 luglio 1912, n. 974, tengono conto del numero dei comuni o delle province interessate ad un porto; ciò che non era considerato nell'abrogato articolo 18.

DISEGNO DI LEGGE
DEL MINISTERO

ART. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952 in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

ART. 2.

Per l'esercizio finanziario 1951-52 è autorizzata la spesa di lire 31.285.000.000 per provvedere:

a) a cura e a carico dello Stato e con pagamenti non differiti, a lavori di carattere straordinario concernenti riparazioni, sistemazioni e completamento di opere pubbliche esistenti per lire 24.490.000.000;

b) al ricupero, alla sistemazione e alla rinnovazione dei mezzi effossori, nonché alle escavazioni marittime per lire 600.000.000;

c) alle necessità più urgenti in caso di pubbliche calamità, ai sensi del regio decreto-legge 9 dicembre 1926, n. 2389, convertito nella legge 15 marzo 1928, n. 833, e del decreto legislativo 12 aprile 1948, n. 1010, per lire 1.000.000.000;

d) alla esecuzione di opere pubbliche straordinarie a pagamento non differito di competenza di enti locali dell'Italia meridionale e insulare, in applicazione del secondo comma dell'articolo 1 della legge 3 agosto 1949, n. 589, per lire 4.500.000.000;

e) agli oneri relativi a concorsi e sussidi previsti da leggi organiche, ivi compresa la legge 4 aprile 1935, n. 454, concernente sussidi ai danneggiati dai terremoti verificatisi dal 1908 al 1920, nonché a concorsi e sussidi in dipendenza del secondo comma dell'articolo 1 della legge 3 agosto 1949, n. 589, per lire 695.000.000.

ART. 3.

È autorizzata per l'esercizio finanziario 1951-52 la spesa di lire 40.140.000.000 per provvedere, in relazione ai danni prodotti da eventi bellici, alla riparazione ed alla ricostruzione di beni dello Stato, agli interventi di interesse pubblico, nonché, in base alle disposizioni vigenti contenute nella legge 26 ottobre 1940, n. 1543 – integrata, per quanto riguarda il ripristino degli edifici di culto e di quelli degli enti di beneficenza e di assistenza, dal decreto legislativo presi-

DISEGNO DI LEGGE
DELLA COMMISSIONE

ART. 1.

Identico.

ART. 2.

Identico.

ART. 3.

Identico.

denziale 27 giugno 1946, n. 35, e dal decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 29 maggio 1947, n. 649, ratificati, con modificazioni, dalla legge 10 agosto 1950, n. 754, e, per quanto attiene agli edifici dei culti diversi dal cattolico, dal decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 736 – nel decreto legislativo luogotenenziale 10 maggio 1945, n. 240, nei decreti legislativi del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261, e 21 ottobre 1947, n. 1377, e nella legge 25 giugno 1949, n. 409:

a) alla ricostituzione dei beni degli enti pubblici locali e delle istituzioni pubbliche di beneficenza ed assistenza e degli edifici di culto, nonché degli edifici scolastici e delle scuole governative industriali, commerciali, agrarie ed artistiche di proprietà delle scuole stesse;

b) alla riparazione di alloggi di proprietà privata, da destinarsi alle persone rimaste senza tetto in dipendenza di eventi bellici;

c) alla concessione di contributi in capitale ai proprietari che provvedono direttamente alle riparazioni indifferibili ed urgenti e alla ricostruzione di propri alloggi danneggiati o distrutti dalla guerra, per destinarli alle persone rimaste senza tetto in dipendenza di eventi bellici;

d) alla concessione dei contributi straordinari in capitale previsti dall'articolo 56 del predetto decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261;

e) alla colmatura di buche e fosse scavate da bombe e proiettili.

ART. 4.

È stabilito per l'esercizio finanziario 1951-52 il limite d'impegno di lire 930.000.000 per:

1°) annualità da corrispondere a Istituti di case popolari, a cooperative di produzione e lavoro, a consorzi di proprietari ed altri enti riconosciuti idonei, per lavori di competenza dello Stato da eseguirsi in concessione al fine di provvedere a riparazioni, e ricostruzioni di fabbricati destinati al ricovero dei rimasti senza tetto in dipendenza di eventi bellici, a norma del punto secondo dell'articolo 5 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261;

2°) la concessione ai sensi dell'articolo 16 (secondo e terzo punto) del citato decreto legislativo del Capo provvisorio dello

ART. 4.

Identico.

Stato 10 aprile 1947, n. 261, nonché dell'articolo 1 della legge 25 giugno 1949, n. 409:

a) di contributi nel pagamento delle quote di ammortamento di mutui ipotecari consentiti a proprietari che provvedono direttamente alla ricostruzione e alle riparazioni indifferibili ed urgenti dei propri fabbricati distrutti o danneggiati da eventi bellici, per dare alloggio ai rimasti senza tetto in dipendenza degli stessi eventi bellici;

b) di contributi in sessanta semestralità da pagarsi direttamente a favore dei proprietari che provvedono con propri mezzi finanziari alle riparazioni dei loro fabbricati per lo scopo di cui alla lettera *a*);

c) di contributi costanti per trenta anni da pagarsi ai proprietari che provvedono alla ricostruzione dei loro fabbricati distrutti da eventi bellici oppure agli istituti mutuanti ai quali i proprietari stessi si sono rivolti per procurarsi i fondi necessari;

3°) la concessione ad enti vari ed a cooperative edilizie a contributo statale, ai sensi degli articoli 56 e 57 del citato decreto n. 261, del contributo previsto dal testo unico 28 aprile 1938, n. 1165, sui mutui da contrarsi dagli enti stessi, nonché per la concessione ad Istituti di case popolari e a Comuni del contributo per trentacinque anni dell'uno per cento previsto dall'articolo 12 della legge 2 luglio 1949, n 408.

ART. 5.

Sono altresì stabiliti per l'esercizio finanziario 1951-52 i seguenti limiti d'impegno per pagamenti differiti relativi a:

1°) sovvenzioni per linee e impianti elettrici previsti nel testo unico sulle acque e sugli impianti elettrici approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e con le norme stabilite nelle relative leggi speciali, lire 1.500.000.000;

2°) contributi a favore di enti locali per l'edilizia scolastica ai sensi del secondo comma dell'articolo 1 della legge 3 agosto 1949, n. 589, lire 30.000.000;

3°) contributi a favore di enti locali per acquedotti, fognature, opere igieniche e sanitarie ai sensi del secondo comma dell'articolo 1 della legge 3 agosto 1949, n. 589, lire 30.000.000;

4°) concorsi e sussidi per l'esecuzione delle opere pubbliche di interesse di enti locali mediante la corresponsione di contributi costanti per trentacinque anni a norma del primo comma dell'articolo 1 e del primo

ART. 5.

Identico.

comma dell'articolo 17 della legge 3 agosto 1949, n. 589, lire 2.200.000.000 di cui:

a) per la costruzione di opere stradali ai sensi dell'articolo 2 della citata legge n. 589 lire 600.000.000, destinate per lire 300.000.000 all'Italia meridionale e insulare;

b) per opere marittime da eseguirsi ai sensi dell'articolo 9 della citata legge n. n. 589, lire 40.000.000,

c) per opere elettriche da eseguirsi ai sensi dell'articolo 10 della citata legge n. 589, lire 80.000.000, destinate per lire 40.000.000 all'Italia meridionale e insulare;

d) per opere di edilizia scolastica da eseguirsi ai sensi dell'articolo 8 della citata legge n. 589, lire 600.000.000, destinate per lire 300.000.000 all'Italia meridionale e insulare;

e) per opere igieniche indicate agli articoli 3, 4, 5 e 6 della citata legge n. 589, lire 680.000.000, destinate per lire 340.000.000 all'Italia meridionale e insulare;

f) per opere ospedaliere di cui all'articolo 7 della citata legge n. 589, lire 200.000.000.

ART. 6.

Agli oneri dipendenti dall'applicazione della legge 9 maggio 1950, n. 329, riguardante la revisione dei prezzi contrattuali, si provvederà per ciò che riguarda le opere manutentorie a carico degli stanziamenti dei correlativi capitoli di parte ordinaria del bilancio e, per le opere di carattere straordinario, a carico degli stanziamenti corrispondenti alle autorizzazioni di spesa fissate negli articoli precedenti.

ART. 7.

Il fondo indiviso, inscritto nell'annesso stato di previsione in dipendenza della legge 10 agosto 1950, n. 647, riguardante opere straordinarie di pubblico interesse nell'Italia settentrionale e centrale, sarà, con decreti del Ministro del tesoro ripartito tra appositi capitoli di parte straordinaria in base ai programmi dei lavori da eseguire.

ART. 8.

È approvato il bilancio dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali, per l'esercizio finanziario 1951-52, allegato allo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici.

Gli eventuali prelevamenti tanto dal fondo di riserva per impreviste e maggiori spese di

ART. 6.

Identico.

ART. 7.

Identico.

ART. 8.

Identico.

personale e di carattere generale che dal fondo di riserva per opere straordinarie, nonché le conseguenti inscrizioni ai capitoli del bilancio dell'Azienda predetta delle somme prelevate, saranno disposti con decreti del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per i lavori pubblici di concerto con quello del tesoro.

Tali decreti verranno comunicati al Parlamento unitamente al conto consuntivo dell'Azienda stessa.

ART. 9.

Il fondo a disposizione iscritto nello stato di previsione della spesa dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali per l'esercizio finanziario 1951-52 per oneri di carattere generale per l'esecuzione di lavori stradali nell'Italia meridionale ed insulare, sarà ripartito, con decreti del Ministro del tesoro, fra capitoli di tale stato di previsione concernenti gli oneri medesimi.

ART. 9.

Identico.