CAMERA DEI DEPUTATI N. 2690-A

RELAZIONE DELLA VII COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI)

(RELATORE **DI LEO**)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEL TESORO

(MEDICI)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL BILANCIO

(ZOLI)

alla Presidenza il 30 gennaio 1957

—

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958

Presentata alla Presidenza il 9 luglio 1957

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

INDICE

ESAME ECONOMICO-FINANZIARIO:

Caratteristiche essenziali del bilancio *Pag.* 3
Ripartizione territoriale degli stanziamenti . . . . . » 7
Consistenza del bilancio . . . . . » 10
Sistema degli stanziamenti con pagamenti annuali . . . . . » 12
Problema dei residui . . . . . » 13
Investimenti . . . . . » 15
Politica dei lavori pubblici: *A*) Il coordinamento; *B*) La riorganizzazione . . . . . » 19

EDILIZIA:

La ricostruzione . . . . . » 21
Le nuove costruzioni . . . . . » 22
La eliminazione delle abitazioni malsane . . . . . » 23
Le cooperative . . . . . » 24
Realizzazioni e programmi . . . . » 24
U. N. R. R. A.-Casas . . . . . » 26
Istituto nazionale per il finanziamento della ricostruzione . . . . » 26
Assegnazione in proprietà di case di enti pubblici . . . . . » 26
Agevolazioni tributarie . . . . . » 27
Edifici pubblici . . . . . » 27
Edifici scolastici . . . . . » 27
Case comunali . . . . . » 28
Considerazioni conclusive . . . . . » 28

URBANISTICA:

Osservazioni generali . . . . . » 37
Piani regionali . . . . . » 38
Piani regolatori generali . . . . . » 38
Regolamenti edilizi . . . . . » 38

OPERE IGIENICHE:

Osservazioni generali . . . . . » 39
Acquedotti . . . . . » 39
Fognature . . . . . *Pag.* 40
Ospedali . . . . . » 40

OPERE IDRAULICHE:

Osservazioni generali . . . . . » 40
I bacini imbriferi montani ed il sovracanone idroelettrico . . . . . » 41
La situazione degli impianti elettrici e la produzione di energia elettrica » 42

OPERE MARITTIME . . . . . » 44

NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE . . » 46

AEROPORTO DI FIUMICINO . . . . . » 46

SERVIZI SPECIALI:

Natura dei servizi . . . . . » 46
Interventi di pronto soccorso . . . » 46
Provvedimenti definitivi in dipendenza di alluvioni, piene e frane » 47
Provvedimenti in dipendenza di terremoti . . . . . » 48
Costruzione nuove chiese . . . . . » 48
Ricostruzione del Cassinate . . . . » 49

VIABILITÀ:

Consistenza della rete viaria . . » 49
La circolazione nel 1956 . . . . . » 50
Gli incidenti stradali . . . . . » 51
Lo sviluppo del turismo . . . . » 51
Il Mercato comune europeo . . . » 52
La viabilità ordinaria . . . . . » 53
Le autostrade . . . . . » 54
Nuovi provvedimenti per le autostrade . . . . . » 57
L'A. N. A. S. e il suo bilancio . . . » 57
Il Codice della strada . . . . . » 59
Vigilanza sulle trasformazioni in corso . . . . . » 59

CONCLUSIONE . . . . . » 60

DISEGNO DI LEGGE . . . . . » 61

ESAME ECONOMICO FINANZIARIO

CARATTERISTICHE ESSENZIALI DEL BILANCIO

ONOREVOLI COLLEGHI !

Prima di dare inizio all'esame analitico, sotto il duplice profilo economico-finanziario, del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1957-58, il Relatore ritiene utile, servendosi del linguaggio delle cifre, di soffermare particolarmente l'attenzione sulle caratteristiche essenziali della generale impostazione del bilancio medesimo e dei suoi aspetti tecnico-contabili, onde avere un quadro che serva di base per una più ampia e completa visione dei vari problemi da esaminare.

La somma di lire 198.321.169.165, che costituisce la complessiva previsione di spesa, può essere variamente distinta ed analizzata.

Essa, com'è noto, si ripartisce in due grandi titoli:

Titolo I. – Spesa ordinaria	mil.	28.768
Titolo II. – Spesa straordinaria	»	169.553
Totale . . .	mil.	198.321

Le *spese ordinarie* comprendono quelle che sono considerate di carattere strettamente permanente o di normale gestione, quali, ad esempio, stipendi, pensioni, spese di funzionamento di uffici e servizi, e di manutenzione e riparazione di opere esistenti.

Le *spese straordinarie* sono le altre, e tra di esse trovano posto principalmente quelle destinate alla costruzione di nuove opere, e alla riparazione dei danni bellici.

Tenendo conto delle modalità di pagamento, si può ripartire lo stesso importo come segue:

Spese a pagamento immediato.	mil.	132.572
Spese a pagamento differito (o in annualità) . . .	»	65.749
Totale . . .	mil.	198.321

Le *spese a pagamento immediato* comprendono tutte quelle ordinarie precedentemente citate (stipendi, pensioni, spese di funzionamento, manutenzione, ecc.) nonché parte di quelle straordinarie, destinate al completamento ed alla costruzione di nuove opere, per le quali lo Stato ha l'immediata disponibilità finanziaria, sufficiente a coprirne l'intero costo.

Le *spese a pagamento differito o in annualità* sono quelle inscritte in bilancio per pagare una sola delle 30 o 35 rate in cui è stato frazionato l'onere a carico dello Stato, in dipendenza di opere e contributi per i quali non vi è l'immediata disponibilità per coprirne in una sola volta l'intero costo. Su questa rilevante voce del bilancio si dovrà, in seguito, richiamare la particolare attenzione dei Colleghi.

Volendo invece tener conto della destinazione, per grandi linee, dei 198 miliardi e 321 milioni previsti, la spesa complessiva può essere ripartita come segue:

1°) Spese di personale .	mil.	21.497
2°) Spese generali e diverse	»	1.665
3°) Manutenzione ordinaria	»	6.085
4°) Opere a pagamento immediato per leggi organiche	»	20.400
5°) Riparazione di danni bellici a pagamento immediato per leggi organiche . .	»	16.500
6°) Autorizzazioni speciali a pagamento immediato	»	66.425
7°) Opere e contributi in annualità autorizzati nel nuovo esercizio	»	5.805
8°) Stanziamenti per opere e contributi in annualità impegnati in esercizi precedenti.	»	59.944
Totale . . .	mil.	198.321

Le *spese di personale*, previste in 21 miliardi e 497 milioni, includono principalmente: stipendi, paghe ed altri assegni fissi; pensioni; compensi per lavoro straordinario; indennità per spese di trasporto

e missione; assegni per indennità di gabinetto; oneri previdenziali; compensi speciali e sussidi; missioni all'estero; spese di trasporto per trasferimenti; gettoni di presenza ai componenti di commissioni e di comitati; indennità e rimborso spese a funzionari a riposo, incaricati di eseguire collaudi; ed altre consimili.

Le *spese generali e diverse*, previste in 1 miliardo e 665 milioni, includono altri oneri di carattere generale, ma non concernenti il personale. Esse sono, ad esempio: spese postali, telegrafiche e telefoniche; fitti e canoni; spese per l'acquisto, il noleggio e la manutenzione di autoveicoli; spese di ufficio; spese per studi, ricerche sperimentali, preparazione di progetti, statistiche ed altre del genere.

Le *spese previste per la manutenzione ordinaria* in 6 miliardi e 85 milioni, sono quelle inscritte in bilancio per la conservazione delle opere già esistenti. Tali lavori manutentori in alcuni casi vengono gestiti direttamente dall'Amministrazione centrale, in altri dai Provveditorati regionali alle opere pubbliche, secondo quanto previsto dal decreto Presidenziale 30 luglio 1956 n. 1534 sul decentramento dei servizi del Ministero dei lavori pubblici.

Le *opere a pagamento immediato autorizzate da leggi organiche* sono previste in 20 miliardi e 400 milioni. Organiche – com'è noto – sono le leggi generali che regolano le forme ed i limiti dell'intervento dell'Amministrazione nei vari settori di sua competenza. Non si riferiscono ad opere determinate né fissano preventivamente la spesa per esercizio finanziario, la quale viene stabilita di volta in volta con la legge di bilancio, ovviamente in relazione alle dotazioni finanziarie accordabili in ciascun esercizio.

Il citato importo di 20 miliardi e 400 milioni, gestito in parte dalla Amministrazione centrale (9 miliardi e 20 milioni) ed in parte dai Provveditorati alle opere pubbliche (11 miliardi e 380 milioni), è destinato a opere stradali, marittime, idrauliche, igieniche, edilizie, a nuove costruzioni ferroviarie, ad opere ed apprestamenti in dipendenza di pubbliche calamità, nonché alla costruzione di nuove chiese ed al completamento di opere eseguite a mezzo di cantieri-scuola.

Le *spese per riparazione di danni bellici a pagamento immediato in dipendenza di leggi organiche previste* in 16 miliardi e 500 milioni concernono, come le precedenti, opere da eseguire sia a cura dell'Amministrazione centrale (850 milioni), sia a cura dei Provveditorati regionali (15 miliardi e 650 milioni). Esse investono principalmente la riparazione e la ricostruzione dei beni dello Stato, degli enti pubblici locali e delle istituzioni pubbliche di beneficenza e di assistenza; la riparazione e la ricostruzione degli edifici di culto; la corresponsione di contributi in capitale a privati.

Gli *stanziamenti derivanti da autorizzazioni speciali concernenti opere a pagamento immediato* ammontano a complessivi 66 miliardi e 425 milioni. Essi sono inscritti per 44 miliardi e 514 milioni in capitoli in gestione dell'Amministrazione centrale, e per 21 miliardi e 911 milioni in capitoli in gestione dei Provveditorati regionali alle opere pubbliche. Queste autorizzazioni speciali sono date con provvedimenti legislativi adottati per la realizzazione di determinate opere, secondo un preordinato piano finanziario, che talvolta è poliennale; le somme da iscriversi in bilancio, in uno o più esercizi, sono cioè fissate a priori e preventivamente autorizzate.

In questi ultimi anni si è verificata una vera e propria moltiplicazione di tali autorizzazioni speciali, a cui ha fatto riscontro una sensibile contrazione degli stanziamenti autorizzati annualmente dalle leggi di bilancio per opere previste da leggi organiche, come mostra il seguente prospetto riferito al quinquennio 1952-53 – 1956-57:

	1952-53	1953-54	1954-55	1955-56	1956-57
			(milioni di lire)		
leggi organiche	77.170	68.000	46.855	38.000	31.500
leggi speciali	22.695	25.338	33.955	56.402	75.721

L'inflazione delle leggi speciali appare evidente se si consideri che nell'esercizio 1952-53 l'attività del Ministero dei lavori pubblici, in attuazione di leggi organiche, rappresentava il 77 per cento della spesa, mentre il 23 per cento era costituito dagli stanziamenti effettuati in dipendenza di leggi speciali.

Nell'esercizio 1957-58, invece, le posizioni risultano pressoché rovesciate; a riprova del crescente aumento delle autorizzazioni speciali, va detto che nel bilancio in corso di esame sono inseriti stanziamenti in attuazione di ben 22 leggi speciali, per importi vari, di cui una perfino di sole lire 5.100.000.

Il fenomeno delle leggi speciali non è corretto perché i problemi che esse mirano a risolvere non sono più pressanti di tanti altri; politicamente, poi, è controproducente, perché per lo meno dà l'impressione che si vogliano favorire determinate categorie di interessi o determinate località, ciò che crea naturali diffidenze e malcontenti.

Occorre contenere il fenomeno delle leggi speciali entro i rigorosi limiti della necessità per consentire una politica dei lavori pubblici, organica e produttiva, svolta su un piano generale e nazionale che permetta di raggiungere in ogni settore realizzazioni graduali, ma certe.

Le *spese in annualità e semestralità*, indicate in cifra arrotondata in 65 miliardi e 749 milioni di lire, comprendono:

5 miliardi e 805 milioni corrispondenti a limiti d'impegno concessi nell'esercizio 1957-1958, per contributi e per pagamenti differiti relativi a sovvenzioni, concorsi e sussidi;

59 miliardi e 944 milioni circa, dipendenti dall'incidenza delle annualità impegnate in esercizi decorsi.

Va osservato che quest'ultimo importo non rappresenta che lo stanziamento inscritto in bilancio per il pagamento di debiti contratti in esercizi precedenti, in relazione ad opere autorizzate e realizzate o in corso di esecuzione. D'altra parte, gli stanziamenti previsti in conformità di limiti d'impegno per pagamenti differiti non possono essere assimilati agli stanziamenti previsti per pagamenti in unica soluzione, data la peculiare caratteristica delle spese differite. Infatti, per le somme previste in bilancio per opere a pagamento immediato, v'è corrispondenza fra stanziamenti e importo delle opere da realizzare; i nuovi limiti d'impegno, invece, corrispondono soltanto alla prima delle 30 o 35 rate costanti che l'Amministrazione s'impegna di corrispondere a partire dall'esercizio 1957-1958, mentre l'entità delle opere da realizzare corrisponde ad un costo che è di 30 o 35 volte il limite d'impegno medesimo.

Altro discorso va fatto per quanto attiene al valore delle opere a pagamento differito, atteso che questo risulta dalla capitalizzazione del contributo costante. I 5 miliardi e 805 milioni di nuovi limiti previsti per l'esercizio prossimo, tenuto conto che i contributi si aggirano mediamente intorno a 4 per cento, consentiranno l'esecuzione di opere il cui valore può presumersi in 135 miliardi ed il cui costo si calcola ad oltre 200 miliardi.

* * *

Come si è potuto rilevare, nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici, una notevolissima parte della previsione di spesa è riservata alle opere. È comunque utile vedere l'incidenza sul bilancio in esame delle spese per il personale e delle spese diverse in confronto di quelle destinate ai servizi.

Il seguente prospetto, che considera le singole rubriche del bilancio, ne dà l'esatta misura:

OGGETTO	Spese per il personale	Spese diverse	Spese per lavori	Totale
	(milioni di lire)			
SPESE EFFETTIVE ORDINARIE				
Spese generali in gestione dell'Amministrazione centrale	18.039	1.188	—	19.227
Spese generali relative agli Uffici tecnico-amministrativi decentrati	1.076	265	—	1.341
Debito vitalizio	2.115	—	—	2.115
Opere in gestione dell'Amministrazione centrale	—	—	3.310	3.310
Opere in gestione degli Uffici tecnico-amministrativi decentrati	—	—	2.775	2.775
Totale spese ordinarie	21.230	1.453	6.085	28.768
SPESE EFFETTIVE STRAORDINARIE				
Spese generali in gestione dell'Amministrazione centrale	267	133	—	400
Spese in gestione degli Uffici tecnico-amministrativi decentrati	—	79	—	79
Opere a pagamento non differito in gestione della Amministrazione centrale e contributi ad Aziende autonome ed Enti vari	—	—	51.854	51.854
Spese per il pronto soccorso in gestione degli Uffici tecnico-amministrativi decentrati	—	—	800	800
Opere a pagamento non differito in gestione degli Uffici tecnico-amministrativi decentrati	—	—	48.171	48.171
Spese in annualità e semestralità	—	—	65.749	65.749
Autorizzazioni di spese non ripartite	—	—	2.000	2.000
Spese per i cantieri-scuola	—	—	500	500
Totale spese straordinarie	267	212	169.074	169.553
TOTALE GENERALE	21.497	1.665	175.159	198.321

Percentualmente le spese per il personale incidono sul complesso della previsione nella misura del 10,8 per cento e quelle diverse nella misura dello 0,8 per cento. Il rimanente 88,4 per cento della complessiva spesa prevista è destinata alle opere.

Le percentuali sopra indicate risulterebbero peraltro ancora più basse se, anziché calcolate sull'ammontare del bilancio, fossero riferite all'importo delle opere complessivamente realizzabili (a pagamento immediato e differito).

* * *

Illustrando, sia pure sommariamente, la ripartizione della previsione complessiva, il relatore ha avuto occasione di porre in rilievo che alcune spese vengono gestite dall'Amministrazione centrale mentre altre sono di competenza dei Provveditorati regionali alle opere pubbliche. Il prospetto che segue mostra appunto tale ripartizione di competenze nella gestione del bilancio, cui corrisponde evidentemente una divisione di compiti fra Amministrazione centrale e Amministrazione decentrata.

SPESE	Amministrazione centrale	Uffici decentrati	Totale
Spese di personale	21.497	—	21.497
Spese generali e diverse	1.665	—	1.665
Manutenzione ordinaria	3.310	2.775	6.085
Opere a pagamento immediato per leggi organiche	9.020	11.380	20.400
Danni di guerra a pagamento immediato per leggi organiche	850	15.650	16.500
Autorizzazioni speciali a pagamento immediato	44.514	21.911	66.425
Opere e contributi in annualità per nuovi limiti	5.805	—	5.805
Stanziamenti per opere e contributi in annualità per limiti concessi in esercizi precedenti	59.944	—	59.944
	146.605	51.716	198.321

RIPARTIZIONE TERRITORIALE DEGLI STANZIAMENTI

Utili elementi sulla ripartizione territoriale degli stanziamenti può fornire, invece, il seguente prospetto nel quale gli stanziamenti stessi sono distinti a seconda dei Provveditorati alle opere pubbliche, ai quali sono assegnati. Occorre però avvertire che il prospetto si limita ad analizzare le sole voci concernenti opere da eseguire in unica soluzione, escludendo sia le spese di personale e generali, sia quelle cui si provvede con pagamento differito, le quali ultime sono riservate all'Amministrazione centrale.

È apportuno avvertire anche che la gestione di competenza dell'Amministrazione centrale interessa l'intero territorio nazionale; solo che, *a priori*. non se ne potrebbe con certezza indicare la ripartizione per regioni.

UFFICI	Opere varie per leggi organiche	Danni bellici per leggi organiche	Opere varie per autorizzazioni speciali	Totale
Amministrazione centrale	9.020	850	44.484	54.354
Magistrato alle acque e Provveditorato di Venezia	300	530	5.417	6.247
Provveditorato di Trento	300	100	225	625
» Milano	850	770	1.241	2.861
» Torino	830	1.150	1.072	3.052
» Genova	400	550	981	1.931
» Bologna	600	2.230	3.489	6.319
» Firenze	600	1.210	2.647	4.457
» Ancona	200	700	954	1.854
» Perugia	200	160	462	822
» Roma	1.200	950	2.073	4.223
» L'Aquila	350	1.200	80	1.630
» Napoli	750	2.930	1.900	5.580
» Bari	350	620	395	1.365
» Potenza	350	600	60	1.010
» Catanzaro	700	380	500	1.580
» Cagliari	1.600	370	200	2.170
» Palermo	1.000	1.200	245	2.445
Pronto soccorso	800	—	—	800
TOTALE PROVVEDITORATI	11.380	15.650	21.941	48.971
TOTALE GENERALE	20.400	16.500	66.425	103.325

Dal precedente prospetto può trarsi anche un'altra indicazione: che, cioè, mentre per i Provveditorati dell'Italia meridionale e delle Isole è prevista una somma complessiva di 15 miliardi e 780 milioni, per i Provveditorati dell'Italia centrale e settentrionale gli stanziamenti ammontano a 32 miliardi e 391 milioni.

Se poi si volesse includere l'intera giurisdizione del Provveditorato alle opere pubbliche di Roma, nella parte meridionale del territorio nazionale, inclusione che non gioverebbe a delimitare geograficamente le zone depresse del sud, gli stanziamenti destinati ad opere a pagamento immediato ammonterebbero a 20 miliardi e 3 milioni per il sud e le isole, ed a 28 miliardi e 168 milioni per il centro-nord. In relazione a tale indicazione, occorre mettere in evidenza che un eventuale riferimento agli interventi finanziari della Cassa del Mezzogiorno sarebbe erroneo, in quanto la legge istitutiva di questo ente prevede tali interventi in funzione straordinaria ed integrativa, così escludendo, in modo perentorio, che di essi venga tenuto conto nella ripartizione dei fondi ordinari, ed in particolare dei fondi del Ministero dei lavori pubblici.

Qui occorre ricordare che il Parlamento, in sede di discussione ed approvazione della legge istitutiva della Cassa per il Mezzogiorno promise alle popolazioni meridionali che, malgrado gli interventi della Cassa « *restano ferme le attribuzioni e gli oneri dei Ministeri competenti per le opere, anche straordinarie, alle quali lo Stato provvede con carattere di generalità, al cui finanziamento viene fatto fronte mediante stanziamenti dei singoli stati di previsione dei Ministeri suddetti* » (ultimo comma, articolo 1, della legge 10 agosto 1950, n. 646).

Questa affermazione di principio, pienamente rispondente alle finalità della istituzione della Cassa, si riallaccia a quanto era stato disposto dalla legge 3 agosto 1949, numero 589, la quale, concedendo notevolissimi contributi agli Enti locali in quasi tutti i settori delle opere pubbliche, attribuì, con l'ultimo comma dell'articolo 17, metà degli stanziamenti all'Italia meridionale e insulare e metà all'Italia settentrionale e centrale.

Su questo punto dell'equa ripartizione dei fondi assegnati al Ministero dei lavori pubblici per opere da effettuarsi nel nord e per opere da effettuarsi nel sud (problema del quale a nessuno sfugge la peculiare delicatezza) va rilevato che nei due esercizi immediatamente successivi alla istituzione della Cassa le esigenze del sud furono dal Ministero stesso adeguatamente rispettate: non così, però, a partire dagli esercizi 1953-54.

Ecco, infatti, quale è stata l'assegnazione di fondi ai Provveditorati regionali alle opere pubbliche:

Esercizio	Italia centro settentrionale	Italia meridionale e isole
1950-51 . . .	31.142	24.561
1951-52 . . .	34.830	32.296
1952-53 . . .	36.885	35.860
1953-54 . . .	35.066	28.510
1954-55 . . .	26.964	20.140
1955-56 . . .	27.883	20.320
1956-57 . . .	26.781	20.790
1957-58 . . .	32.391	15.780
	251.902	198.257

A tutto l'esercizio 1957-58 l'Italia meridionale e le Isole hanno avuto dunque dal Ministero dei lavori pubblici 53 miliardi e 645 milioni in meno di ciò che è stato dato all'Italia settentrionale e centrale.

Si potrebbe obiettare che, per quanto concerne i lavori pubblici, occorre avere riguardo non soltanto ai fondi gestiti dai Provveditorati, ma anche a quelli che l'Amministrazione centrale ha in gestione diretta, con i quali essa sarebbe in grado di ristabilire l'equilibrio.

A questo riguardo però si osserva, quanto all'esercizio 1957-58, che ad esaurire i 109 miliardi e 130 milioni di effettiva disponibilità per l'esecuzione di nuove opere, restano:

800 milioni per il pronto soccorso;

54 miliardi e 384 milioni per opere cui si provvederà in unica soluzione;

5 miliardi e 805 milioni di nuovi limiti per opere in annualità.

Delle due somme più importanti (può trascurarsi l'altra, di cui nessuno si augura di poter essere il beneficiario), la prima, i 54 miliardi e 354 milioni, ha le seguenti destinazioni:

	Italia meridionale e Isole	Italia settentrionale e centrale	Indivisi
Capitolo n. 129. — Opere stradali	—	—	15
Capitolo n. 130. — Strade nelle zone depresse	—	1.279	—
Capitolo n. 131. — Sistemazione strade statali	4.000	—	—
Capitolo n. 132. — Autostrade	—	12.000	—
Capitolo n. 133. — Opere marittime	3.000	—	—
Capitolo n. 134. — Escavazioni marittime	—	—	300
Capitolo n' 135. — Porto di Genova	—	3 500	—
Capitolo n. 136. — Opere idrauliche	—	400	850
Capitolo n. 138. — Opere per enti vari	—	—	5
Capitolo n. 139. — Nuove chiese	—	—	2.500
Capitolo n. 140. — Abitazioni malsane	—	—	19.500
Capitolo n. 142. — Acquedotto pugliese	5	—	—
Capitolo n. 143. — Alluvioni, piene, frane	—	—	300
Capitolo n. 144. — Terremoti	—	—	200
Capitolo n. 145. — Terremoti	—	—	300
Capitolo n. 146. — Danni bellici	—	—	850
Capitolo n. 147. — Strade ferrate	2.050	1.800	—
Capitolo n. 228. — Aeroporto di Roma	—	2.000	—
Capitolo n. 229. — Cantieri-scuola	—	—	500
Totali	9.055	20.979	24.320

Da questo prospetto risulta che sui fondi a disposizione dell'Amministrazione centrale l'Italia meridionale e le isole hanno, già in partenza, altri 11 miliardi e 914 milioni in meno. Quanto ai rimanenti 24 miliardi e 320 milioni, tuttora indivisi, si ha ragione di temere, sulla scorta di quanto si è anno per anno sperimentato, che non ci si allontanerà di molto dalle stesse proporzioni. Lo stesso può dirsi dei 5 miliardi e 805 milioni di nuovi limiti per opere da eseguire in annualità: anche in tale settore – e in particolare nel campo dell'edilizia economica e popolare – si ripeterà la sperequazione. Giova ricordare in proposito che nell'esercizio 1956-57 l'Italia centro-settentrionale ha avuto circa il 75 per cento dei 3 miliardi autorizzati dalla legge 9 agosto 1954, n. 705, e l'Italia meridionale e le isole il rimanente 25 per cento. Per l'esercizio 1957-58, è indicativo il fatto, rilevato presso il Ministero dei lavori pubblici, che si sono già comunicate alcune promesse di contributo per 235 milioni al centro nord e per 139 milioni al sud ed isole.

Ai fini di un'obiettiva valutazione va detto che per quanto concerne i limiti di impegno tale differenza può essere dipesa anche dalla minore preparazione tecnica e dalle minori possibilità finanziarie degli Enti locali del Mezzogiorno, i quali hanno dimostrato di non essere in grado di utilizzare, al pari dei comuni e delle province settentrionali, le leggi che, come quella 3 agosto 1949, n. 589, prevedono la concessione di benefici a loro favore.

Comunque sia, va detto, in definitiva, che, quanto all'esercizio che s'inizia con il 1° luglio 1957, le popolazioni del sud potranno contare su circa 30 miliardi in meno di quanto sarà posto a disposizione delle popolazione del nord.

CONSISTENZA DEL BILANCIO

Assai opportuno appare qualche cenno *sulla effettiva consistenza* delle cifre del bilancio onde stabilire quali stanziamenti sul totale importo di 198 miliardi e 321 milioni, potranno realmente tradursi in nuove opere.

Già da un sommario esame delle rubriche che compongono la previsione per il 1957-58 può rilevarsi che alcune di esse riguardano spese che, pur se indispensabili al raggiungimento dei fini cui è preposto il Ministero, non sono destinate all'esecuzione di opere.

Con riferimento al prospetto di pagina 6, si rileva, infatti, che:

21 miliardi e 497 milioni sono destinati a coprire spese di personale;

1 miliardo e 665 milioni sono stanziati per far fronte a spese generali e diverse;

6 miliardi e 85 milioni sono destinati alla manutenzione ordinaria, ossia alla conservazione di opere già esistenti;

59 miliardi e 944 milioni, infine, sono stati iscritti in bilancio per il pagamento dei debiti contratti dallo Stato per opere eseguite in esercizi precedenti.

Eliminando tali somme, in quanto non direttamente investibili in opere, restano:

opere a pagamento immediato per leggi organiche	mil.	20.400
riparazione di danni bellici a pagamento immediato per leggi organiche	»	16.500
autorizzazioni speciali a pagamento immediato . .	»	66.425
opere e contributi in annualità per nuovi limiti . .	mil.	5.805
Totale	mil.	109.130

Pertanto, il bilancio *apparente* di 198 miliardi e 321 milioni si riduce ad un bilancio *effettivo* di 109 miliardi e 130 milioni e la reale consistenza delle autorizzazioni di spesa, sulle quali il Ministero dei lavori pubblici potrà contare nel prossimo esercizio, è rappresentata da 103 miliardi e 325 milioni utilizzabili in unica soluzione per il completamento e l'esecuzione di opere pubbliche, e da 5 miliardi e 805 milioni di limiti concessi per opere e contributi con pagamenti in annualità.

Poiché nei 109 miliardi e 130 milioni sopradetti sono compresi 16 miliardi, di cui 4 per la manutenzione di strade statali, e 12 per la costruzione di autostrade, da versare al bilancio dell'A. N. A. S., cui compete la esecuzione e la gestione dei relativi lavori, può affermarsi che la reale gestione che verrà svolta dal Ministero, per i settori di opere pubbliche di sua specifica e diretta competenza, ammonta soltanto a 93 miliardi e 130 milioni, cioè a circa il 47 per cento della intera previsione.

Giova, però, ripetere quanto si è già detto a proposito della somma di 5 miliardi e 805 milioni, dei quali è autorizzato lo stanziamento per opere e contributi a pagamenti rateali, e cioè che la corresponsione delle somme stesse importa l'impegno a pagare le rate successive (29 o 34) nei futuri esercizi, e dà luogo alla esecuzione di opere per un valore che si è indicato in circa 135 miliardi.

Accertata la effettiva consistenza finanziaria del bilancio dei lavori pubblici, è opportuno procedere ad un esame comparativo, per grosse cifre, dello stato di previsione in esame con quello dell'esercizio precedente:

	Esercizio 1956-57	Esercizio 1957-58	Differenza
	—	—	—
1°) Spese di personale	19.232	21.497	+ 2.265
2°) Spese generali e diverse	1.288	1.665	+ 377
3°) Manutenzione ordinaria	5.250	6.085	+ 835
4°) Opere a pagamento immediato per leggi organiche	17.200	20.400	+ 3.200
5°) Danni bellici a pagamento immediato . .	14.300	16.500	+ 2.200
6°) Autorizzazioni speciali a pagamento immediato	75.721	66.425	— 9.296
7°) Opere e contributi in annualità per nuovi limiti	6.455	5.805	— 650
8°) Stanziamenti per opere e contributi in annualità per limiti concessi in esercizi precedenti . . .	53.491	59.944	+ 6.453
	192.937	198.321	+ 5.384

L'esame puro e semplice delle cifre della tabella mostrerebbe un aumento di stanziamenti per lire 5 miliardi e 384 milioni.

Tale aumento, però, è solo apparente, in quanto una più attenta analisi delle singole voci ci indica come la situazione del bilancio, ai fini della sua effettiva potenzialità, ossia della disponibilità di mezzi per la realizzazione *di nuove opere*, sia tutt'altro che migliorata. Infatti:

l'aumento di milioni 2.265 nelle spese di personale, dovuto alle nuove disposizioni sul trattamento economico degli statali, non ha alcuna rilevanza sull'entità delle opere;

l'aumento di 377 milioni per spese generali e diverse non ha, come il precedente, alcuna incidenza sull'ammontare delle opere stesse;

l'aumento di 835 milioni per la manutenzione ordinaria di opere esistenti non consente, evidentemente, che la conservazione di ciò che precedentemente è stato fatto;

l'aumento di 6 miliardi e 453 milioni – relativo agli stanziamenti inscritti in bilancio per pagare annualità derivanti da limiti concessi in esercizi precedenti – è da tenere in nessun conto trattandosi, come si è visto, di fondi destinati a pagare un debito contratto in dipendenza di opere eseguite in altri esercizi.

Eliminate tali voci, l'effettiva previsione concernente le opere che il Ministero si appresta ad eseguire od a sovvenzionare nell'esercizio 1957-58, ivi compresi i 16 miliardi dell'A. N. A. S., dei quali sopra s'è detto, appare, in confronto dell'esercizio precedente, come dal seguente prospetto:

	Esercizio 1956-57	Esercizio 1957-58	Differenza
	—	—	—
a) opere a pagamento immediato per leggi organiche	17.200	20.400	+ 3.200
b) danni bellici a pagamento immediato per leggi organiche	14.300	16.500	+ 2.200
c) autorizzazioni speciali a pagamento immediato	75.721	66.425	— 9.296
d) opere e contributi in annualità per nuovi limiti	6.455	5.805	— 650
	113.676	109.130	— 4.546

In definitiva, quello che poteva sembrare un incremento di 5 miliardi e 384 milioni, viene a concretarsi in una *riduzione effettiva* di 4 miliardi e 546 milioni. Da ciò una sensibile diminuzione delle opere che il Ministero dei lavori pubblici potrà eseguire nel prossimo esercizio.

Per quanto in particolare riguarda le due voci soggette a riduzione di stanziamenti, vale rilevare che la riduzione di cui alla lettera *c*) è dovuta alla cessazione o riduzione dell'onere autorizzato dalle leggi per Salerno, per edifici universitari in Roma, per il risanamento dei «Sassi» di Matera, per l'aeroporto di Fiumicino ed altre e che la differenza in meno di 650 milioni, di cui alla lettera *d*), concernendo limiti d'impegno per opere a pagamento differito, si traduce in effetti in un minore importo di opere per circa 13 miliardi.

Volendo però confrontare l'entità degli investimenti complessivi realizzabili rispettivamente nei due esercizi e risultanti dalla somma degli investimenti diretti dello Stato e di quelli degli enti e privati (investimenti indiretti) provocati dall'intervento statale, i risultati sono i seguenti:

	Esercizio 1956-57	Esercizio 1957-58	Differenza
	—	—	—
opere direttamente ed indirettamente realizzabili con pagamento immediato	113	106	— 7
opere direttamente ed indirettamente realizzabili con pagamento in annualità	152	134	— 18
	265	240	— 25

Pertanto, nell'esercizio finanziario 1957-58, pur con un aumento apparente di stanziamenti per 5 miliardi e 384 milioni, potranno realizzarsi opere per un importo di 25 miliardi minore di quelle dell'esercizio precedente.

SISTEMA DEGLI STANZIAMENTI CON PAGAMENTI ANNUALI

Si è parlato finora di pagamenti annuali o rateali o differiti in contrapposizione a pagamenti immediati o pagamenti in unica soluzione. Al riguardo sembra necessario un chiarimento.

Nel dopoguerra il Ministero dei lavori pubblici ha dovuto affrontare, con ogni urgenza e con grande impiego di mezzi, l'incombente tragico problema della ricostruzione di vastissimi settori di opere pubbliche.

Oltre che provvedere alla vera e propria ricostruzione di opere andate distrutte, occorreva riguadagnare il tempo perduto, fare – almeno in parte – ciò che non era stato possibile nel periodo di stasi provocata dalla guerra in ogni campo dell'attività nazionale.

Ma erano necessari per quelle opere migliaia di miliardi e lo Stato non era ovviamente in grado di sborsarli subito. Così fu giocoforza ricorrere alla esecuzione delle opere medesime servendosi del sistema dei pagamenti rateali: in ogni esercizio fu autorizzato un certo limite d'impegno, corrispondente alla cifra che il Ministero si impegnava di stanziare e pagare annualmente per il periodo di 30 o 35 anni.

I limiti di impegno annualmente concessi – arrotondati in milioni di lire – risultano i seguenti:

Esercizi precedenti al 1945-46		mil.	492
Esercizio	1945-46	»	58
»	1946-47	»	278
»	1947-48	»	803
»	1948-49	»	527
»	1949-50	»	8.722
»	1950-51	»	7.362
»	1951-52	»	6.846
»	1952-53	»	7.308
»	1953-54	»	7.675
»	1954-55	»	5.839
»	1955-56	»	7.579
»	1956-57	»	6.455
»	1957-58	»	5.805
	Totale	mil.	65.749

In relazione ai predetti limiti, in ciascun esercizio, sono stati inscritti in bilancio, onde provvedere al pagamento delle varie annualità, i seguenti stanziamenti, corrispondenti alla sommatoria dei vari limiti concessi:

Esercizio	1945-46	mil.	550
»	1946-47	»	828
»	1947-48	»	1.631
»	1948-49	»	2.158
»	1949-50	»	10.880
»	1950-51	»	18.242
»	1951-52	»	25.088
»	1952-53	»	32.396
»	1953-54	»	40.071
»	1954-55	»	45.910
»	1955-56	»	53.489
»	1956-57	»	59.944
»	1957-58	»	65.749
	Totale	mil.	356.936

Tale carico annuale, che per il 1957-58 ha sorpassato i 65 miliardi, in dipendenza delle leggi sull'edilizia popolare e sull'edilizia scolastica è destinato a raggiungere, fra pochi esercizi, i 77 miliardi annui sempre che, nel frattempo, non vengano concessi nuovi limiti per eseguire opere con pagamenti rateali. Ciò che il Ministero dei lavori pubblici dovrà stanziare nel prossimo trentennio per estinguere i debiti finora contratti ammonta a ben 2.315 miliardi.

Purtroppo, del ricorso a tale sistema, che ha mutato volto alla politica dei lavori pubblici, trasformandola da politica di interventi diretti in politica di contributi, cioè da politica dei lavori in politica essenzialmente finanziaria, il bilancio del Ministero risente oggi le pesanti conseguenze.

A parte la considerazione che qualsiasi forma di pagamento rateale comporta un maggior onere dovuto agli interessi, è da rilevare che nell'ambito del predetto bilancio il carico di questi è venuto a costituire *un vero e proprio debito pubblico*, destinato ad incidere per un lunghissimo periodo di tempo sulla effettiva consistenza del bilancio.

La gravità di tale onere ha suscitato giustificate apprensioni, così che da molti parti è stata rappresentata l'opportunità di trasferire al Tesoro questo debito, il cui peso verrebbe così, assai più equamente, a ripartirsi fra tutti i bilanci di spesa.

Una tale soluzione, se anche potesse realizzarsi, non dovrebbe comunque far perdere

di vista agli organi ministeriali competenti le gravi conseguenze che il sistema dei pagamenti rateali comporta. Occorre rendersi conto del notevole maggior costo delle opere, eseguite con pagamenti in annualità, e studiare tutti gli accorgimenti che possano, se non eliminare, per lo meno frenare il continuo aggravarsi dell'attuale situazione.

Si pensi, ad esempio, che una qualsiasi opera del valore effettivo di 100 milioni, costruita col contributo dello Stato del 4 per cento per 35 anni ed assistita dalla concessione di un mutuo di favore della Cassa depositi e prestiti al tasso del 5,80 per cento, viene a provocare un materiale esborso di complessivi 235 milioni di cui 95 a carico dell'ente beneficiario e 140 a carico dello Stato.

Purtuttavia, queste apprensioni di natura economica-finanziaria vanno contemperate con la preoccupazione, che si ritiene pur essa impegnativa, di gravi problemi sociali, che, nonostante i consistenti impegni già assunti, sono tuttora da risolversi e perciò presenti alla vigile sensibilità del Governo e del Parlamento.

PROBLEMA DEI RESIDUI

Tra le principali critiche che vengono mosse, anche in sede parlamentare, alla gestione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, appaiono particolarmente insistenti quelle rivolte al continuo aumento dei residui, di quelle somme ossia che, non risultando spese nell'esercizio in cui sono state autorizzate, vengono a trasportarsi, per importi talora rilevanti, negli esercizi successivi.

Dall'imponente consistenza dei residui che, alla fine dell'esercizio 1955-56, ammontavano ad oltre 393 miliardi, si sono volute trarre illazioni sulla capacità dell'Amministrazione a far fronte ai propri compiti istituzionali.

Poichè il fenomeno dei residui è diretta filiazione dell'attuale impostazione del bilancio dei lavori pubblici è necessario premettere brevi cenni esplicativi.

Fino agli esercizi immediatamente successivi all'ultima guerra, il bilancio dei lavori pubblici, per quanto si riferiva particolarmente alle opere di carattere straordinario (costruzioni, completamenti, sistemazioni e riparazioni straordinarie), funzionava di fatto come un « bilancio di cassa », cioè annualmente ed indipendentemente dalle spese autorizzate, venivano inscritte in bilancio soltanto le somme che si ritenevano necessarie per fronteggiare i pagamenti da effettuare nell'esercizio.

A titolo di esempio, può dirsi che, se con una legge veniva autorizzata l'esecuzione di lavori per un importo di un miliardo ed invece si prevedeva che nel primo esercizio i pagamenti si sarebbero aggirati sui 200 milioni, il Ministero dei lavori pubblici limitava l'inscrizione degli stanziamenti di bilancio ai 200 milioni necessari alle effettive esigenze di cassa. Negli esercizi successivi – od anche nello stesso – venivano chiesti gradualmente i rimanenti 800 milioni di stanziamenti, mano a mano che, col progredire dei lavori, si rendeva necessario provvedere ai pagamenti.

In tal modo, evidentemente, si evitava il formarsi di residui.

Poichè, d'altra parte, gli impegni dovevano essere assunti non in relazione agli stanziamenti di bilancio, bensì alle autorizzazioni di spesa, i relativi pagamenti venivano imputati dapprima ad esaurimento dei residui di bilancio e successivamente in conto della competenza dell'esercizio.

Ciò comportava formalmente l'inosservanza delle norme sulla contabilità generale dello Stato, le quali prescrivono che il conto della competenza va tenuto separato da quello dei residui.

Successivamente, sia per riportare il bilancio dei lavori pubblici alla esatta osservanza delle norme sulla contabilità generale dello Stato, sia per osservare la norma sancita dall'articolo 81 della Costituzione in merito alla copertura di tutte le spese autorizzate, gli organi di controllo e quelli parlamentari hanno disposto che dal bilancio di cassa si tornasse a quello di competenza, e che quindi nel bilancio stesso venissero annualmente stanziate somme pari all'ammontare complessivo delle opere comunque previste. Ne consegue che, non tenendosi conto del tempo che occorre per portare materialmente a termine una determinata opera, gli stanziamenti di competenza risultano di gran lunga *esuberanti* nei confronti delle effettive necessità di cassa, e quindi – alla fine di ciascun esercizio – rimangono inerogate ingenti somme che, cumulandosi anno per anno con i nuovi stanziamenti di competenza, anche essi non immediatamente spendibili, dànno luogo al formarsi ed all'accrescersi di imponenti residui passivi.

Il problema dei residui si presenta per il Ministero dei lavori pubblici con carattere di particolare gravità, in quanto mentre per la maggior parte dei Ministeri il ciclo delle operazioni per giungere al pagamento si esaurisce nel giro di un solo esercizio – trattandosi spesso di spese di personale o

generali – nel bilancio dei lavori pubblici il 90 per cento delle autorizzazioni sono rivolte alla esecuzione di opere pubbliche.

Ora è noto che il ciclo tecnico-amministrativo per la esecuzione di un'opera pubblica richiede un lungo periodo di tempo, in quanto alla programmazione di massima delle opere seguono la esecuzione e l'approvazione del progetto, la gara di appalto, il reperimento dei terreni, l'esecuzione materiale dell'opera, la sua ultimazione e il collaudo; e, quando si tratta di opere di interesse di Enti locali o di privati, la concessione da parte della Cassa depositi e prestiti o di altri Istituti di credito, del mutuo occorrente per pagare i lavori. Soltanto nell'assurda ipotesi che in dodici mesi si portino a compimento tutti gli atti ora detti, il Ministero dei lavori pubblici sarebbe in grado di non fare accrescere i propri residui.

Pur consapevole di queste difficoltà, l'Amministrazione dei lavori pubblici ha cercato di impedire l'ulteriore aggravamento del problema dei residui, attraverso una maggiore speditezza nell'espletamento delle procedure.

È da ritenersi che una sostanziale riduzione dei residui potrà ottenersi solo attraverso una diversa impostazione del bilancio di previsione; tuttavia, proposte concrete del Ministero dei lavori pubblici trasmesse in tale senso a quello del Tesoro, hanno trovato una decisa opposizione.

Quale contributo alla soluzione – sia pure parziale – del problema, e ai fini di una maggiore speditezza nelle procedure amministrative, il relatore ritiene di sottoporre all'esame degli onorevoli colleghi ed alle decisioni del Ministro alcune modifiche:

a) Per quanto concerne la concessione di contributi in annualità, occorrerebbe introdurre opportune riforme legislative. In particolare nel settore delle opere che si eseguono con il contributo dello Stato, previsto dalla legge n. 589 del 1949, avviene spesso che, pur essendo stato concesso il contributo, le opere non vengano eseguite: ciò dipende dall'assoluta mancanza di coordinamento fra la fase della concessione del contributo (che rientra nelle attribuzioni del Ministero dei lavori pubblici) e quella, successiva, della concessione del mutuo (di competenza dei vari istituti finanziari). Per porre termine a questo increscioso stato di cose, sarebbe utile realizzare una sorta di coordinamento tra i due interventi, così che la concessione del mutuo avvenga solo allorché è certo che il concessionario ottenga il prestito. Questa riforma dovrebbe essere inquadrata in una revisione generale della legge n. 589 del 1949, al fine di snellirne in più parti il funzionamento ed il meccanismo procedurale, conformemente anche alle promesse fatte dal Ministro dei lavori pubblici durante la discussione del precedente bilancio. È noto che il Ministero dei lavori pubblici ha già approntato il testo delle modifiche: sarebbe indispensabile che esse giungessero in porto superando tutte le remore e tutti gli ostacoli che vi si frappongono.

b) L'adeguata revisione dell'Albo nazionale degli appaltatori, consentendo una opportuna selezione, contribuirebbe a realizzare una buona e rapida esecuzione delle opere.

L'Albo nazionale degli appaltatori rappresenta una essenziale misura di garanzia per l'Amministrazione e per la buona esecuzione dei lavori di sua competenza, in quanto consente all'Amministrazione stessa di conoscere preventivamente i soggetti con i quali entrerà in rapporti, così stretti e così delicati come quelli che si sostanziano nell'appalto delle opere pubbliche. D'altro canto, l'iscrizione all'albo consente di ridurre ancora una volta forme e procedure burocratiche, poiché l'impresa iscritta non ha più bisogno, per concorrere alle gare, di esibire una documentazione complessa e numerosa, essendo sufficiente che esibisca il certificato di iscrizione all'albo stesso.

Per queste ragioni è necessario che sia al più presto ripristinata la funzionalità dell'albo, naturalmente apportando alla vecchia legge del 1942 tutte le modificazioni dettate dall'esperienza e dai mutati ordinamenti giuridici, tanto più che ora il Consiglio di Stato, con ampio e motivato parere, ha rimosso ogni ostacolo in ordine ai dubbi sorti circa la legittimità costituzionale della proposta di legge sulla modifica dell'albo predetto, presentata dal collega onorevole Camangi. È perciò augurabile che la legge possa essere presto varata.

c) La riforma del Capitolato generale di appalto dovrà snellire le procedure, con conseguente vantaggio della speditezza di lavoro degli uffici amministrativi.

Il Capitolato generale di appalto attuale rimonta al 1895, che ricalca quasi integralmente quello del 1870: non può non rispecchiare, dunque, le esigenze di quei tempi ormai tanto lontani e così diversi dai nostri.

È noto che il Ministero dei lavori pubblici ha già approvato il testo delle nuove Condizioni generali, che i suoi uffici dovranno inse-

rire nei singoli contratti: ma è indispensabile che questo testo diventi operante al più presto, se effettivamente si vuole snellire l'opera dell'Amministrazione.

INVESTIMENTI

Ai fini di un concreto apprezzamento della qualità della spesa pubblica, si presenta particolarmente significativo l'esame delle spese destinate ad investimenti. Corrispondono questi – com'è noto – ad erogazioni che in vario modo concorrono alla formazione di capitali; nel nostro caso essi comprendono principalmente le spese destinate ad opere da costruire a cura ed a carico dello Stato, o da eseguire da Enti e da privati con il concorso od il contributo dello Stato.

Nel determinare l'ammontare degli investimenti va tenuto conto non solo di ciò che viene realizzato direttamente dallo Stato con le sue erogazioni, ma anche di ciò che Enti e privati sono portati a fare in dipendenza dello stimolo provocato dall'intervento statale.

Questo interessante argomento. che in precedenti discussioni sul bilancio dei lavori pubblici è stato appena adombrato, meriterebbe più ampia trattazione perché pone in luce non soltanto quanto il Ministero realizza con i mezzi di bilancio, ma anche il complesso delle opere che in virtù dei suoi interventi sono realizzate dagli Enti e dall'iniziativa privata.

Lo studio dei riflessi economici diretti ed indiretti, provocati dalla spesa statale, dovrebbe costituire quindi una importante base di valutazione per la scelta degli interventi che risultino più produttivi in senso economico e sociale.

Le spese di investimento – sviluppate per capitoli di bilancio – sono classificate nel prospetto seguente, a seconda che si riferiscano a:

1°) stanziamenti inscritti in dipendenza di investimenti già realizzati in esercizi precedenti;

2°) stanziamenti relativi ad investimenti da realizzare nell'esercizio a totale carico dello Stato;

3°) stanziamenti o limiti d'impegno relativi ad investimenti da realizzare nell'esercizio a parziale carico dello Stato;

4°) totale delle opere realizzabili sia a totale o parziale carico dello Stato (colonne 2 e 3), sia da Enti e privati in dipendenza degli stanziamenti di cui alla colonna 3.

Capitolo	OGGETTO	Stanziamenti per investimenti di esercizi precedenti (1)	Stanziamenti per investimenti a totale carico dello Stato (2)	Stanziamenti e limiti per investimenti a parziale carico dello Stato (3)	Programmi realizzabili dallo Stato (colonne 2 + 3) e da Enti e privati (4)
37	Spese per l'acquisto di autoveicoli, ecc. .	—	18	—	18
41	Genio civile e Magistrato per il Po . . .	—	100	—	100
53	Spese per l'impianto e il funzionamento .	—	30	—	30
129	Opere stradali, ecc.	—	—	15	60
130	Opere relative alla viabilità ordinaria, ecc	—	1.279	—	1.356
131	Lavori a cura dell'A. N. A. S. . . .	—	4.000	—	4.000
132	Costruzioni di autostrade, ecc.	—	12.000	—	12.000
133	Costruzioni a cura dello Stato	—	3.000	—	3.000
134	Recuperi, rinnovazioni, ecc. . . .	—	300	—	300
135	Lavori di ripristino delle opere ecc. .	—	3.500	—	3.500
136	Opere idrauliche e vie navigabili . . .	—	1.250	—	1.550
137	Spese per la sistemazione idraulica . . .	—	—	—	—
138	Opere da eseguirsi dallo Stato	—	5	—	5
139	Concorso dello Stato nella costruzione, ecc.	—	2.000	—	2.300
140	Provvedimenti per l'eliminazione, ecc . .	—	19.000	—	19.000
141	Acquedotti, opere igieniche e sanitarie .	—	—	—	—
142	Contributi straordinari a favore ecc. .	—	5	—	5
143	Alluvioni, piene, frane, ecc.	—	200	100	390
144	Terremoti: lavori a cura dello Stato .	—	—	200	400
145	Spese per la concessione di sussidi . .	—	—	300	600
146	Spese in dipendenza di danni bellici .	—	850	—	850
147	Spese per la costruzione di strade ferrate .	—	3.850	—	3.850
148	Spese per l'apprestamento dei materiali ecc.	—	800	—	800
149	Spese in dipendenza di danni bellici .	—	500	30	540
150	Opere relative alla viabilità, ecc.	—	1.457	—	1.544
151	Spese per l'esecuzione di altre opere. .	—	4.010	250	4.400
152	Spese in dipendenza di danni bellici .	—	92	8	108
153	Opere relative alla viabilità, ecc. . . .	—	200	—	212
154	Spese per l'esecuzione di altre opere. .	—	325	—	330
155	Spese in dipendenza di danni bellici . .	—	770	—	781
156	Opere relative alla viabilità, ecc.	—	421	—	445
157	Spese per l'esecuzione di altre opere. . .	—	1.570	100	1.689
158	Spese in dipendenza di danni bellici . .	—	1.120	30	1.186
159	Opere relative alla viabilità, ecc.	—	791	—	839
160	Spese per l'esecuzione di altre opere. . .	—	1.010	100	1.126
161	Spese in dipendenza, ecc	—	530	20	559

Capitolo	OGGETTO	Stanziamenti per investimenti di esercizi precedenti (1)	Stanziamenti per investimenti a totale carico dello Stato (2)	Stanziamenti e limiti per investimenti a parziale carico dello Stato (3)	Programmi realizzabili dallo Stato (colonne 2 + 3) e da Enti e privati (4)
162	Opere relative alla viabilità, ecc.	—	816	—	864
163	Spese per l'esecuzione di altre opere. . .	—	565	—	572
164	Spese in dipendenza di danni bellici, ecc.	—	2.130	100	2.293
165	Opere relative alla viabilità, ecc. . . .	—	824	—	873
166	Spese per l'esecuzione di altre opere. . .	—	2.955	310	3.313
167	Spese in dipendenza di danni bellici . .	—	1.195	15	1.230
168	Opere relative alla viabilità, ecc.	—	872	—	924
169	Spese per l'esecuzione di altre opere. . .	—	2.115	260	2.411
170	Spese in dipendenza di danni bellici	—	700	—	711
171	Opere relative alla viabilità, ecc.	—	935	—	991
172	Spese per l'esecuzione di altre opere. . .	—	200	20	230
173	Spese in dipendenza di danni bellici . .	—	160	—	163
174	Opere relative alla viabilità, ecc.	—	252	—	267
175	Spese per l'esecuzione di altre opere. . .	—	390	20	416
176	Spese in dipendenza di danni bellici .	—	950	—	965
177	Opere relative alla viabilità, ecc. . . .	—	923	—	978
178	Spese per l'esecuzione di altre opere. . .	—	2.350	—	2.386
179	Spese in dipendenza di danni bellici. . .	—	1.100	100	1.218
180	Spese per l'esecuzione di altre opere. .	—	400	30	436
181	Spese in dipendenza di danni bellici. . .	—	4.400	330	4.436
182	Spese per l'esecuzione di altre opere. . .	—	1.250	—	1.269
183	Spese in dipendenza di danni bellici. .	—	620	—	630
184	Provvidenze per i danni, ecc.	—	150	—	150
185	Spese per l'esecuzione di altre opere. . .	—	595	—	604
186	Spese in dipendenza di danni bellici. .	—	600	—	609
187	Spese per l'esecuzione di altre opere. . .	—	410	—	416
188	Spese in dipendenza di danni bellici. . .	—	380	—	386
189	Spese per l'esecuzione di altre opere. . .	—	1.100	100	1.218
190	Spese in dipendenza di danni bellici. . .	—	1.100	100	1.218
191	Spese per l'esecuzione di altre opere. .	—	1.145	100	1.264
192	Spese in dipendenza di danni bellici. . .	—	370	—	376
193	Spese per l'esecuzione di altre opere. . .	—	1.800	—	1.827
194	Assegnazione per la sistemazione, ecc. .	—	—	—	—
195	Assegnazione per spese, ecc.	—	—	—	—
196	Assegnazione per spese, ecc.	—	—	—	—
197	Opere stradali, ecc.	18	—	—	—

Capitolo	OGGETTO	Stanziamenti per investimenti di esercizi precedenti (1)	Stanziamenti per investimenti a totale carico dello Stato (2)	Stanziamenti e limiti per investimenti a parziale carico dello Stato (3)	Programmi realizzabili dallo Stato (colonne 2 + 3) e da Enti e privati (4)
198	Concorsi e sussidi	2.035	—	135	3.240
199	Opere marittime	11	—	—	—
200	Concorsi e sussidi	240	—	5	120
201	Opere marittime	302	—	—	—
202	Opere idrauliche	5.380	—	99	1.436
203	Concorsi e sussidi	395	—	60	1.260
204	Opere idrauliche	948	—	—	—
205	Opere edilizie	42	—	—	—
206	Concorsi e sussidi	7.745	—	1.500	30.000
207	Opere edilizie	807	—	—	—
208	Edilizia economica	1.152	—	—	—
209	Contributi costanti, ecc.	18.873	—	3.000	75.000
210	Acquedotti, opere igieniche e sanitarie	128	—	—	—
211	Concorsi e sussidi	5.700	—	525	11.025
212	Contributi costanti, ecc.	95	—	20	520
213	Opere in dipendenza, ecc.	1	—	—	—
214	Opere in dipendenza, ecc.	9	—	—	—
215	Contributi trentennali, ecc	6.070	—	320	7.880
216	Contributi trentacinquennali, ecc.	235	—	40	2.600
217	Annualità trentennali, ecc.	1.965	—	—	—
218	Annualità trentennali, ecc.	1.048	—	100	1.450
219	Annualità trentennali, ecc.	688	—	—	—
220	Ricostruzione e riparazione, ecc.	1.356	—	—	—
221	Ricostruzione e riparazione, ecc.	62	—	—	—
222	Costruzione del nuovo aeroporto di Roma.	276	—	—	—
223	Contributi trentacinquennali, ecc.	2.250	—	—	—
224	Contributi trentacinquennali, ecc.	1.838	—	—	—
225	Contributo costante, ecc.	50	—	—	—
226	Annualità trentennali, ecc.	150	—	—	—
227	Annualità trentennali, ecc.	88	—	—	—
228	Fondo indiviso	—	2.000	—	2.000
229	Cantieri scuola	—	500	—	500
230	Annualità dovute alla Cassa depositi e prestiti	—	—	—	—
	Totale	59.945	100.835	8.442	240.508

Dal precedente prospetto è facile rilevare come il totale delle prime tre colonne coincida con gli stanziamenti di bilancio, escluse le spese di personale e generali e quelle per la ordinaria manutenzione, ed inclusi 148 milioni che, pur stanziati fra le spese generali, sono destinati, però, all'acquisto di macchine ed attrezzi (e quindi a spese di investimento).

Nel totale della 2ª e 3ª colonna ritroviamo, con la rettifica di cui sopra, i 109 miliardi e 130 milioni che più volte abbiamo considerati come l'effettiva consistenza, su cui il Ministero può realmente contare per la realizzazione dei suoi programmi.

L'ultima colonna pone in evidenza l'ammontare delle opere che il Paese vedrà concretizzarsi in dipendenza di questo bilancio; opere che, come già si è detto, sono eseguite in parte a completo carico dello Stato ed in parte saranno fatte da Enti e privati col concorso dello Stato.

La ripartizione per settori di competenza del suddetto importo è la seguente:

a cura dell'Amministrazione centrale	Milioni	190.345
a cura degli uffici decentrati	»	50.163
	Milioni	240.508

La notevole differenza fra il Ministero ed i Provveditorati è dovuta al fatto che i capitoli delle opere da eseguire con pagamenti in annualità sono tutti in gestione ministeriale.

Tenuto conto delle modalità di pagamento, gli investimenti possono così distinguersi a seconda che siano realizzabili:

con pagamenti in unica soluzione	Milioni	105.977
con pagamenti differiti	»	134.531
	Milioni	240.508

Infine, per settori di opere, gli investimenti vengono così ripartiti:

Opere stradali	Milioni	26.413
Opere igieniche . . .	»	16.869
Opere idrauliche . . .	»	15.794
Danni bellici	»	34.901
Opere marittime . . .	»	6.920
Opere edilizie.	»	131.836
Nuove costruzioni ferroviarie	»	3.850
Altre opere.	»	3.925
	Milioni	240.508

POLITICA DEI LAVORI PUBBLICI

A) Il coordinamento.

L'attività del Ministero dei lavori pubblici sovente si concreta nella esecuzione di opere destinate al soddisfacimento di esigenze dei vari rami della Pubblica Amministrazione. Infatti, per il Ministero dell'interno, si provvede alla costruzione di caserme di polizia; per la Pubblica Istruzione, si costruiscono scuole, università, musei, biblioteche, ecc.; per i Trasporti, ferrovie e strade; per l'Agricoltura, si provvede al regime delle acque, le quali servono anche ai bisogni della produzione elettrica e di quella industriale; per la Giustizia, si costruiscono tribunali e carceri; per la Marina, i porti, e così di seguito.

La conoscenza più ampia di tutte queste esigenze, in una visione unitaria e coordinatrice, non dovrebbe essere negata al Ministero dei lavori pubblici, il quale non può essere considerato soltanto un organo tecnico, ma anche di coordinamento delle attività di tutti i vari settori delle opere, in collaborazione con le Amministrazioni stesse.

In effetti, una efficace politica dei lavori pubblici non può sorgere che dall'impiego coordinato di tutti gli strumenti disponibili, ed idonei.

L'intensificazione dell'intervento dello Stato, che è espressione tipica della vita moderna, rende urgente e necessaria l'eliminazione di ogni dispersione di energie e ciò può ottenersi solo attraverso un'amministrazione sana ed ordinata.

Il Ministero dei lavori pubblici è certamente l'organo dello Stato al quale deve essere delegato, in via generale, il compito di progettare e costruire tutte quelle opere che sono necessarie, nei vari campi della vita associata.

Da vari anni si assiste, invece, nel settore delle opere pubbliche al prevalere di una tendenza centrifuga e di un processo di erosione delle originarie competenze, attraverso la creazione di enti che agiscono in modo del tutto indipendente, nonchè alle richieste da parte di altre Amministrazioni di assorbire ulteriori attribuzioni proprie del Ministero.

Su questi punti è stata richiamata più volte l'attenzione del Parlamento per riaffermare la esigenza di attuare una politica organica e coordinata, affidata all'Amministrazione dei lavori pubblici. Tesi questa che non esclude, tuttavia, la sopravvivenza di alcuni Enti che hanno dimostrato di saper conseguire proficui risultati; anche l'attività

loro però deve essere coordinata alle direttive generali del Ministero dei lavori pubblici, e da questo vigilata.

B) LA RIORGANIZZAZIONE.

Anche in relazione alla ora rilevata opera di coordinamento e di direzione, che va necessariamente e sempre più decisamente riservata al Ministero dei lavori pubblici, appare indispensabile procedere anche alla revisione della struttura ed allo snellimento dell'attuale organizzazione, affinché sia conseguita quella migliore funzionalità, che consenta di pervenire con prontezza al conseguimento di ottimi risultati.

Intanto, poichè larghe ed importanti attribuzioni sono state devolute con il decentramento ai Provveditorati alle opere pubbliche, organi permanenti dell'Amministrazione dei lavori pubblici, si rende evidente la necessità che gli organi centrali, i cui compiti dovrebbero essere prevalentemente di coordinamento e di direzione amministrativa, adeguino la loro azione alla nuova fisionomia dell'Amministrazione.

Il problema della unificazione della direzione della politica dei lavori pubblici poi si collega con quello di una efficiente riorganizzazione degli uffici, che permetta, attraverso la opportuna creazione di organi di studio centrali uno stretto collegamento con le varie Amministrazioni dello Stato.

In questo processo di ridimensionamento di compiti e di riorganizzazione di servizi, si inquadra la necessità di riportare il Consiglio Superiore dei lavori pubblici alle sue funzioni di massimo ed unico organo consultivo dello Stato in materia tecnica, e di una migliore organizzazione delle sue Sezioni, chiamando a farne parte oltre che rappresentanti delle varie Amministrazioni, anche docenti universitari ed esperti tecnici di chiara fama. Si ravvisa altresì l'opportunità di modificare e potenziare l'attuale struttura del Servizio tecnico centrale nel senso di scinderlo dal Consiglio Superiore e di costituirlo in un servizio, con funzioni oltre che di studio, anche di ordine attivo.

Per quanto riguarda gli organi decentrati, merita di essere rilevata la particolare posizione del Provveditore alle opere pubbliche. A lui sono affidate le funzioni di dirigente, responsabile dell'organo amministrativo regionale, e di presidente del Comitato tecnico-amministrativo, al quale incombe l'obbligo di esprimere il parere su tutti gli atti più importanti svolti dal Provveditorato.

Tale situazione è in contrasto con il principio giuridico, il quale prevede che gli organi consultivi debbano essere indipendenti da quelli di amministrazione attiva, principio che trova la sua massima espressione nell'indipendenza della magistratura amministrativa, e di quella di controllo. Il fatto che il Comitato tecnico-amministrativo dei Provveditorati sostituisce, con il suo parere, quello degli organi consultivi centrali dello Stato accresce il disagio, e rende più evidente la necessità di una riforma che elimini tale inconveniente

Nello stesso settore degli organi decentrati sembra poi opportuno rilevare una difformità di organizzazione fra i diversi Provveditorati, dei quali alcuni hanno uffici interni con competenza per materia, altri invece seguono il sistema della competenza territoriale. Appare quindi necessaria una opportuna regolamentazione che realizzi una uniforme struttura organizzativa.

Anche la questione della attrezzatura degli Uffici tecnici centrali e periferici va tenuta in particolare considerazione da parte del Ministero, che deve dotarli di tutti gli strumenti che consentano un più proficuo lavoro e di una maggiore disponibilità di tecnici e di mezzi.

Nel settore dell'edilizia deve prospettarsi la opportunità di una nuova organizzazione dei relativi servizi, in rispondenza all'enorme incremento di attività.

* * *

Sulla questione della insufficienza degli organici è stato posto in questi ultimi anni l'accento, in sede di discussione dei bilanci, senza che però si sia potuto finora addivenire all'auspicato loro adeguamento, reso necessario dal moltiplicato intervento statale in tutti i settori delle opere pubbliche che ha caratterizzato questo dopoguerra, e dalla diversa struttura dell'Amministrazione a seguito dell'istituzione dei Provveditorati regionali alle opere pubbliche.

La negativa di massima opposta, per ragioni di bilancio, alla richiesta di ampliamento di organici in sede di attuazione della legge-delega, ha operato, anche nei confronti del Ministero dei lavori pubblici, nonostante la particolare posizione di esso, per effetto delle ricordate circostanze.

Non è concepibile che il Ministero possa in futuro svolgere le sue funzioni – che impegnano oggi 16 mila impiegati – col solo personale dei ruoli organici, i cui posti sono poco più di 6.000. Dei 16.000 impiegati in

servizio, infatti, una gran parte, circa 10.000 è costituita da elementi dei ruoli aggiunti – già ruoli speciali transitori – e tale personale, avvalendosi delle leggi sull'esodo volontario, va progressivamente riducendosi di numero senza che possano essere sostituiti coloro che cessano dal servizio.

Una aliquota del personale dei ruoli organici appartiene ad un ruolo ad esaurimento (quello delle Nuove Costruzione ferroviarie). Anche se numericamente non rilevante, tale aliquota comprende elementi di elevata preparazione, il cui progressivo allontanamento dal servizio, senza possibilità di sostituzione con corrispondente assunzione di personale di grado iniziale dello stesso ruolo, aggrava la deficienza di personale, particolarmente sensibile nelle carriere direttive.

La difficile situazione si è potuta sinora superare mediante la selezione dei quadri e l'utilizzazione nella migliore maniera del personale disponibile; essa, però, è destinata ad aggravarsi nel prossimo futuro, a mano a mano che cesseranno dal servizio gli impiegati delle categorie ad esaurimento.

È indispensabile quindi provvedere d'urgenza, anche perchè occorre del tempo per dare agli impiegati reclutati attraverso i concorsi una adeguata preparazione professionale, che si acquista solo con l'esperienza.

Nel quadro del problema generale degli organici, che può essere risolto solo con la necessaria revisione di essi, si inseriscono particolari questioni, quale è quella della posizione dei Provveditori e dei Vice Provveditori alle opere pubbliche, non esaurientemente disciplinata dalle norme entrate in vigore il 1° aprile 1957. Sarebbe necessario istituire un apposito ruolo per i Provveditori alle opere pubbliche.

Altra questione meritevole della più attenta considerazione perché siano studiati i mezzi più opportuni a risolverla è quella del reclutamento degli ingegneri del Genio civile, che incontra gravi difficoltà. La scarsa affluenza di candidati ai relativi concorsi non ha consentito finora di portare il ruolo al *plenum* previsto dall'organico.

EDILIZIA

Tra i vari problemi della vita nazionale quello dell'edilizia ha sempre occupato in Italia un posto di preminente importanza, soprattutto a causa del forte incremento demografico.

Il miglioramento del tenore di vita dei cittadini meno abbienti, che trova la sua base nel giusto salario ed in una casa civilmente confortevole, oltre a rappresentare uno dei maggiori compiti dello Stato, costituisce un interesse diretto della collettività nazionale. Non v'è Stato che non ponga tra i suoi problemi di più urgente soluzione quello dell'edilizia per il popolo; si può anzi affermare che l'interessamento e l'azione che i poteri pubblici dedicano ad esso costituiscono uno dei segni della civiltà di una nazione.

La stasi verificatasi durante la guerra e le gravi distruzioni arrecate aggravarono enormemente tale problema, il quale aveva assunto dimensioni indubbiamente allarmanti.

LA RICOSTRUZIONE

Sembra al relatore che innanzi tutto debba prendersi in esame il settore della ricostruzione.

È a tutti noto come, in questi anni, lo sforzo di fronteggiare l'esigenza della ricostruzione abbia calamitato, con carattere di priorità, notevoli, ponderosi interventi.

Per quanto concerne la ricostruzione edilizia, tali interventi riguardano principalmente:

1°) la concessione di contributi a privati per il ripristino dei loro fabbricati distrutti o danneggiati dalla guerra (decreto legislativo luogotenenziale 9 giugno 1945, n. 305, seguito dal decreto legislativo luogotenziale 10 aprile 1947, n. 261; legge 25 giugno 1949, n. 409; legge 27 dicembre 1953, n. 968, e 31 luglio 1954, n. 607);

2°) l'attuazione dei piani di ricostruzione (decreti legislativi luogotenenziali 10 marzo 1945, n. 154, 10 aprile 1947, n. 261, e 17 aprile 1948, n. 740, e legge 27 gennaio 1951, n. 1402).

Ripristino case di abitazione.

Allo scopo di favorire e stimolare l'attività dei privati per la riparazione e ricostruzione delle abitazioni di loro proprietà, sinistrate a seguito degli eventi bellici, lo Stato concede, come è noto, contributi in capitale e contributi rateali.

I primi riguardano lavori di riparazione e ricostruzione, che comportino una spesa non superiore rispettivamente a lire 500.000 e lire 1.200.000 e sono corrisposti in unica soluzione. Essi possono raggiungere anche il 70-80 per cento della spesa e in qualche particolare caso l'intero importo di essa.

Per lavori di importo superiore, invece, i contributi vengono corrisposti in sessanta

semestralità o trenta annualità costanti, secondo che trattisi di riparazioni o ricostruzioni, ed assumono la denominazione di « contributi diretti rateali ».

Sino al 31 dicembre 1956 erano stati concessi:

a) per riparazioni: contributi pari alla annualità di lire 232.384.814;

b) per ricostruzioni: contributi pari alla annualità di lire 4.631.639.180.

I vani riparati con il contributo dello Stato da privati, da Istituti autonomi per le case popolari e dall'I. N. C. I. S., nel periodo di tempo predetto, sono in numero di 4.619.691 per un importo di lavori di lire 190.873.825.000.

I vani ricostruiti con il contributo dello Stato nello stesso periodo sono 411.721 per un importo di lavori di lire 158.815.386.000.

L'ATTUAZIONE DEI PIANI DI RICOSTRUZIONE.

È superfluo sottolineare la grande importanza dell'attività intrapresa dallo Stato in tale campo perché i piani di ricostruzione adempiono ad una funzione di carattere sociale, economico ed estetico, proponendosi di eliminare le tracce lasciate dalla guerra e di consentire la ricostruzione o nuova costruzione di edifici sia pubblici che privati ed il risanamento, secondo criteri organici e moderni, dei comuni sinistrati.

I comuni che hanno l'obbligo di adottare un piano di ricostruzione sono finora 460, ed il loro numero è sempre in aumento. Di essi 207 hanno chiesto l'intervento dello Stato, intervento che è già stato decretato per 191 e sta per esserlo per gli altri 16.

Il finanziamento globale effettuato sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici dal 1949-50 al 1956-57 ammonta all'annualità di lire 1.048.053.900, corrispondente al capitale di lire 16.916.722.000. Con tale somma sono stati finanziati 119 piani di ricostruzione, i cui lavori sono stati in parte ultimati ed in parte sono in corso di esecuzione.

Rimangono da finanziare n. 72 piani e da completarne circa 100 per una spesa complessiva preventivata di lire 19 miliardi, corrispondente all'annualità di circa un miliardo e 200 milioni.

La dotazione di lire 100 milioni prevista sul capitolo n. 218 del prossimo esercizio si rivela purtroppo inadeguata, ed è augurabile che nell'avvenire possano essere riservati alla attuazione dei suddetti piani i necessari mezzi finanziari.

LE NUOVE COSTRUZIONI

Oltre che nella ricostruzione delle abitazioni distrutte e nella riparazione delle costruzioni danneggiate dalla guerra, nonché nella esecuzione dei piani di ricostruzione, lo Stato è intervenuto nel campo delle nuove costruzioni edilizie con tutta una serie di importantissimi provvedimenti. Con questi si è voluto attuare o almeno promuovere specialmente la costruzione di nuove case di abitazione, la cui penuria era di grave ostacolo alla ripresa del paese, avendo raggiunto indici impressionanti, come dianzi si è detto, sia per ragioni inerenti il normale incremento della popolazione italiana, sia per ragioni provocate ed aggravate dalla guerra, quali lo spostamento di grandi masse di popolazione da abitati rurali ai centri cittadini maggiori (urbanesimo) e la lunga stasi che, a causa degli eventi bellici e delle loro inevitabili conseguenze economiche, avevano caratterizzato il settore edilizio.

Il primo intervento legislativo nel campo dell'edilizia sovvenzionata è stata la legge 8 maggio 1947, n. 399, la quale prevedeva la concessione di contributi in capitale, fino alla metà del costo delle costruzioni, e di contributi in annualità, per l'altra metà, in favore dell'edilizia popolare sovvenzionata, nonché contributi di incoraggiamento a favore di privati, che avessero costruito nuove abitazioni. Questa legge, esauritisi i fondi, è diventata inoperante.

Ad essa ha fatto seguito la legge 2 luglio 1948, n. 408 (legge Tupini), che, riallacciandosi al sistema previsto dal testo unico 28 aprile 1938, n. 1165, dispone la concessione soltanto di contributi in 35 annualità costanti a carico dello Stato, a favore di Enti e di Cooperative per la costruzione di case a tipo popolare. Essa concede anche agevolazioni tributarie in favore dell'edilizia privata.

Caratteristiche particolari presentano poi due leggi successive, l'onere delle quali non è a carico del bilancio del Ministero dei lavori pubblici. Si vuole alludere alla legge Fanfani del 28 febbraio 1949, n. 43, istitutiva della gestione I. N. A.-Casa, la quale si fonda sulla impostazione di contributi obbligatori a carico dei datori di lavoro e dei lavoratori e di un contributo in capitale dello Stato, per la creazione di un fondo destinato alla costruzione di case per i lavoratori allo scopo anche di alleviare la disoccupazione operaia; nonché alla legge 10 agosto 1950, n. 715 (legge Aldisio), che si basa sul concetto della creazione di un fondo di rotazione, formato attraverso l'accordo tra

lo Stato e gli Istituti di credito fondiario ed edilizio, per la concessione di mutui a lunga scadenza (35 anni) e a modico interesse (4 per cento) a favore di coloro che intendono costruirsi una nuova abitazione e che dispongono di almeno il 25 per cento del capitale occorrente per la costruzione. Quest'ultima legge è ormai inoperante, dato che si é esaurito lo stanziamento originario di lire dieci miliardi, ed il successivo stanziamento di un altro miliardo previsto dalla legge 26 luglio 1956, n. 824.

Alla soluzione di uno specifico, particolare problema, quello della eliminazione delle abitazioni malsane si rivolge la legge Romita del 9 agosto 1954, n. 640, per la costruzione di abitazioni, a totale carico dello Stato, da assegnare alle famiglie ricoverate in ricettacoli, ai quali, non può essere riconosciuta la caratteristica di umana abitazione.

Particolare menzione merita infine la legge 9 agosto 1954. n. 705, la quale ha concesso nuovi stanziamenti di bilancio per la concessione di contributi in annualità per gli esercizi finanziari dal 1954-55 al 1958-59 in attuazione della legge n. 408 del 1948.

La enorme utilità di sollecitare l'iniziativa privata e stimolare l'impiego del risparmio nella costruzione di case di abitazione, i buoni risultati raggiunti nel breve periodo di applicazione della legge Aldisio spingono il relatore a sollecitare adeguati stanziamenti finanziari per consentire il normale funzionamento della legge stessa, tenuto conto delle numerosissime richieste pervenute al Ministero. Tra i vari sistemi escogitati per favorire l'incremento edilizio, quello della concessione di mutui a tasso di favore, previsto dalla legge Aldisio, sembra il più proficuo, perché presenta l'indiscutibile merito di non gravare il bilancio dello Stato della onerosissima incidenza del pagamento di annualità per lunghi periodi.

Anche il sistema della legge relativa alla I. N. A.-Casa consente in sostanza una contribuzione in capitale da parte dello Stato che va ad aggiungersi, come si è detto. ai contributi versati dai lavoratori e dai datori di lavoro e crea un fondo di rotazione cui affluiscono le somme provenienti dall'assegnazione a riscatto o dalla semplice locazione degli alloggi. Detto sistema, che ha senza dubbio conseguito tangibili risultati, potrà, con profitto, operare anche nell'avvenire, tanto più se adeguatamente inserito nel complesso delle numerose iniziative che sembra ormai tempo di inquadrare in un sistema di più vasto orizzonte, armonico, completo e definitivo, che assommi in sé tutta la complessa materia e ne risolva razionalmente i problemi nei molteplici aspetti essenziali.

Quest'ultimo rilievo induce ad esprimere la preoccupazione che l'assenza di un efficace coordinamento della materia nel suo complesso possa compromettere l'esito di ogni iniziativa anche se presa con il proposito migliore.

Un'altra preoccupazione attiene all'esigenza di una maggiore facilità e correntezza dei finanziamenti. Al riguardo si potrebbe pensare ad un'organizzazione intesa a raccogliere dalle diverse fonti le disponibilità, particolarmente dei noti Istituti di credito, che all'edilizia popolare debbono per le loro finalità sociali destinare una parte dei propri capitali.

Ciò consentirebbe altresì una più razionale ripartizione di finanziamenti, da subordinare ad una organica programmazione, che tenga conto e della entità dei bisogni e delle possibilità di sviluppo dell'economia del Paese.

D'altro canto il rafforzamento dell'azione degli Istituti delle case popolari e il coordinamento delle operazioni di finanziamento edilizio consentirebbero anche di soddisfare un bisogno da più parti manifestatosi e comunque evidente: quello di seguire da vicino lo sviluppo edilizio e il progredire delle opere affidate ad altri enti, e di far sorgere nuovi centri abitati nelle zone che il miglioramento della viabilità, la bonifica e l'opera di detti enti in genere rende più accessibile al lavoro.

A parte poi il dubbio sulla possibilità che la Cassa depositi e prestiti possa indefinitamente continuare a sopportare così gravosi interventi, sta il fatto che non è su questa base che si può risolvere il problema delle abitazioni, anche quando si tenga conto della prosecuzione dei vari programmi in atto, delle diverse iniziative e provvedimenti.

Né si ritiene apprezzabile, o che comunque possa giovare alla soluzione del preoccupante problema dell'edilizia, il fatto che alcuni enti finanziatori si siano dedicati alla costruzione di alloggi, che d'altro canto affittano ad alti prezzi.

LA ELIMINAZIONE DELLE ABITAZIONI MALSANE

Per quanto riguarda il problema delle abitazioni malsane, deve dirsi che la legge 9 agosto 1954, n. 640, sopracitata, costituisce, indubbiamente, un notevole mezzo per la eliminazione di grotte, tuguri, e baracche, purtroppo ancora oggi adibiti ad alloggi; ma deve tenersi presente che dal censimento del

1951 è rimasto accertato che in Italia almeno 220 mila famiglie erano ricoverate in abitazioni malsane. Perciò, malgrado le realizzazioni che si sono potute finora conseguire, il problema non può considerarsi risolto né può sperarsi di risolverlo se non vengono destinati a questo scopo più larghi mezzi finanziari.

La legge n. 640 del 1954, dunque, va non solo prorogata nel tempo, ma anche potenziata negli stanziamenti relativi, se si vuole eliminare lo spettacolo indecoroso dei tuguri e delle baracche.

LE COOPERATIVE

Il problema delle cooperative edilizie è troppo noto perché occorra illustrarlo in tutti i suoi aspetti.

Lo sforzo compiuto dallo Stato per sviluppare lo spirito associativo è stato notevole, ma ancora 13.000 cooperative attendono da tempo il finanziamento.

La questione più assillante è quella relativa al reperimento dei mutui occorrenti per la realizzazione di programmi costruttivi.

Mentre per le cooperative, costituite esclusivamente da dipendenti dello Stato, la ricerca del mutuo è agevolata dall'intervento della Cassa depositi e prestiti, la quale, fino ad ora, non ha mancato di concedere i finanziamenti alle cooperative di statali che ne hanno fatta richiesta, la questione si presenta più difficile per le cooperative così dette libere, costituite, cioè, da soci non appartenenti, o non tutti appartenenti, alle categorie degli impiegati dello Stato

Tali sodalizi, debbono infatti rivolgersi, per ottenere i mutui necessari alla costruzione degli alloggi sociali, a vari enti finanziatori (I. N. P. S., I. N. A. I. L., I. N. A., I. N. F.-I. R., Consorzio di credito per le opere pubbliche, Banca nazionale del lavoro, Cassa di risparmio, ecc.). Questi enti, a seguito dei reiterati e pressanti interventi svolti nei loro confronti dal Ministero dei lavori pubblici, hanno, negli scorsi esercizi finanziari, aderito, in misura apprezzabile, alle richieste di concessione di mutui loro rivolte dalle cooperative edilizie, *ma non può dirsi che il problema sia definitivamente risolto.*

Anche recentemente il Ministero si è visto costretto a revocare contributi concessi a cooperative edilizie, le quali, nonostante ogni impegno, non sono riuscite a procurarsi il mutuo necessario per le costruzioni.

È pertanto auspicabile che gli Istituti finanziatori vengano incontro alle esigenze delle cooperative con maggior larghezza.

Ove ciò non dovesse verificarsi sarebbe necessario ricorrere ad apposite norme legislative.

REALIZZAZIONI E PROGRAMMI

Dopo avere così dato uno sguardo generale al problema dell'edilizia popolare, è opportuno esaminare la situazione dei programmi costruttivi da parte dell'Amministrazione dei lavori pubblici.

In relazione agli stanziamenti disponibili, dall'esercizio 1947-48 al corrente esercizio 1956-57 sono stati concessi contributi per complessive lire 20.237.900.000 (cifra tonda), corrispondenti ad un programma di lavori di lire 552.052.700.000, così distribuito fra i vari enti costruttori:

	Importo ammesso a contributo	Contributo concesso
	—	—
Istituti case popolari	164.428i200.000	6.004.510.000
Istituto nazionale case impiegati dello Stato	25.060.600.000	910.450.000
Comuni e province	47.073.800.000	1.594.560.000
Enti vari senza finalità di lucro	51.374.800.000	1.885.060.000
Cooperative edilizie	264.115.300.000	9.843.320.000
Totali . . .	552.052.700.000	20.237.900.000

In base agli stanziamenti finora disposti, al 31 dicembre 1956, gli enti interessati hanno realizzato i seguenti programmi:

	Alloggi	Vani
Istituti case popolari e Istituto nazionale case impiegati dello Stato	81.180	385.000
Comuni e province .	15.620	88.440
Enti vari	9.070	51.600
Cooperative edilizie . .	26.480	164.160
Totali . .	132.350	689.200

con una spesa di lire 325.500.000.000.

Alla stessa data del 31 dicembre 1956 erano in corso di esecuzione i seguenti programmi:

	Alloggi	Vani
Istituti case popolari e Istituto nazionale case impiegati dello Stato	12.100	46.950
Comuni e province . .	1.700	8.400
Enti vari	1.800	10.280
Cooperative edilizie . .	10.300	70.300
Totali . . .	25.900	185.930

Sempre nel campo dell'edilizia popolare, notevoli sforzi finanziari sono stati sostenuti dallo Stato nella risoluzione di particolari problemi.

Si fa riferimento, ad esempio, alla legge 28 marzo 1952, n. 200, riflettente la costruzione di case ultrapopolari in Napoli, che prevede uno stanziamento di lire 6 miliardi; alla legge 17 maggio 1952, n. 619, riguardante la demolizione dei « Sassi » di Matera, con la quale è stata stanziata la somma di lire 4.500.000.000, ed alla legge 4 marzo 1952, n. 137, relativa alla costruzione di case per i profughi, con lo stanziamento di lire 9 miliardi.

Con tali provvedimenti legislativi si realizzeranno nel complesso 11.000 alloggi, con 57.000 vani circa.

Da ricordare pure la legge 10 aprile 1947, n. 261, interessante la costruzione di nuovi alloggi per i senza tetto, che ha importato una spesa di lire 125 miliardi, realizzando 90.000 alloggi circa, con 355.000 vani. Peraltro rimane purtroppo ancora molto da fare in tale settore perché numerose sono le famiglie che non possono disporre tuttora di un asilo.

Reiterati e pressanti sono le richieste al riguardo da parte dei comuni, il cui patrimonio edilizio è stato il più duramente provato dalla guerra. Da un calcolo approssimativo, risulta che, per soddisfare le più impellenti necessità, occorrerebbe provvedere alla costruzione di non meno di 15.000 nuovi alloggi con una spesa che si aggira sui 30 miliardi in capitale, corrispondenti all'annualità di circa un miliardo e 850 milioni.

È auspicabile che la legge 28 marzo 1957, n. 222, recentemente pubblicata, segni la ripresa dell'attività in tale importante settore, sospesa dal 30 giugno 1952 ai fini dell'articolo 2 della legge 1° ottobre 1951, n. 1141.

Si propone al riguardo un emendamento all'articolo 5 della legge di bilancio onde stabilire per l'esercizio 1957-58 il limite di impegno per le opere in concessione, relative alla nuova costruzione, ricostruzione e riparazione di fabbricati distrutti o danneggiati dalla guerra, ai sensi del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261, dell'articolo 10 della legge 25 giugno 1949, n. 409, prorogata con legge 1° ottobre 1951, n. 1141, e ulteriormente prorogata con la legge 28 marzo 1957, n. 222, sopra citata.

Nel quadro generale delle realizzazioni di case popolari ed economiche, occorre tenere inoltre presente le costruzioni eseguite con la legge 10 agosto 1950 n. 715 (legge Aldisio), e con la legge 28 febbraio 1949, n. 43 (I. N. A.-Casa) per un complesso di 157 mila alloggi, con 810.000 vani circa ed una spesa di lire 345 miliardi.

A proposito della legge, I. N. A.-Casa si rileva che a seguito della sua proroga per un altro settennio, si presume che potranno realizzarsi altri 150 mila alloggi con 750 mila vani circa.

Nelle previsioni del piano Vanoni per lo sviluppo dell'occupazione e del reddito nel decennio 1955-64, il fabbisogno di abitazioni in Italia si fa ascendere a 13 milioni di vani.

Tenuto conto delle costruzioni realizzate o già programmate dallo Stato e dagli altri enti pubblici, e del fatto che dei 13 milioni di vani necessari 8 milioni potranno essere costruiti dall'iniziativa privata, mancano al soddisfacimento dell'intero fabbisogno 1.300.000 vani, cui corrisponde una spesa di lire 720 miliardi circa.

U.N.R.R.A.-C.A.S.A.S.

In margine al settore dell'edilizia è doveroso accennare all'attività dell'U. N. R. R. A.-Casas, che, con la esecuzione dei suoi programmi, ha consentito di dare una casa a molte famiglie rimaste senza tetto a causa della guerra nelle zone con elevata percentuale di distruzione (Abruzzi, Lazio, Campania, Toscana, Marche, Emilia-Romagna, Veneto, Liguria) e, in seguito, a numerose famiglie colpite da calamità nazionali, come le alluvioni del Polesine, della Calabria, del Salernitano.

A favore degli alluvionati della Calabria e di altre zone disastrate ed economicamente depresse, in particolare del Salernitano, sono stati ultimati o sono prossimi ad essere ultimati, n. 700 alloggi per 3.490 vani, dei quali una parte eseguiti per conto del Ministero dei lavori pubblici.

Nell'ambito del piano tendente alla eliminazione delle abitazioni malsane, di cui alla legge 9 agosto 1954, n. 640, il Casas è incaricato della realizzazione di n. 12.693 alloggi con particolare riguardo ad alcune regioni meridionali (Calabria, alloggi n. 3.120; Campania, alloggi n. 2.510; Abruzzo, alloggi n. 1.120; Puglie, alloggi n. 3.120).

In attuazione della legge sul risanamento del rione « Sassi » di Matera, la Prima Giunta U. N. R. R. A.-Casas ha dato notevole impulso alla soluzione del problema, realizzando il Borgo La Martella.

Nel quadro della realizzazione del vasto programma predisposto dal Ministero dei lavori pubblici per la costruzione dei quartieri coordinati autosufficienti, il Casas è infine presente in unione con gli altri Istituti interessati.

ISTITUTO NAZIONALE PER IL FINANZIAMENTO DELLA RICOSTRUZIONE.

La ricostruzione edilizia è stata notevolmente facilitata dall'opera di finanziamento compiuta da alcuni enti, ed in particolare dall'Istituto nazionale per il finanziamento della ricostruzione (I. N. F. I. R.), che prosegue l'attività della seconda Giunta del Casas in base all'articolo 1 della legge 9 agosto 1954, n. 656.

Questo Istituto è sorto essenzialmente per venire incontro alle necessità dei piccoli proprietari di abitazioni distrutte dalla guerra, i quali non avevano i mezzi per provvedere alla ricostruzione, mediante la concesssione di mutui a condizione di favore e lo sconto dei contributi riconosciuti dallo Stato. Il suo intervento si è dimostrato veramente utile, soprattutto nei minori centri, dove talvolta deboli erano gli incentivi economici a ricostruire e sempre scarse le possibilità di ottenere credito. Notevole è stato il suo apporto anche alla attuazione dei piani di ricostruzione.

In nove anni di attività, l'I. N. F. I. R. ha preso impegni di finanziamento per 95,2 miliardi di lire, di cui 56 già erogati: con l'impiego di questa somma sono stati ricostruiti, o sono in corso di ricostruzione, oltre 370.000 vani di abitazione, distribuiti fra tutte le regioni italiane.

Per effettuare i finanziamenti, oltre che del fondo di dotazione, l'Istituto ha usufruito di mutui della Cassa depositi e prestiti, autorizzati attraverso successive disposizioni legislative.

Occorre però rilevare che già nel corso del 1956 l'I. N. F. I. R. ha dovuto ridurre notevolmente la concessione di nuovi finanziamenti, avendo ormai impegnato le sue disponibilità attuali e future. Resta quindi aperto il problema di assicurare all'I. N. F. I. R. quel regolare afflusso di mezzi, ch'è necessario perché esso possa portare a termine la sua attività nel settore del finanziamento della ricostruzione, della costruzione di case ai per i senza tetto e della concessione di mutui a cooperative edilizie per la costruzione di case economiche e popolari.

ASSEGNAZIONE IN PROPRIETÀ DI CASE DI ENTI PUBBLICI

È aspirazione diffusa degli assegnatari di case dello Stato, dei comuni, delle province, degli Istituti autonomi delle case popolari, dell'I. N. C. I. S. e di altri enti pubblici, divenire proprietari della loro abitazione. L'appagamento di tale aspirazione è da considerare in rapporto non solo alla possibilità di reperire nuove fonti per costruire nuove case, e, quindi, di reimpiegare i mezzi derivanti dallo smobilizzo, ma anche, soprattutto, ai benefici riflessi sociali che un provvedimento del genere, già proposto nella passata legislatura, verrebbe a determinare.

La sua adozione, e cioè l'autorizzazione agli istituti ed agli enti di alienare, sia pure in parte, i loro stabili, consentirebbe al piccolo risparmiatore di divenire proprietario di una casa, eliminando conseguentemente dalla sfera delle più assillanti necessità il primo elementare bisogno. In tal modo, verrebbe inoltre data attuazione al precetto costituzionale di « favorire l'accesso del risparmio popolare

alla proprietà dell'abitazione » (articolo 47 della Costituzione).

Ovviamente, il provvedimento dovrebbe prevedere le indispensabili cautele atte ad evitare speculazioni e a creare i presupposti della nuova gestione, salvaguardando nel contempo gli interessi degli enti alienanti.

AGEVOLAZIONI TRIBUTARIE

Un particolare profilo della legislazione in materia di edilizia è dato dalle disposizioni relative alle agevolazioni tributarie previste a favore dell'edilizia sovvenzionata, e di quella privata.

È opportuno richiamare l'attenzione sul fatto che l'edilizia sovvenzionata dallo Stato rappresenta, nonostante l'impegno che è stato posto in tale settore, una modesta aliquota del complesso dell'attività edilizia italiana.

È evidente, pertanto, che non può assolutamente trascurarsi l'apporto dell'industria privata, la quale interviene in misura tanto notevole.

Le disposizioni che incoraggiano i privati a costruire abitazioni, e soprattutto abitazioni di tipo economico, si compendiano nelle note agevolazioni fiscali, che, concesse in base alla legge 2 luglio 1949, n. 408, sono state successivamente prorogate, sino al 31 dicembre 1957, termine ultimo per fruire delle medesime. Esse costituiscono, per gli imprenditori, un valido incoraggiamento.

Ciò malgrado, vari fattori impediscono l'auspicata flessione dei prezzi medi delle abitazioni.

Il fattore negativo più rilevante, specialmente nelle grandi città, è l'eccessivo costo delle aree fabbricabili, problema del quale la Camera dovrà prossimamente occuparsi, a seguito della avvenuta trasmissione da parte del Senato dei due disegni di legge che riguardano rispettivamente le imposizioni tributarie sulle aree fabbricabili e le misure intese a favorire l'acquisizione di aree fabbricabili per l'edilizia popolare.

Pur non ritenendosi opportuno fare anticipazioni sull'argomento, non si può non tenere conto delle manifestate preoccupazioni delle categorie interessate per l'eventuale cessazione, con la fine dell'anno corrente, di ogni agevolazione alla iniziativa privata.

L'incertezza tuttora esistente circa la possibilità di una proroga della legge concernente sgravi fiscali per le nuove costruzioni edilizie, sta creando intanto in tutta Italia un rallentamento della attività edilizia, essendo molte iniziative scoraggiate dalla situazione fiscale che potrebbe mutare sensibilmente il reddito effettivo della costruzione di alloggi.

Va quindi sottolineata la necessità di prorogare tempestivamente la legge che scadrà il 31 dicembre 1957 considerati tuttora validi e sussistenti, in forma sentita, gli scopi sociali ed i motivi economici ispiratori della legge.

EDIFICI PUBBLICI

La necessità di fronteggiare più gravi bisogni manifestatisi con la fine delle ostilità ha determinato, in massima, la quasi totale sospensione delle opere di nuova costruzione dirette ad incrementare il patrimonio immobiliare necessario alla più razionale sistemazione dei pubblici servizi, patrimonio, che già rilevavasi inadeguato alcuni decenni addietro e che ora, in conseguenza dell'interrotta attività costruttiva e per il rapido evolversi della vita sociale, manifesta ben più gravi deficienze, causa non ultima del lento ritmo dell'azione amministrativa.

Difatti, con le normali assegnazioni di bilancio non è possibile procedere alla costruzione di nuovi edifici pubblici, anche se essa si presenta indilazionabile. L'esiguità degli stanziamenti annuali consente quasi appena di sopperire ai più urgenti bisogni della manutenzione.

Tra le più importanti opere da eseguire o in corso di esecuzione in base a speciali autorizzazioni di spesa, possono menzionarsi le seguenti:

nuova sede del Ministero degli affari esteri alla Farnesina (spesa prevista lire 6.664.000.000), legge 31 luglio 1952;

costruzione edifici giudiziari in Roma, Napoli e Bari (spesa a carico dello Stato lire 10.000.000.000), legge 25 aprile 1957, n. 309;

costruzione sede della Corte dei conti (spesa prevista lire 1.300.000.000), leggi 29 maggio 1954, n. 315, e 26 luglio 1956, n. 861;

edifici finanziari di Torino e Firenze (spesa prevista lire 1.000.000.000), legge 10 aprile 1953.

EDIFICI SCOLASTICI

Per gli edifici scolastici, per le scuole elementari, medie e di avviamento, si provvede mediante la concessione di contributi costanti trentacinquennali, commisurati alla spesa per la esecuzione delle opere.

Alla costruzione provvedono le province ed i comuni, avvalendosi delle agevolazioni previste dalle vigenti disposizioni di legge.

La materia era prima regolata dalla legge 3 agosto 1949, n. 589, che, a partire dall'esercizio 1949-50 e fino all'esercizio 1953-54, ha consentito limiti d'impegno nel quinquennio per complessive lire 3.170.000.000, rendendo possibile la realizzazione di un programma di lavori di circa lire 72.000.000.000.

Allo scopo di condurre ad integrale soluzione l'assillante problema è intervenuta la legge 9 agosto 1954, n. 645, che negli esercizi dal 1954-55 al 1963-64 ha disposto la concessione di limiti d'impegno per lire 1.500.000.000 annui; i quali consentono annualmente la realizzazione di un importo di opere pari a lire 30 miliardi.

Recenti stalistiche ufficiali del Ministero della pubblica istruzione rilevano che alla scuola elementare mancano 69.090 aule e 15.500 ne mancano alle scuole secondarie. Partendo da un costo medio di 3 milioni di lire per aula, gli stanziamenti predisposti possono considerarsi sufficienti a coprire il fabbisogno di aule scolastiche nel decennio di applicazione della legge, anche tenuto conto della popolazione scolastica obbligata.

Ciò nonostante, poiché la stragrande maggioranza delle province e dei comuni non hanno la disponibilità degli ingenti mezzi occorrenti, né gli enti finanziatori sono attualmente in grado di soddisfare tutte le esigenze, il problema non può considerarsi risolto se non si consente il contemporaneo soddisfacimento delle richieste di mutuo che avanzano gli Enti locali.

Va quindi affrontato il problema dei finanziamenti, che impedisce la tempestiva realizzazione delle opere ammesse a contributo e determina l'accrescimento della cospicua massa dei residui.

CASE COMUNALI

La legge 15 marzo 1953, n. 184, consente la concessione di contributi statali per la costruzione e l'ampliamento degli edifici destinati a sedi municipali.

Negli esercizi precedenti, a partire dal 1954-55 fino al corrente esercizio 1956-57, sono state stanziate nel complesso lire 95 milioni, cifra piuttosto esigua, che consente di accogliere richieste in numero ridottissimo.

Nel bilancio di previsione 1957-58 è stabilito il limite di impegno di 20 milioni, che corrisponde ad un importo di opere per circa 500 milioni.

Per dare, quindi, pratica applicazione alla legge, ed avviare a soluzione il problema, necessita un aumento della cifra dei contributi.

Anche in questo settore si incontrano le difficoltà di reperimento del mutuo da parte degli enti beneficiari, più volte denunciate.

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Chiudendo la esposizione relativa al settore dell'edilizia, si rileva che a distanza di dodici anni dalla fine delle ostilità il problema della casa è ancora aperto. Deve però riconoscersi che, con costante impegno, Parlamento e Governo lo hanno avviato verso una effettiva soluzione. Occorre proseguire nello sforzo con tenace volontà.

SITUAZIONE DEGLI STANZIAMENTI E DELLE CONCESSIONI PER L'EDILIZIA POPOLARE ED ECONOMICA.

ESERCIZI	STANZIAMENTO	CONCESSIONI		STANZIAMENTO DISPONIBILE	
		Importo ammesso a contributo	Contributo concesso		
1949-50	2.100.000.000	51.701.320.000	2.059.104.189	+	40.895.811
1950-51	3.085.000.000	74.637.891.072	3.001.514.970	+	83.485.030
1951-52	1.500.000.000	41.273.648.216	1.544.977.557	—	44.977.557
1952-53	1.500.000.000	39.914.575.995	1.485.430.430	+	14.569.570
1953-54	3.287 500.000	83.929.265.795	3.233.866.030	+	53.633.970
1954-55	1.500.000.000	40.678.379.705	1.597.024.150	—	97.024.150
1955-56	3.000.000.000	75.826.165.448	2.981.108.330	+	18.891.670
1956-57	3.000.000.000	89.494.825.000	3.515.972.900	—	515.972.900
Totale . . .	18.972.500.000	497.457.071.231	19.412.998.556	—	446.498.556

CONCESSIONI DI CONTRIBUTI EFFETTUATE NELL'ESERCIZIO 1956-57 PER L'EDILIZIA ECONOMICA E POPOLARE – RIPARTIZIONE REGIONALE.

		Importo lavori ammesso a contributo		Contributo concesso
		—		—
1. – Piemonte	L.	4.856.570.000	L.	192.583.250
2. – Lombardia	»	6.241.260.000	»	245.406.500
3. – Trentino	»	1.055.990.000	»	41.954.750
4. – Veneto	»	7.197.680.000	»	286.044.500
5. – Liguria	»	2.818.670.000	»	110.801.750
6. – Emilia	»	4.721.028.000	»	186.911.700
7. – Toscana	»	6.344.200.000	»	251.155.000
8. – Marche	»	2.634.525.000	»	103.361.925
9. – Umbria	»	1.271.190.000	»	48.954.750
10. – Lazio	»	23.967.292.000	»	926.312.550
11. – Abruzzo	»	2.188.800.000	»	85.680.000
12. – Campania	»	5.719.220.000	»	225.075.800
13. – Puglia	»	3.010.600.000	»	119.770.000
14. – Lucania	»	1.256.945.000	»	49.603.625
15. – Calabria	»	1.949.360.000	»	76.655.000
16. – Sicilia	»	5.172.825.000	»	203.580.000
17. – Sardegna	»	1.958.670.000	»	76.921.800
I. N. C. I. S.	»	3.000.000.000	»	120.000.000
Indivise	»	4.130.000.000	»	169.200.000
Totale . .	L.	89.494.825.000	L.	3.515.972.900

FINANZIAMENTI CONCESSI DALL'ESERCIZIO 1947-48 AL 1956-57 PER

ESERCIZIO	ISTITUTO DELLE CASE POPOLARI		I. N. C. I. S.		COMUNI E PROVINCIE	
	Programma lavori	Contributo	Programma lavori	Contributo	Programma lavori	Contributo
1947-49 .	22.087.123.000	331.306.845	5.350.000.000	80.250.000	10.305.300.822	154.579.513
1949-50 .	18.173.820.000	731.482.522	2.155.000.000	91.587.500	6.615.900.000	254.976.500
1950-51 .	22.342.300.000	912.422.126	4.685.000.000	199.112.500	10.078.929.000	403.157.160
1951-52 .	10.745.510.144	416.308.000	1.233.000.000	52.402.500	3.599.157.600	139.816.304
1952-53 .	10.737.000.000	429.480.000	1.214.058.795	51.597.500	4.093.462.200	159.973.305
1953-54 .	977.500.000	38.912.500	3.188.235.295	135.500.000	4.991.589.000	196.238.805
1954-55 .	16.098.945.000	613.957.800	1.411.764.705	60.000.000	1.701.500.000	68.007.500
1955-56 .	29.968.000.000	1.198.720.000	2.823.529.420	120.000.000	3.463.855.000	131.903.865
1956-57 .	33.298.000.000	1.331.920.000	3.000.000.000	120.000.000	2.224.100.000	85.910.000
Totali . .	142.341.075.144	5.673.202.948	19.710.588.215	830.200.000	36.768.492.800	1.439.983.449
Totale generale .	164.428.198.144	6.004.509.793	25.060.588.215	910.450.000	47.073.793.622	1.594.562.962

L'EDILIZIA POPOLARE ED ECONOMICA – RIPARTIZIONE PER ENTI COSTRUTTORI.

ENTI VARI		COOPERATIVE EDILIZIE		TOTALI	
Programma lavori	Contributo	Programma lavori	Contributo	Programma lavori	Contributo
5.805.600.000	87.084.000	11.047.552.000	165.713.280	54.595.575.822	818.933.638
6.325.600.000	251.103.167	18.431.000.000	729.954.500	51.701.320.000	2.059.104.189
8.657.500.000	342.300.000	28.875.162.072	1.144.523.184	74.638.891.072	3.001.514.970
3.555.720.000	139.778.800	22.140.260.472	796.671.953	41.273.648.216	1.544.977.557
2.417.270.000	94.817.750	21.452.785.000	749.561.875	39.914.575.995	1.485.430.430
9.235.989.500	365.623.245	65.535.952.000	2.497.591.480	83.929.265.795	3.233.866.030
3.735.170.000	148.050.000	17.731.000.000	707.008.750	40.678.379.705	1.597.024.150
5.882.534.028	227.414.105	33.688.247.000	1.303.070.350	75.826.165.448	2.981.108.330
5.759.400.000	228.885.000	45.213.325.000	1.749.257.900	89.494.825.000	3.515.972.900
45.569.183.528	1.797.972.167	253.067.731.544	9.677.639.992	497.457.071.231	19.418.998.556
51.374.783.528	1.885.056.167	264.115.283.544	9.843.353.272	552.052.640.053	20.237.932.194

ASSEGNAZIONI PER LA ELIMINAZIONE DELLE ABITAZIONI MALSANE.

(*Legge 9 agosto 1954, n. 640*)

REGIONE	Esercizio 1954-55	Esercizio 1955-56	Esercizio 1956-57	TOTALE
Piemonte	1.015.000.000	1.645.800.000	992.300.000	3.653.100.000
Lombardia	1.269.000.000	1.360.000.000	450.000.000	3.079.000.000
Trentino	270.000.000	314.520.000	506.600.000	1.091.120.000
Veneto	2.155.000.000	2.631.180.000	1.513.600.000	6.299.780.000
Liguria	605.000.000	600.000.000	120.000.000	1.325.000.000
Emilia	1.295.000.000	1.490.000.000	1.157.000.000	3.942.000.000
Toscana	1.170.000.000	946.956.476	870.943.524	2.987.900.000
Marche	680.000.000	948.283.378	825.000.000	2.453.283.378
Umbria	240.000.000	230.000.000	184.000.000	654.000.000
Lazio	1.535.000.000	4.179.000.000	3.240.000.000	8.954.000.000
Abruzzo	800.000.000	1.023.800.000	1.032.700.000	2.856.500.000
Campania	1.821.000.000	2.506.060.146	1.660.756.476	5.987.816.622
Puglia	1.650.000.000	1.548.200.000	1.085.500.000	4.283.700.000
Lucania	540.000.000	480.000.000	94.000.000	1.114.000.000
Calabria	1.090.000.000	856.200.000	1.135.600.000	3.081.800.000
Sicilia	1.380.000.000	3.440.000.000	4.580.000.000	9.400.000.000
Sardegna	485.000.000	800.000.000	397.000.000	1.682.000.000
Totali	18.000.000.000	'25.000.000.000	19.845.000.000	62.845.000.000
Stanziamento	18.000.000.000	25.000.000.000	20.000.000.000	63.000.000.000
Disponibilità	—	—	155.000.000	155.000.000

FINANZIAMENTI CONCESSI PER L'EDILIZIA SCOLASTICA AI SENSI DELLE LEGGI 9 AGOSTO 1949, N. 589, E 9 AGOSTO 1954, N. 645.

		Importo ammesso a contributo		Contributo concesso
Italia Settentrionale e Centrale:				
Esercizio 1949-50	L.	3.723.600.000	L.	161.900.000
» 1950-51	»	7.271.500.000	»	305.700.000
» 1951-52	»	7.604.600.000	»	320.100.000
» 1952-53	»	11.292.200.000	»	477.200.000
» 1953-54	»	9.694.500.000	»	431.900.000
» 1954-55	»	17.876.500.000	»	888.500.000
» 1955-56	»	20.834.000.000	»	1.022.700.000
» 1956-57	»	12.500.000.000	»	625.000.000
Totale	L.	90.796.900.000	L.	4.233.000.000
Italia Meridionale e Insulare:				
Esercizio 1949-50	L.	3.172.700.000	L.	153.200.000
» 1950-51	»	6.742.000.000	»	303.000.000
» 1951-52	»	8.668.500.000	»	279.700.000
» 1952-53	»	9.855.900.000	»	479.200.000
» 1953-54	»	7.237.900.000	»	364.900.000
» 1954-55	»	14.517.500.000	»	821.200.000
» 1955-56	»	14.307.100.000	»	799.500.000
1956-57	»	11.200.000.000	»	670.000.000
Totale	L.	75.701.600.000	L.	3.870.700.000
TOTALE GENERALE	L.	166.498.500.000	L.	8.103.700.000

PRIMA GIUNTA U. N. R. R. A.-CASAS - ATTIVITÀ SVOLTA NEL 1956.

	ULTIMATI			INIZIATI		
	Case	Alloggi	Vani	Case	Alloggi	Vani
U. N. R. R. A - Villaggi	—	—	—	—	—	—
U. N. R. R. A. - Case del Fanciullo	—	—	—	3	46	227
E. R. P. 1°	—	—	—	9	83	467
E. R. P. 2°	67	268	1.550	36	112	560
A. A. I. - Programma integrativo	—	—	—	—	—	—
Ministero interno - Polesine - Villaggi	—	—	—	1	10	80
Ministero interno - Polesine - Edificio scolastico	—	—	—	—	—	—
A. A I. - Polesine	—	—	—	—	—	—
Ente riforma per Matera	—	—	—	—	—	—
Ministero dei lavori pubblici per Matera	—	—	—	—	—	—
Consorzio sinistrati Pietraligure	6	90	561	—	—	—
Ministero interno - Alluvione di Calabria	49	270	1.334	5	20	100
Ministero interno - 3° Piano alluvionati	16	82	410	18	102	510
Ministero interno - Alluvione salernitano	2	32	160	9	112	560
O. A. P. G. D.	26	196	1.010	4	68	339
Legge 9 agosto 1954, n. 640	3	48	240	95	724	3.785
Ministero interno - Dipendenti prefettura	—	—	—	4	39	251
Comune di Velletri	—	—	—	10	100	532
Totali	180	1.046	5.607	194	1.416	7.411

PRIMA GIUNTA U. N. R. R. A.-CASAS – RIEPILOGO ATTIVITÀ EDILIZIA 1946-1956.

FINANZIAMENTI	ULTIMATI			IN CORSO			PROGRAMMATI
	Case	Alloggi	Vani	Case	Alloggi	Vani	Alloggi
U. N. R. R. A. – Villaggi	925	4.030	21.255	—	—	—	—
U. N. R. R. A. – Case del Fanciullo	16	249	1.247	3	45	207	—
E. R. P. 1°	683	1.636	10.111	229	305	1.792	—
E. R. P. 2°	132	606	3.319	24	64	320	36
A. A. I. – Programma integrativo	180	720	4.182	—	—	—	—
Ministero interno – Polesine – Villaggi	231	924	4.968	1	10	90	—
Ministero interno – Polesine – Edifici scolastici	20	126	630	—	—	—	—
A. A. I. - Polesine	28	112	654	—	—	—	—
Ente riforma per Matera	6	43	202	—	—	—	—
Ministero dei lavori pubblici per Matera	—	—	—	66	66	563	—
Cassa Mezzogiorno per Matera	—	—	—	7	59	297	—
Consorzio sinistrati Pietraligure	6	90	561	—	—	—	—
Ministero interno – Alluvionati Calabria	124	626	3.128	12	52	260	16
Ministero interno – 3° Piano alluvionati	169	728	3.626	28	156	780	26
Ministero interno – Alluvionati Salernitano	2	32	160	29	418	2.040	—
O. A. P. G. D.	140	535	2.851	44	308	1.594	256
Legge 9 agosto 1954, n. 640	3	48	240	159	1.134	5.401	12.693
Ministero interno – Dipendenti Prefeture	—	—	—	4	39	251	40
Comune di Velletri	—	—	—	10	100	624	—
TOTALI	2.655	10.505	57.134	616	2.756	14.219	13.067

PRIMA GIUNTA U. N. R. R. A.-CASAS - RIEPILOGO ATTIVITÀ EDILIZIA 1946-1956.

REGIONI	ULTIMATI			IN CORSO			PROGRAMMATI
	Case	Alloggi	Vani	Case	Alloggi	Vani	Alloggi
Piemonte	—	—	—	—	—	—	700
Lombardia	30	120	664	—	—	—	150
Trentino - Alto Adige	4	16	80	13	90	519	470
Veneto	415	1.714	9.272	16	76	463	800
Friuli - Venezia Giulia	203	997	5.480	72	448	2.171	1.166
Liguria	35	228	1.249	—	—	—	—
Emilia - Romagna	366	1.508	7.889	20	104	520	6
Toscana	182	774	3.981	—	—	—	390
Marche	139	585	2.959	—	—	—	—
Abruzzi - Molise	172	704	3.647	4	48	240	1.120
Lazio	342	1.112	6.105	25	220	1.245	332
Campania	85	371	1.948	43	668	3.330	2.546
Lucania	185	316	2.270	108	214	1.305	160
Puglie	25	198	992	30	236	1.180	1.455
Calabria	265	994	4.948	38	252	1.010	3.076
Sicilia	217	948	5.650	233	323	1.840	20
Sardegna	—	—	—	14	77	396	800
TOTALI	2.665	10.505	57.134	616	2.756	14.219	13.067

IMPEGNI DI FINANZIAMENTO DELL'I. N. F. I. R.

ANNI	SOMME IMPEGNATE (migliaia di lire)		VANI (numero)	
	Nell'anno	Cumulativo a fine anno	Nell'anno	Cumulativo a fine anno
1948	501.881	501.881	1.976	1.976
1949	4.197.766	4.692.647	17.260	19.236
1950	9.208.719	13.901.366	38.925	58.161
1951	20.777.359	34.678.725	84.611	142.772
1952	11.597.860	46.276.585	43.489	186.261
1953	23.002.331	69.278.916	91.586	277.847
1954	6.158.625	75.437.541	24.409	302.256
1955	12.974.377	88.411.918	44.011	346.267
1956	6.797.687	95.209.605	27.028	373.295

IMPEGNI DI FINANZIAMENTO DELL'I. N. F. I. R. ALLA FINE DEL 1956.

REGIONI		IMPORTI		VANI
Piemonte e Val d'Aosta	L.	3.651.943.933	N.	14.742
Lombardia	»	4.838.095.610	»	21.258
Tre Venezie	»	7.048.211.341	»	27.632
Liguria	»	7.053.126.416	»	27.492
Emilia- Romagna	»	16.345.209.560	»	63.190
SETTENTRIONE	L.	38.936.586.920	N.	154.314
Toscana	L.	10.260.881.554	N.	38.986
Umbria	»	3.172.863.273	»	12.073
Marche	»	4.591.251.397	»	17.878
Lazio	»	17.989.565.304	»	72.637
CENTRO	L.	36.014.561.528	N.	141.574
Abruzzi e Molise	L.	3.291.985.058	N.	13.146
Campania	»	7.593.813.813	»	26.394
Puglia	»	2.322.800.131	»	9.404
Basilicata	»	128.170.658	»	479
Calabria	»	1.798.799.329	»	7.415
MERIDIONE	L.	15.135.568.989	N.	56.838
Sicilia	L.	4.045.212.958	N.	16.235
Sardegna	»	1.077.674.214	»	4.334
ISOLE	L.	5.122.887.172	N.	20.569
ITALIA	L.	95.209.604.609	N.	373.295

URBANISTICA

OSSERVAZIONI GENERALI

L'attività edilizia è strettamente collegata a quella urbanistica. Sin dal 1948 l'azione del Ministero è stata diretta ad inquadrare l'opera di ricostruzione, ancora in corso, in quella del riassetto ed incremento dei centri abitati, il cui sviluppo urbanistico è disciplinato dalla legge 17 agosto 1942, n. 1150.

Spetta al Ministero dei lavori pubblici di vigilare sull'attività urbanistica, anche allo scopo di assicurare, nel rinnovamento ed ampliamento edilizio della città, il rispetto dei loro caratteri tradizionali; ma in una materia come quella urbanistica, l'efficacia delle leggi riposa in misura decisiva sullo spirito di collaborazione di coloro che sono direttamente interessati ad un organico e razionale sviluppo dei centri abitati. In questo campo è proprio agli enti locali che spettano vasti compiti.

È motivo di compiacimento segnalare un sempre maggiore risveglio della coscienza urbanistica.

In effetti è ormai diffuso il convincimento che le opere e i programmi, specie quelli di edilizia popolare, debbano essere inquadrati in una visione superiore di tutte le esigenze della città e rispondere quindi ad un programma organico, predisposto anche con riferimento alle possibilità di uno sviluppo non immediato. A raggiungere questo scopo molto ha contribuito l'indirizzo unitario perseguito

dal Ministero dei lavori pubblici con l'autorità e la competenza che gli derivano dal fatto di assommare in sé le attribuzioni di supremo organo di coordinamento di tutte le attività costruttive. Gli strumenti giuridici sui quali il Ministero dei lavori pubblici ha fatto leva per rendere operante la disciplina urbanistica sono i piani regionali, i piani regolatori generali e i regolamenti edilizi.

PIANI REGIONALI

I piani regionali sono, come è noto, anche piani territoriali di coordinamento.

Essi, sulla scorta dello studio della situazione economica della regione, tendono a coordinare armonicamente i vari settori di sviluppo economico e sociale.

Nonostante la loro grande complessità, gli studi relativi a tali soluzioni sono avviati in modo soddisfacente, e ciò deve attribuirsi soprattutto all'impostazione decentrata e democratica che è stata loro data. Infatti, essi sono condotti da Comitati a base provinciale, largamente rappresentativi di tutte le forze locali, e agenti sotto la guida di un Comitato direttivo regionale, presieduto dal Provveditore alle opere pubbliche. Le indagini, che devono estendersi ai vari settori, interessati, vengono sviluppate dapertutto con vigore metodologico e con aderenza alle situazioni locali, utilizzandosi specialmente la collaborazione delle Camere di commercio, industria e agricoltura, di enti di cultura e di gruppi di lavoro composti di esperti, all'uopo incaricati in base a convenzioni redatte secondo un disciplinare-tipo, approvato d'intesa col Ministero del tesoro in uno alle tariffe dei relativi compensi.

Attualmente sono più avanzati gli studi per i piani della Lombardia, del Veneto, delle Marche, dell'Abruzzo e della Campania e Molise; ma si può confidare che anche per le altre Regioni il ritmo verrà accelerato, in modo che, espletata la fase preliminare della raccolta e critica dei dati, si possa passare quanto prima alla concreta stesura dei piani, beninteso dopo avere scrupolosamente vagliato tutte le osservazioni e proposte che gli Enti e le Associazioni locali avranno prospettato.

È facile intuire la vastità e complessità dei compiti inerenti alla preparazione dei piani regionali e quindi la necessità di mezzi adeguati. Lo stanziamento di soli 60 milioni previsto al capitolo n. 107 dello stato di previsione in esame non appare sufficiente.

PIANI REGOLATORI GENERALI

I piani regolatori generali costituiscono, in sintesi, la carta urbanistica dei comuni.

Essi determinano le direttive, nel tempo e nello spazio, cui debbono essere informati l'attività costruttiva dei privati e lo sviluppo delle opere ed impianti di interesse pubblico.

Anche qui è da registrare un intenso lavoro di prepazione, grazie all'impulso dato dal Ministero con l'approvazione di tre elenchi di comuni obbligati a formare il piano urbanistico, ai sensi dell'articolo 8 della legge n. 1150 del 1942: sono in totale 316 comuni, fra capoluoghi di provincia e centri di particolare importanza. A questi il Ministero ha dato ogni possibile assistenza, attraverso istruzioni normative; conferenze di servizi in cui vengono messi a fuoco in via preliminare i principali problemi cittadini; convegni di sindaci, l'ultimo dei quali si è svolto a Roma a fine dello scorso dicembre con l'intervento di ben 200 sindaci, accompagnati dai segretari comunali e dai tecnici.

Finora i piani approvati sono una trentina; altri 40 sono in avanzata istruttoria. Ma si hanno fondati elementi per presumere che, pur non potendosi fare a meno di accordare proroghe ai termini di presentazione, i restanti piani non tarderanno ad affluire al Ministero, data la sensibilità dimostrata dagli interessati. Anche comuni non inclusi negli elenchi hanno preso l'iniziativa di formare un piano regolatore.

REGOLAMENTI EDILIZI

La potestà normativa in questo campo trae origine dal Codice civile che, all'articolo 871 dispone: «le regole da osservarsi nelle costruzioni sono stabilite dalla legge speciale e dai regolamenti edilizi comuni ».

Con la nuova disciplina urbanistica, prevista dalla legge n.1150 del 1942, il contenuto dei regolamenti edilizi si è notevolmente esteso.

Da parte sua, il Ministero ha proseguito l'azione stimolatrice e esplicativa per l'aggiornamento dei vecchi regolamenti o la formazione di nuovi regolamenti la dove essi mancano. I comuni, grandi e piccoli, hanno dimostrato anche in questo settore um marcato senso di responsabilità, specie per quanto concerne l'opportunità, ad essi segnalata, di includere negli schemi un « programma di fabbricazione », ai sensi dell'articolo 34 della legge urbanistica.

Tale programma è quanto mai utile per i comuni sprovvisti di piano regolatore perché esso, con opportuna zonizzazione e tipizzazione, pone le basi per una sana attività edilizia, segnandone anche le eventuali direttrici di espansione.

OPERE IGIENICHE

OSSERVAZIONI GENERALI

L'intervento statale in questo settore, determinato da ragioni squisitamente sociali, è stato negli ultimi anni assai penetrante e massiccio. Lo Stato ha finito col sostituirsi, talvolta, agli Enti locali che, istituzionalmente, sarebbero tenuti alla costruzione delle opere igieniche.

In taluni casi, tale sostituzione ha assunto, come è noto, carattere di generalità; così per tutta l'Italia meridionale ed insulare con la legge 10 agosto 1950, n. 646, istitutiva della Cassa per il Mezzogiorno, così per le zone depresse del centro-nord con la legge 10 agosto 1950, n. 647.

L'intervento del Ministero si attua in due modi:

a) con la esecuzione diretta a totale carico dello Stato, per i lavori degli acquedotti nelle zone depresse del centro-nord in base alla citata legge n. 647 del 1950, le cui provvidenze si vogliono estese ed ampliate con un disegno di legge in corso d'esame al Parlamento;

b) in modo indiretto, con la concessione agli Enti locali interessati di contributi costanti trentacinquennali, principalmente in base alla legge 3 agosto 1949, n. 589, e successive modifiche.

Purtroppo, l'esiguità degli stanziamenti non consente di finanziare, per l'una o per l'altra via, se non una minima parte delle numerose opere per le quali pervengono sempre pressanti richieste, e che pure devono essere compiute perchè indispensabili al vivere civile.

In contrasto con questa esigenza sta la continua diminuzione dei limiti di impegno che vengono, per ogni esercizio, autorizzati con la legge che approva lo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici. Da un limite d'impegni che in media era di 700 milioni di lire si è scesi a lire 450 milioni nell'esercizio 1956-57 e a 525 milioni nell'esercizio 1957-58.

Devesi aggiungere che gli stanziamenti dei contributi vengono fissati annualmente così che non è possibile fare un programma pluriennale, di ampio respiro.

ACQUEDOTTI

Con la legge 10 agosto 1950, n. 647, e successive integrazioni sono state autorizzate spese, ripartite in 12 esercizi, per lire 51.000.000.000 (di cui 18 miliardi saranno stanziati nei bilanci degli ultimi due esercizi 1960-61, 1961-62), riservate per la costruzione di acquedotti.

Su tali spese sono stati assunti impegni non soltanto con riguardo agli stanziamenti fino all'esercizio corrente, ma anche con riguardo a quelli degli esercizi successivi. Ciò è stato possibile, in quanto, provvidamente, la legge predetta consente di autorizzare l'esecuzione anticipata dei lavori, con facoltà di effettuare i pagamenti negli esercizi successivi.

In complesso, sono stati assunti impegni per lire 30.166.577.287.

Fra le opere più importanti, delle quali, nel corrente esercizio, è stata disposta l'esecuzione, sono da ricordare:

in Piemonte l'acquedotto consorziale della Valle Borbera, per cinque comuni della provincia di Alessandria, e l'acquedotto comunale di Trivero, nonchè il secondo ed il terzo lotto dell'acquedotto consorziale della Val Tiglione, a servizio di dieci comuni della provincia di Asti, per un ammontare globale di circa 1.000.000.000

nel Veneto: l'acquedotto consorziale Euganeo-Berico, per l'approvvigionamento di ventitré comuni delle province di Padova e Vicenza, per il presunto ammontare di lire 1.120.000.000; l'acquedotto consorziale del Montello, per tre comuni della provincia di Treviso, e l'acquedotto consorziale della Lessinia, per quattordici comuni della provincia di Verona, con una spesa di oltre mezzo miliardo di lire;

nell'Emilia: l'acquedotto consorziale del Dragone, per cinque comuni della provincia di Modena, e quello intercomunale di Boretto, per cinque comuni della provincia di Reggio Emilia, per un importo di lire 450 milioni;

nel Lazio: con un primo lotto di oltre 200 milioni, la realizzazione del grande nuovo acquedotto Simbrivio-Castelli, inteso a normalizzare i servizi idrici di molti comuni delle province di Frosinone, Latina e Roma, alla cui spesa, aggirantesi sui 6 miliardi di lire, contribuirà per il 25 per cento la Cassa del Mezzogiorno.

Nello stesso periodo, sono state proseguite, con l'approvazione di successivi lotti, altre notevoli opere, fra cui: l'acquedotto consorziale del Friuli centrale, a servizio di ventuno comuni della provincia di Udine,

per il quale è stata autorizzata la spesa di 2 miliardi; l'acquedotto consorziale dell'Alto Polesine, per otto comuni della provincia di Rovigo (lire 800.000.000); l'acquedotto consorziale del Mirese, per quattordici comuni della provincia di Venezia (lire 1.113.000.000); l'acquedotto consorziale del Fiore, nella provincia di Grosseto, per il quale sarà sostenuta dallo Stato, con i fondi di cui alle citate leggi, la spesa complessiva di lire 8.000.000.000; l'acquedotto consorziale di Pesca d'Arquata, a servizio di quarantadue comuni della provincia di Ascoli Piceno, per il quale è stata autorizzata la complessiva spesa di lire 4 miliardi e 500 milioni.

È stata, infine, disposta la progettazione esecutiva dell'acquedotto per i comuni dell'Alto Viterbese, per una spesa di lire 2 miliardi, e pertanto anche tale importante opera potrà avere prossimamente inizio. In applicazione della legge 3 agosto 1949, n. 589, sono state ammesse a contributo n. 2145 opere di acquedotti per l'importo complessivo di circa 50 miliardi di lire. Per quasi due terzi di dette opere sono stati emessi i decreti di formale concessione ed i lavori sono in corso.

In particolare, si è avuto cura di finanziare i lavori per le reti interne di quegli acquedotti che vengono costruiti con spesa a totale carico dello Stato in base alle leggi n. 646 e n. 647 del 1950.

FOGNATURE

In questo campo, l'intervento dello Stato è attuato soltanto a mezzo della legge n. 589 del 1949.

Le opere ammesse a contributo sono n. 1551 e ammontano a complessive lire 35 miliardi circa. Per due terzi di queste opere sono stati emessi i decreti di formale concessione ed i lavori sono in corso.

OSPEDALI

Anche per gli ospedali, lo Stato interviene soltanto con i contributi della legge n. 589 del 1949.

Le opere ammesse a contributo (costruzione di nuovi ospedali ed ampliamento di altri esistenti) sono n. 746 e ammontano a complessive lire 30 miliardi circa.

Tra gli ospedali di nuova costruzione ammessi a contributo sono da segnalare in particolare quelli di Agrigento, Sassari, Matera, Taranto, Formia, San Benedetto del Tronto, Castelfranco Veneto, San Donà di Piave e Gela.

Un cenno a parte merita l'intervento per l'Ospedale Maggiore di Bologna, distrutto dalla guerra, la cui ricostruzione importerà una spesa di circa 2 miliardi di lire, in gran parte a carico dello Stato, in base alla legge sui danni di guerra.

Il relatore ritiene suo dovere richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi sulla necessità ormai improrogabile di affrontare in pieno il problema dell'assistenza ospedaliera, dato che in Italia mancano 60.000 posti-letto, di cui 50.000 nel sud.

Per le altre opere igieniche minori (cimiteri, mattatoi, lavatoi, ecc.), l'intervento è ugualmente attuato in base alla legge n. 5 89 del 1949.

Le opere ammesse al contributo sono 1319, per un importo complessivo di circa lire 12 miliardi, e di esse oltre due terzi sono in corso di esecuzione.

OPERE IDRAULICHE

OSSERVAZIONI GENERALI

L'importo complessivo dei fondi normali di bilancio che nell'esercizio 1957-58 verrà assegnato per le opere idrauliche, non si discosta apprezzabilmente da quello dell'esercizio precedente. Non sarà quindi possibile ancora dare adeguata soluzione al gravissimo problema delle sistemazioni idrauliche, che costituiscono uno dei presupposti fondamentali per la produttività e la vita stessa del Paese, tanto più che anche la nota assegnazione speciale di 120 miliardi di lire, ripartita in dodici esercizi a decorrere da quello 1954-55, oggetto della legge 9 agosto 1954, n. 638, si va dimostrando insufficiente a sopperire alle più urgenti esigenze.

Occorre estendere ulteriormente le provvidenze previste da tale legge onde comprendere nei programmi di esecuzione delle opere relative, tutti quei corsi d'acqua, che, per il loro particolare regime idrologico, presentano troppo sovente la possibilità di eventi alluvionali, i quali costituiscono un grave pericolo per le popolazioni interessate e per le loro attività, specialmente agricole.

La necessità di una tale estensione è ovunque sentita e particolarmente in Sicilia, ove quasi tutti i corsi d'acqua sono abbisognevoli di sistemazioni atte ad eliminare i danni derivanti dalle esondazioni stante il loro carattere prevalentemente torrentizio e la configurazione orografica dell'Isola; va tenuto fra l'altro conto che soltanto il Si-

meto risulta compreso nei programmi predisposti in esecuzione della citata legge.

I recenti disastri del Polesine ci confermano ancora che il problema di una organica e definitiva sistemazione e regolamentazione dei corsi d'acqua si pone in termini di assoluta urgenza, l'economia di molte regioni non potendo rimanere esposta, con tanta frequenza, ai disastrosi effetti delle alluvioni. Si tratta oltre tutto di un problema di economia nazionale, in quanto i danni subiti dai cittadini, dagli enti pubblici e dallo Stato sono infinite volte maggiori della spesa economizzata in conseguenza della mancata attuazione delle provvidenze auspicate.

Una politica finanziaria insufficiente, una politica della lesina, deve in questo settore considerarsi quanto mai dannosa perché l'esperienza è qui come non mai ricca d'insegnamenti.

Occorre ottenere assolutamente altri congrui stanziamenti per completare opere di primaria importanza, e già condotte a buon punto, quali la grande sistemazione Adige-Garda-Mincio-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante, la sistemazione del Po e la costruzione degli scolmatori di piena del Reno e dell'Arno.

Nell'esercizio stesso si proseguirà con decisione il completamento del canale navigabile per natanti da 600 tonnellate Migliarino-Ostellato-Porto Garibaldi, per cui si è disposta una speciale autorizzazione di spesa.

Tra i problemi di rilievo tuttora insoluti è da rammentare quello del finanziamento della costruzione del canale navigabile Milano-Cremona-Po, iniziato nel 1941 e poi sospeso per il sopraggiungere degli eventi bellici; e quello del finanziamento della costruzione del connesso collegamento idroviario da Milano al Lago Maggiore e quindi a Locarno, per cui sono ormai definiti tutti i problemi di carattere tecnico e sono in avanzata fase di studio, da parte di una Commissione italo-svizzera, i problemi di carattere giuridico, politico ed economico.

Il limite d'impegno di 100 milioni, in aggiunta ai precedenti, previsto nell'esercizio 1957-58 sul capitolo n. 202 per opere idrauliche e impianti elettrici, appare inadeguato, ove si tenga conto del fatto che i fondi stanziati su tale capitolo sono destinati a:

a) contributi governativi fino al 60 per cento a favore di concessionari di derivazioni d'acqua, nella spesa per la costruzione di serbatoi e laghi artificiali (articoli 75 e 76 del testo unico 11 dicembre 1933, n. 1775);

b) sovvenzioni per 15 anni di lire 4.500 a chilovattore per impianti idroelettrici nell'Italia meridionale e insulare; legge 29 maggio 1951, n. 457;

c) sovvenzioni di lire 1.500 per chilowattore per impianti termoelettrici azionati da forze endogene;

d) sovvenzioni di lire 15 per chilogrammo di conduttore di rame nelle linee elettriche.

Lievemente maggiori, rispetto all'esercizio 1956-57, sono i fondi per la manutenzione delle opere idrauliche e delle vie navigabili, il che appare quanto mai provvidenziale.

I BACINI IMBRIFERI MONTANI E IL SOVRACANONE IDROELETTRICO

La legge 27 dicembre 1953, n. 959, istitutiva del sovracanone annuo di lire 1.300 per ogni chilowatt di energia elettrica istallata, a carico dei produttori e a beneficio dei comuni posti entro il perimetro dei bacini imbriferi montani, ha consentito alle ditte produttrici, per la sua infelice formulazione, da un lato di invocare la incostituzionalità della legge stessa, dall'altro di ricorrere contro la delimitazione dei confini dei singoli bacini, attuata dal Ministero dei lavori pubblici.

La legge interessa circa 4.000 comuni ed il sovracanone da essa previsto viene ad incidere su oltre 4 milioni di chilowatt nominali di produzione di energia elettrica.

Il Tribunale superiore delle acque pubbliche, riconosciuta non manifestamente infondata l'anzidetta eccezione, ha rimesso gli atti alla Corte Costituzionale.

Ne è derivata la sospensione del pagamento di una notevole parte dei sovracanoni da parte dei produttori ed una forzata riserva cautelativa dell'Amministrazione nella distribuzione e nell'utilizzazione degli importi riscossi. Comunque, a seguito della decisa azione svolta dal Ministero dei lavori pubblici, attraverso procedimenti ingiunzionali esperiti a norma del testo unico 14 aprile 1910, n. 639, molte società elettriche hanno effettuato, pur con le riserve e salvezze del giudizio in corso, il versamento di quanto dovuto per sovracanoni e si è potuto così introitare la complessiva somma di circa 6 miliardi di lire. Sinora risultano ripartiti ed assegnati ai comuni 3 miliardi.

Nella sua esposizione alla Commissione, il relatore faceva presente che la Corte Costituzionale non si era ancora pronunciata in merito alla legittimità costituzionale della

legge in parola ed esprimeva la speranza che la sentenza fosse emessa al più presto, al fine di mettere il Parlamento in grado di decidere, in rapporto a quello che sarebbe stato il responso della Corte costituzionale sui ricorsi presentati, l'azione da svolgere per eliminare il gravissimo inconveniente determinato da una categoria di cittadini, benemeriti per altro verso, i quali si sottraevano agli obblighi sanciti da provvedimenti legislativi, il cui spirito, anche se inesattamente espresso dalla lettera, appariva tuttavia preciso ed inequivocabile in base agli atti parlamentari.

Tale sentenza è intervenuta in data 4 luglio ultimo scorso ed il responso dell'Alto Consesso è stato conforme ai voti espressi dal relatore, nel senso che la questione proposta dal Tribunale superiore delle Acque pubbliche sulla legittimità costituzionale dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 1953, n. 959, in riferimento all'articolo 23 della Costituzione, è stata dichiarata non fondata, e pertanto cadono gli ostacoli e le remore, frapposti in questo campo, all'azione ministeriale.

LA SITUAZIONE DEGLI IMPIANTI ELETTRICI E LA PRODUZIONE DI ENERGIA ELETTRICA

L'incremento annuo del consumo di energia elettrica in Italia si aggira sul 7 per cento. A tale incremento bisogna far fronte con la costruzione di nuovi impianti elettrici, che dovrebbe raggiungere per un certo periodo aumenti annuali, del 10 per cento, al fine di assicurare il previsto margine di sicurezza.

Nel 1956 l'aumento di potenza efficiente derivante dall'entrata in servizio di nuovi impianti idroelettrici e termoelettrici è stato di chilowatt 1.024.460, corrispondente ad un incremento di poco superiore al 9 per cento.

Tali nuovi impianti risultano così distribuiti territoriaimente:

			Percentuale
Italia settentrionale	Kw.	905.780	*88,41* %
Italia centrale . .	»	114.830	*11,21* %
Italia meridionale	»	3.850	*0,38* %
Sicilia . . .	»	—	—
Sardegna	»	—	—
	Kw.	1.024.460	*100* %

Tali impianti sono quasi tutti ubicati nell'Italia settentrionale e centrale, mentre minima è la percentuale afferente l'Italia meridionale. In Sicilia e in Sardegna, poi, non ne è entrato in esercizio nessuno. Eppure sarebbe stato auspicabile l'ulteriore potenziamento della dotazione di impianti nell'Italia meridionale ed insulare, quale indispensabile premessa per la rinascita delle zone economicamente depresse e per la espansione del processo di industrializzazione del Mezzogiorno.

Specie per la Sicilia, lo sviluppo industriale ed economico rimane fortemente condizionato alla soluzione del problema elettrico; problema che si prospetta nella fondamentale esigenza di assicurare una maggiore e più adeguata produzione e disponibilità di energia a costi inferiori.

A tali finalità rispondono le proposte di legge degli onorevoli Aldisio, Li Causi, ed altri deputati di tutte le correnti politiche rappresentate alla Camera dei deputati, per la concessione di un ulteriore contributo all'E. S. E., istituito con decreto del Capo provvisorio dello Stato 2 gennaio 1947, n. 2.

Va rilevato che alla fine del 1956 erano in costruzione altri impianti di produzione per una potenza totale di chilowatt 2.139.800.

Nei riguardi di questa attività costruttiva in atto si osserva il grande sviluppo degli impianti termici, la cui potenza rappresenta il 46 per cento di quella totale degli impianti in costruzione; ed inoltre che l'attività stessa è considerevole anche nell'Italia meridionale e nelle isole. Quivi, infatti, sono in corso di costruzione nuovi impianti per una potenza complessiva di circa 600.000 chilowatt, cioè circa il 30 per cento del totale.

La fonte principale a disposizione del nostro Paese per far fronte al fabbisogno di energia elettrica è tuttora costituita dalla utilizzazione delle risorse idriche.

Nel 1956 per il 77 per cento la produzione di energia elettrica è stata infatti produzione idroelettrica, mentre il 19 per cento è stata termica con l'utilizzazione di combustibili solidi, liquidi e gassosi; il residuo 4 per cento è da attribuire alla utilizzazione dei soffioni di Larderello.

Nel settore degli impianti idroelettrici la potenza efficiente raggiungeva, alla fine del 1956, l'entità di 9.501.106 chilowatt con un aumento dell'8,67 per cento rispetto a quello dell'anno precedente; e la capacità d'invaso dei serbatoi stagionali era di 3.594 miliardi di metri cubi con un equivalente di energia di 5.013 milioni di chilowattore.

Nel settore termoelettrico l'Italia disponeva, alla fine dell'anno 1956, di una potenza efficiente di 2.396.019 chilowatt con un au-

mento del 13,12 per cento rispetto a quello dell'anno precedente e in quello geotermoelettrico la disponibilità era di 245.500 chilowatt.

La produzione totale di energia elettrica in Italia nell'anno 1956 è stata di 40.611 milioni di chilowattore con un aumento, rispetto al 1955, di 2.487 milioni di chilowattore, corrispondente al 6,52 per cento, che peraltro risulta inferiore a quello registrato nell'anno precedente: 7,05 per cento. Di carattere marginale sono stati gli scambi con l'estero, attraverso i quali si è avuta nell'anno una importazione di 235 milioni di chilowattore e una esportazione di 53 milioni.

Il consumo totale di energia elettrica, effettuato in Italia nel 1956, misurato presso l'utenza, e quindi depurato delle perdite di trasporto, trasformazione e distribuzione, ammonta a 34 miliardi di chilowattore, contro 31,8 miliardi del 1955, con un aumento pari al 6,73 per cento, percentuale che ripete nell'ordine di grandezza quella risultante dalle cifre concernenti il totale della produzione.

In conseguenza di tale incremento, anche il consumo medio *pro capite* è aumentato, raggiungendo nel 1956 i 691,2 chilowattore di energia, in confronto ai 647,5 chilowattore dell'anno 1955.

Per fare anche un confronto con l'anteguerra, potremo rilevare che rispetto al 1938, anno in cui si ebbe una produzione di 15.544 milioni di chilowattore, si è già arrivati ad oltre due volte e mezzo il superiore.

La costante progressione delle cifre dei consumi dimostra come sia in atto nel nostro Paese un incessante aumento nella richiesta di energia elettrica da parte dell'utenza, al pari del resto di quanto avviene in tutti gli altri paesi del mondo, con ritmo più o meno uguale al nostro. Il che, date le attuali prospettive, induce a preoccuparsi del futuro.

Per il soddisfacimento dei bisogni degli anni più prossimi, da qui al 1960, un concreto programma di nuove costruzioni è stato formulato dalle imprese elettrocommerciali alla fine del 1956, ad iniziativa dei competenti Ministeri. Esso prevede la costruzione entro il 1960 di un complesso di nuovi impianti idroelettrici, dislocati nelle varie regioni, capace di produrre una media annua di 10 miliardi e 284 milioni di chilowattore, di cui 5 miliardi e 11 milioni idroelettrici, e 5 miliardi e 273 milioni termoelettrici. A tale programma si deve aggiungere la realizzazione di altri impianti a cura delle Ferrovie dello Stato, di aziende municipalizzate, e imprese varie, che nel totale si stima possano dare altri 5 miliardi di chilowattore annui.

La necessità di poter disporre per il 1960 di una quantità di energia elettrica non inferiore ai 54-55 miliardi di chilowattore richiede che per quell'anno la capacità produttiva media annua sia di 59-63 miliardi di chilowattore. Infatti l'esperienza ha dimostrato che è necessario poter disporre di un margine del 10-15 per cento rispetto al fabbisogno, in quanto nel nostro paese è ancora prevalente la produzione idrica, soggetta agli andamenti idrologici alternativamente favorevoli o sfavorevoli e di sempre incerta previsione. La completa realizzazione sia del programma delle imprese elettro-commerciali, sia degli altri impianti ora ricordati, porterà per il 1958 a disporre di una producibilità di circa 58 miliardi di chilowattore annui, cifra che si ritiene sufficiente a coprire i fabbisogni previsti per il 1960, ma che contiene un margine di riserva esiguo rispetto a quello che la esperienza consiglia.

Gli impianti destinati a far fronte all'accrescimento del fabbisogno fino al 1960 sono tutti basati sulle fonti tradizionali; ed è da ritenere che anche successivamente tali fonti tradizionali, che sono la produzione idroelettrica e termoelettrica, continueranno a sopperire al fabbisogno del paese, anche se è auspicabile che possano essere portate sul piano della concreta realizzazione le iniziative di studio e di programmazione nel campo dell'energia nucleare, già sorte anche nel nostro paese, di modo che una nuova fonte possa essere chiamata ad integrare efficacemente le altre.

I problemi da affrontare in relazione a tale futura utilizzazione sono molteplici e interessano i campi più svariati, da quello finanziario ed economico a quello della sicurezza ed a quello della preparazione del personale, altamente specializzato, che occorre.

In ogni caso, la previsione di una non lontana applicazione industriale dell'energia nucleare ed il constatato crescente sviluppo degli impianti termoelettrici non debbono tuttavia far perdere di vista la necessità di provvedere al più sollecito ed integrale sfruttamento delle risorse idriche tuttora disponibili, attraverso la realizzazione di nuovi impianti.

Tale questione rimane purtroppo strettamente collegata alla soluzione del problema delle tariffe elettriche, la cui attuale disci-

plina non incoraggia le iniziative ed allontana il capitale, dirottandolo verso settori di maggior rendimento. Si sostiene, infatti, che la realizzazione di nuovi impianti, essendosi finora sfruttate le situazioni di minore difficoltà e di minor costo, risulterebbe eccessivamente costosa e non adeguatamente redditizia.

In tali condizioni va obiettivamente riconosciuta la necessità di rimuovere una situazione che minaccia di cristallizzarsi e di provocare una carenza di energia che metterebbe in grave crisi l'industria italiana, alla vigilia dell'attuazione del Mercato comune.

Come tutti i problemi, anche questo presenta una questione di « limiti », la cui soluzione è affidata alla consapevolezza degli organi responsabili, che non mancano di mezzi per contemperare le giuste esigenze delle piccole utenze con la superiore necessità di congrue dotazioni di energia, onde assicurare il più efficiente sviluppo della economia nazionale.

OPERE MARITTIME

Per quanto riguarda questo importante settore di lavori pubblici lo stato di previsione per il prossimo esercizio rivela un'assoluta insufficienza di tutti i capitoli, sia di parte ordinaria sia di parte straordinaria.

Per la parte ordinaria (capitolo n. 58) sono state assegnate lire 1.400.000.000. Ciò rappresenta un lieve miglioramento nei confronti dell'esercizio corrente; tuttavia la manutenzione ordinaria dovrà ancora essere limitata alle spese di esercizio (illuminazione e pulizia dei porti) ed alla esecuzione di pochi lavori di carattere indispensabile per la conservazione delle opere portuali maggiormente dissestate. Rimarrà trascurata, invero, e quasi completamente, la manutenzione della maggior parte delle opere edilizie in servizio dei porti e delle opere foranee, dal che deriveranno un'ulteriore degradazione delle opere medesime e la necessità di maggiori prossime spese per la loro conservazione.

Analogamente, l'insufficienza dello stanziamento del capitolo n. 59 (escavazione ordinaria dei porti), fissato in lire 1.360.000.000, renderà impossibile in qualche porto l'accurata manutenzione dei fondali.

Per quanto riguarda le opere straordinarie, l'attività dell'Amministrazione, ai sensi dell'articolo 2 della legge di bilancio, dovrebbe essere diretta alla sistemazione, riparazione e completamento delle opere portuali, oltre che alla costruzione di opere a difesa degli abitati dalla corrosione del mare.

In realtà per il prossimo esercizio tale attività dovrà necessariamente ridursi ai soli interventi di carattere indispensabile ed urgente per la conservazione delle opere esistenti, specie per le difese foranee dei porti, ed alla difesa di assoluta e preminente urgenza di quegli abitati più gravemente minacciati dal mare.

Infatti, nei confronti della richiesta di lire 7 miliardi, già contenuta nello stretto indispensabile, lo stato di previsione (capitolo n. 133) fissa lo stanziamento in lire 3 miliardi, che pur rappresenta un miglioramento nei confronti del corrente esercizio. Perciò l'Amministrazione dovrà sospendere, con la ultimazione dei lotti già finanziati, le iniziate opere di completamento e di sistemazione dei porti, salvo i casi nei quali possano, con modesta spesa, rendersi funzionanti impianti già quasi ultimati.

Analoghe considerazioni vanno fatte per la previsione di spesa delle escavazioni straordinarie, di cui al capitolo n. 134 dello stato di previsione, in quanto in rapporto ad una richiesta di 600 milioni si è fatto luogo ad uno stanziamento di 300 milioni. In proposito va ricordato che la necessità di un maggior approfondimento dei bacini portuali si presenta sempre più urgente in rapporto al continuo aumento del tonnellaggio delle navi.

Lo stanziamento del capitolo n. 143 (riparazione danni per alluvioni piene e mareggiate) in lire 300 milioni è del pari insufficiente, allorché si considera che con tale fondo si deve provvedere non solo alla riparazione delle opere portuali danneggiate dalle mareggiate, ma anche alla riparazione dei danni da alluvioni e piene.

Per quanto riguarda, poi, la riparazione dei danni bellici, lo stanziamento del capitolo n. 146, fissato in lire 850.000.000, è assolutamente insufficiente. Basti al riguardo considerare che allo stato attuale le spese necessarie per la riparazione delle opere portuali danneggiate dalla guerra è previsto in lire 7.500.000.000. Anche qui è da avvertire che il mancato tempestivo intervento comporterà un maggiore aggravio per il ripristino avvenire in quanto le opere non riparate vanno sempre più degradandosi.

Infine è da rilevare che il modestissimo stanziamento del capitolo n. 200 dello stato di previsione per concorsi e sussidi per la esecuzione di opere marittime di interesse di Enti locali in base alla legge 3 agosto 1949, n. 589,

determinato in una annualità di 5 milioni, consentirà il contributo per un'opera dell'importo capitale di 100 milioni o poco più, il che significa, atteso il costo elevato dei lavori marittimi, l'esecuzione di un centinaio di metri di molo o di banchina. Se poi si considera che le domande giacenti, avanzate dai comuni per ottenere il contributo dello Stato per esecuzione di opere nei porti di quarta classe, rappresentano un importo capitale di lire 1.307.300.000, se ne deduce che l'Amministrazione non potrà finanziare neppure una sola opera di modesta entità.

Gli esigui stanziamenti previsti nello stato di previsione per l'esercizio 1957-58 dovranno essere dunque destinati esclusivamente ai lavori di rafforzamento e di manutenzione straordinaria delle opere esistenti ed alla difesa degli abitati più gravemente minacciati dal mare.

Il rinvio o la sospensione delle opere di completamento e sistemazione già iniziate o progettate aumenterà le difficoltà in cui si trovano molti porti nel fronteggiare il crescente incremento del traffico e l'aumentato tonnellaggio e pescaggio delle navi che vi fanno scalo.

Qneste maggiori esigenze sono state ripetutamente segnalate dal Ministero della marina mercantile e dalle categorie commerciali ed industriali interessate ed hanno anche formato oggetto di voti e raccomandazioni di autorevoli membri della Camera e del Senato sia durante la discussione del bilancio nei precedenti esercizi, sia a mezzo di interrogazioni.

Fra le opere più urgenti, cui occorre far fronte, e per le quali si rendono necessari maggiori stanziamenti, se non si vuole andare incontro a gravi situazioni, come quelle che nel febbraio 1955 si verificarono a Genova, sono da segnalare la riparazione dei danni ed il rafforzamento delle opere foranee dei porti e la costruzione di opere di difesa di numerosi abitati minacciati dalla corrosione del mare.

Un ulteriore ritardo nella esecuzione di tali lavori potrebbe causare danni ingentissimi sia direttamente per la distruzione delle opere, sia indirettamente per la riduzione della efficienza dei porti.

Per tali lavori fu già richiesta al Tesoro l'autorizzazione straordinaria di spesa di lire 16 miliardi; l'assenso però è stato ottenuto solo per la spesa di 8 miliardi, riguardanti il ripristino della diga foranea del porto di Genova, danneggiata gravemente dalla mareggiata del febbraio 1955.

Quanto si è detto riguarda strettamente le esigenze normali delle opere marittime, in quanto, ove si dovesse addivenire all'attuazione delle opere di completamento previste nei piani regolatori dei porti e si dovesse far fronte alla costruzione delle darsene dei petroli, problema questo rilevante a carattere nazionale, e ove si dovessero esaudire le giuste aspirazioni dei ceti pescherecci per la sistemazione di quei piccoli scali che di tale industria esclusivamente vivono e che la legge attualmente vigente sulla opere marittime non contempla, si renderebbe necessaria la emanazione di apposite provvidenze legislative per l'autorizzazione di spese straordinarie fuori bilancio.

Alcuni cenni sull'importante argomento delle opere marittime sembra al relatore che siano necessari per mettere in risalto la eccezionale gravità della situazione, ricorrente da alcuni esercizi, e della quale si è anche occupato, nella sua chiara ed esauriente relazione al bilancio 1956-57, il collega onorevole Pasini.

Nessuno ignora lo sforzo finanziario compiuto dal Governo in questo dopoguerra per dare ai porti italiani, devastati dalla guerra, la possibilità di un normale funzionamento. Indubbiamente si è avuto, nel dopoguerra, un risultato pienamente soddisfacente nella ricostruzione delle opere murarie e dei bacini, che hanno superato l'efficienza dell'anteguerra, ma non altrettanto è avvenuto negli impianti e nelle attrezzature dei porti, specie per quanto si riferisce ai mezzi meccanici.

L'attrezzatura meccanica delle banchine è un fattore essenziale per l'efficienza dei servizi portuali e per lo sviluppo dei traffici in quanto l'uso delle macchine installate a terra rende più agevole il maneggio delle merci con vantaggio per i vari operatori e, quindi, per l'economia delle zone interessate e, in definitiva, della intera Nazione. Si tratta di un servizio d'interesse pubblico che là dove non viene assicurato dai privati è assunto direttamente dallo Stato, il quale interviene tanto per la fornitura dei meccanismi quanto per l'esercizio di essi, anche quando la relativa gestione si presenta finanziariamente deficitaria, se risponde ad esigenze di politica economica.

Questo ordinamento amministrativo-finanziario delle gestioni dei meccanismi demaniali di sollevamento installati nei porti presenta non lievi deficienze, dimostrate da una ormai lunga esperienza.

Attualmente il bilancio del Ministero dei lavori pubblici prevede un unico capitolo

di spesa destinato alle opere marittime in genere, sia murarie sia di attrezzatura meccanica. Una prima esigenza di carattere particolarmente urgente è quella di scindere il capitolo stesso in due diversi, uno riguardante le opere murarie e l'altro le attrezzature meccaniche.

NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE

Per la costruzione di strade ferrate a cura diretta dello Stato, è previsto uno stanziamento di lire 3.850.000.000, di cui lire 1.800.000.000 sono riservate alle opere ferroviarie in provincia di Savona, secondo quanto è stabilito dalla legge 4 agosto, 1955, n. 730, e lire 1.500.000.000 per la ferrovia Caltagirone-Gela.

Rimarrebbero a disposizione, per la esecuzione delle altre opere ferroviarie, lire 550.000.000, di cui lire 340.000.000, sono necessarie al completamento della ferrovia Aulla-Lucca, la quale, essendo stata ultimata la galleria del Lupacino, potrà essere inaugurata entro il primo semestre del prossimo anno: lire 110.000.000 per pagamenti dovuti a seguito delle espropriazioni relative alla ferrovia Maccarese-Roma smistamento, per le quali già sono stati stipulati i concordati con le ditte espropriate; lire 80.000.000 per ultimare il raccordo ferroviario di Bologna; lire 10.000.000 infine per ulteriori lavori urgenti richiesti per la linea Villamassargia-Carbonia, inaugurata nel novembre 1956.

Con la residua somma di lire 70.000.000 non è certo possibile far fronte alla prosecuzione degli altri lavori di costruzione della ferrovia Maccarese-Roma smistamento, della ferrovia di circonvallazione di Palermo, e della linea Portogruaro-Sasseto (completamento delle opere accessorie del ponte sul Tagliamento), e la trasformazione a scartamento ordinario della ferrovia Castelvetrano-Sciacca-Porto Empedocle-Licata, che si appalesa necessaria ed inderogabile; né al pagamento delle occorse occupazioni di immobili, per il quale ogni ritardo comporta aumento di spesa.

Per soddisfare le sole necessità più urgenti, occorrerebbe una ulteriore assegnazione.

AEROPORTO DI FIUMICINO

Nello stato di previsione è iscritta la somma di lire 2 miliardi, che corrisponde all'ultimo stanziamento autorizzato dalla legge 15 giugno 1955, n. 513, per la prosecuzione dei lavori di costruzione dell'aeroporto internazionale di Roma-Fiumicino. Con questa somma non sarà possibile provvedere agli impianti ancora occorrenti per l'aeroporto e alla costruzione, a cura dell'A. N. A. S., della strada statale n. 201, destinata ad allacciare l'aeroporto stesso con Roma. Perciò è stato predisposto un provvedimento legislativo (attualmente in attesa dell'assenso del Tesoro), che autorizza una ulteriore spesa di lire 10 miliardi e mezzo, di cui, in tondo, 4 da destinarsi all'A. N. A. S. e 6 al Ministero. Allo scopo di assicurare il completamento delle opere entro l'anno è da auspicare, in vista delle prossime Olimpiadi, che, con la pronta emanazione di tale provvedimento, venga assicurato il completamento dell'opera entro l'anno 1959.

SERVIZI SPECIALI

NATURA DEI SERVIZI

Rientrano in questo settore: gli interventi di pronto soccorso in dipendenza di pubbliche calamità: i provvedimenti organici in dipendenza di terremoti, alluvioni, piene, frane; la ricostruzione e riparazione di edifici di culto e di beneficenza distrutti o danneggiati da offese belliche, la costruzione di nuove chiese e case canoniche e infine le provvidenze per la ricostruzione del Cassinate.

Come è noto, in base al decreto Presidenziale 30 giugno 1955, n. 1534, è stata attribuita, normalmente, alla competenza dei Provveditorati alle opere pubbliche la gestione di tutte le opere cui provvede direttamente lo Stato. Il detto decreto ha anche demandato ai Provveditorati la concessione dei contributi per la costruzione di nuove chiese e canoniche, di cui alla legge 18 dicembre 1952, n. 2522.

INTERVENTI DI PRONTO SOCCORSO

Servizio di particolare importanza è quello attinente agli interventi dello Stato ai sensi del decreto legislativo 12 aprile 1948, n. 1010, che consente di adottare i provvedimenti più immediati in caso di pubbliche calamità naturali. In base alla legge 23 febbraio 1942, n. 100, l'Amministrazione centrale accredita ai Provveditorati, di volta in volta, i fondi occorrenti. I detti Istituti provvedono, poi, alla gestione diretta dei fondi loro accreditati.

Nell'esercizio 1956-57 il fondo stanziato è stato di lire 500 milioni, mentre nel bilancio preventivo dell'esercizio 1957-58 esso è previsto in lire 800 milioni (capitolo n. 148).

Un maggiore stanziamento avrebbe evitato la preoccupazione che non sia possibile intervenire nei casi di emergenza con quella prontezza e larghezza di mezzi che sarebbero necessarie.

Preoccupazione purtroppo confermata dai fatti calamitosi che hanno funestato nel giugno scorso i territori della Valle d'Aosta, del Piemonte, della Lombardia, del Veneto e delle province dell'Emilia confinanti col Po, nei quali i danni, che sono stati gravissimi, tuttora non esattamente valutabili, richiedono interventi ingenti e decisivi.

È doveroso dare atto al Governo, e in particolare al Ministro per i lavori pubblici onorevole Togni, dell'efficacia dimostrata nella pronta organizzazione dei soccorsi e della tempestività con cui è stato approntato lo schema di legge, già approvato dal Parlamento, per lo stanziamento di 18 miliardi sul bilancio dei lavori pubblici, per la riparazione dei danni prodotti dalle alluvioni, ed il rialzo ed il rafforzamento delle arginature del Po.

Ma non si possono non rilevare due fatti, resi particolarmente evidenti dalla triste circostanza: l'insufficienza dei mezzi finanziari, in via normale, riservati al pronto soccorso, e la necessità del riesame dei poteri e dei mezzi assegnati al Magistrato per il Po, rilevatisi assolutamente inefficienti.

Le modifiche apportate al progetto originario del Ministro Merlin hanno invero ridotto notevolmente i limiti del nuovo istituto, le cui funzioni sono ben lontane da quelle per cui era stato voluto, a seguito della prima alluvione del Polesine.

La legge 12 luglio 1956, n. 735 – sia detto chiaramente – va riveduta affinché il Magistrato del Po non rimanga, nella realtà, una mera ed inutile sovrastruttura burocratica.

Perché esso sia veramente l'unico, efficace regolatore delle opere concernenti il nostro maggiore corso d'acqua, è indispensabile conferirgli, come avviene per il Magistrato alle acque di Venezia, poteri tecnici ed amministrativi che gli consentano, oltre alla programmazione delle opere, intese a regolare il regime idrico del fiume, anche la loro gestione ed esecuzione.

Allora soltanto si avrà la certezza di quella effettiva organicità d'interventi, che altrimenti invano si cercherebbero in una pura opera di programmazione.

La costernazione del popolo italiano alla notizia delle gravi calamità che hanno funestato di recente i territori della Valle d'Aosta, del Piemonte, della Lombardia, del Veneto e delle province dell'Emilia confinanti con il Po, dove hanno arrecato gravissimi danni, tuttora in corso di accertamento, è un richiamo a risolvere il grave problema con radicali provvedimenti e in particolare a fornire al Magistrato del Po mezzi adeguati.

PROVVEDIMENTI DEFINITIVI IN DIPENDENZA DI ALLUVIONI, PIENE E FRANE

Per connessione di materia occorre accennare al problema del consolidamento degli abitati colpiti da frane, alluvioni e piene; molti comuni, ammessi al beneficio del consolidamento degli abitati a cura ed a spese dello Stato, attendono la esecuzione delle opere necessarie e parecchie Regioni lamentano in proposito l'insufficienza degli stanziamenti destinati alle opere in questione. Risulta, ad esempio, che in Sicilia i comuni da consolidare a cura ed a spese dello Stato ammontano a 120 e che solo in alcuni di essi si è potuto finora dar corso a opere provvisorie, le quali sono assai lontane dal risolvere la situazione, mentre per la maggior parte nessun intervento è stato possibile effettuare.

Peraltro, con gli stanziamenti previsti nel bilancio dell'esercizio finanziario 1957-58 nei competenti capitoli dei Provveditorati alle opere pubbliche viene ad esaurirsi lo stanziamento di lire 7 miliardi e mezzo disposto dalla legge 9 agosto 1954, n. 636, per la riparazione dei danni causati dalle alluvioni dal 1951 al 1954; ma appare evidente la necessità di assicurare il completamento delle opere già iniziate e l'esecuzione di quelle già deliberate ma non ancora finanziate per mancanza di adeguati stanziamenti.

Occorre mettere in particolare rilievo che tale stanziamento è risultato del tutto insufficiente, tanto che sono rimasti insoluti molti problemi tra cui, particolarmente gravi, quelli relativi al trasferimento di Gairo e Osini (Nuoro) e San Cataldo (Caltanissetta).

In quest'ultimo comune, con decreto ministeriale 20 settembre 1955, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 261 del 12 novembre 1955 è stato disposto il trasferimento parziale dell'abitato (quartieri Santo Stefano, Carmoli, Pozzo Norillo), ai sensi della legge 9 agosto 1954, n. 636. Trattasi di 1.300 nuclei familiari,

complessivamente circa 5.000 persone. È preventivata una spesa di circa 700 milioni per i servizi oltre quelle per la costruzione di case; ma lo stanziamento di bilancio per il 1957-58 è di soli 230 milioni per tutta la Sicilia.

Quanti anni ci vorranno per operare l'indilazionabile trasferimento dell'abitato?

Richieste fatte al Ministero del tesoro di nuove assegnazioni di fondi hanno avuto sinora esito negativo: ritiene il relatore che sia opportuno sollecitare il Ministro a dar prova, anche in questo campo, della sua concreta fattività per regolare il problema sul piano finanziario.

PROVVEDIMENTI IN DIPENDENZA DI TERREMOTI

1. — Lavori a totale carico dello Stato.

Quantunque una parte dei lavori a totale carico dello Stato in dipendenza di terremoti sia rimasta nella diretta competenza dell'Amministrazione centrale, nel bilancio 1957-58 non figura assegnata alcuna somma a tale scopo.

Conseguentemente, restano in sospeso problemi di rilevante entità, per un importo totale di lavori ammontante ad oltre 28 miliardi, e cioè:

a) completamento dei piani regolatori di Reggio Calabria, Palmi e Messina (previsione di spesa per complessivi 6 miliardi circa);

b) sistemazione delle Zone industriali di Messina e di Reggio Calabria (previsione di spesa per 1 miliardo);

c) prosecuzione dello sbaraccamento in Reggio Calabria e Messina, iniziato con i due miliardi della legge 20 settembre 1949, n. 531 (ulteriore spesa di circa 18 miliardi);

d) completamento o costruzione di importanti opere pubbliche o di interesse pubblico (ulteriore spesa di circa 3 miliardi).

Tanto più grave appare la mancata assegnazione di fondi se si considera l'importanza dell'impulso che si va dando alle zone industriali di Messina e di Reggio Calabria. In particolare, a Messina si provvede alla riorganizzazione di tutto il lavoro svolto da 40 anni in modo da far posto alle nuove richieste di concessioni e da eliminare quelle risultate improduttive; ed a Reggio Calabria, dove finalmente lo scorso anno è stato possibile decidere l'utilizzazione delle aree della zona industriale, sono in corso di istruttoria 61 domande di concessione finora presentate.

2. — Sussidi a privati per ripartizione o ricostruzione di case in dipendenza dei terremoti dal 1908 al 1936

Con l'articolo 2 della legge del bilancio 1957-58, viene autorizzata la spesa di 500 milioni per la concessione dei sussidi e delle maggiorazioni ai danneggiati dai terremoti verificatisi dal 1908 al 1936. L'anzidetta somma di 500 milioni dovrebbe essere inscritta in un unico capitolo di bilancio, data la finalità dell'assegnazione. Invece, nel progetto di bilancio l'iscrizione è stata effettuata per 200 milioni nel capitolo n. 144 e per 300 milioni nel capitolo n. 145.

Si ripete così la impostazione data nei precedenti esercizi finanziari, in cui il fondo di 500 milioni è ripartito in due capitoli, in ragione di 200 milioni per il capitolo n. 147 e 300 milioni per il capitolo n. 148. Se si considera che la Corte dei conti si è rifiutata di ammettere a registrazione i provvedimenti di concessione di sussidi per i terremotati dal 1908 al 1920 con imputazione della relativa spesa sul capitolo n. 147 (ciò che determina la inutilizzazione nel corrente esercizio del fondo di 200 milioni del capitolo n. 147), non può non richiedersi, per il prossimo esercizio, che il fondo di 200 milioni attribuito al capitolo n. 144 del bilancio per l'esercizio 1957-58 sia trasferito al capitolo n. 145, la cui assegnazione verrebbe pertanto aumentata da 300 a 500 milioni.

Il capitolo n. 144 dovrebbe rimanere *per memoria*, salvo ad esaminare in altra sede la possibilità di reperire i fondi per il detto capitolo, onde consentire l'esecuzione di quei lavori a totale carico dello Stato in dipendenza di terremoti, la cui gestione è tuttora attribuita alla competenza dell'Amministrazione centrale.

COSTRUZIONE DI NUOVE CHIESE

La necessità di costruire nuove Chiese parrocchiali, case canoniche e locali ad uso di ministero pastorale (legge 18 dicembre 1952, n. 2522) è molto sentita.

Infatti, risultano presentate oltre 6.000 domande, alle quali si aggiungono le richieste che a mano a mano pervengono a seguito della costruzione, in continuo sviluppo, di nuovi quartieri urbani.

Per il prossimo esercizio finanziario è previsto, nel corrispondente capitolo n. 139, uno stanziamento limitato a 2 miliardi, che appare del tutto insufficiente, anche per il fatto che quello ancora più esiguo dell'eser-

cizio decorso (un miliardo) ha lasciato inevase moltissime domande, non essendosi potuto provvedere che alla costruzione di 61 edifici.

La gestione del capitolo, già di competenza dell'Amministrazione centrale, ai sensi della legge 30 giugno 1955, n. 1534, è ora attribuita ai singoli Provveditorati alle opere pubbliche, ai quali pertanto i fondi di cui trattasi verranno distribuiti, in base ad un programma stabilito d'intesa con il Ministero dell'interno e con la Pontificia Commissione centrale per l'arte sacra in Italia.

RICOSTRUZIONE DEL CASSINATE

Con decreto-legge Presidenziale 2 aprile 1948, n. 688, venne autorizzata la spesa di lire 10 miliardi a pagamento in annualità per la ricostruzione del Cassinate, e i lavori furono affidati in concessione all'E. RI. CAS. L'attività del predetto Ente si è svolta sulla base di programmi che furono approvati negli anni dal 1949 al 1951, ma che non si sono potuti totalmente realizzare per la insufficienza del fondo con quel decreto assegnato.

Per eseguire tutte le opere programmate occorrerebbero circa 2 miliardi, mentre, limitando gli interventi al completamento dei lavori in corso, sarebbe sufficiente una maggiore assegnazione, in capitale, di 500 milioni, alla quale, però, il Tesoro non ha sinora ritenuto di consentire.

VIABILITÀ

LA CONSISTENZA DELLA RETE VIARIA

Una determinazione precisa della consistenza della rete stradale italiana non è facile perché i diversi criteri di valutazione adottati dànno risultati non concordi. Tuttavia le cifre delle varie fonti non si discostano molto dalle seguenti:

Autostrade, circa 520 chilometri.

Gestite dall'A. N. A. S.:

Milano-Bergamo	Km.	50,370
Milano-Laghi	»	84,007
Bergamo-Brescia	»	47,676
Firenze-Mare	»	81,333
Genova-Valle del Po	»	50,040
Tronco Voltri-Arenzano della Savona-Genova	»	9,681

Gestite da Società private:

Napoli-Pompei	Km.	23,346
Milano-Torino	»	125,870
Padova-Venezia	»	24,570

Gestita dall'A.N.A.S. senza pedaggio:

Roma-Ostia	Km.	23,100
Totale	Km.	519,993

Strade statali, chilometri 24.820.

Strade provinciali, chilometri 45.504.

Strade comunali, chilometri 107.229 (di cui circa 9.000 in manutenzione alle province).

A queste cifre vanno aggiunte quelle relative alla viabilità di bonifica, alle ex strade militari ed altre non classificate, che parecchi tecnici stimano in circa 40.000 chilometri.

La densità per 1.000 chilometri quadrati di superficie è uguale a 657, mentre quella per 100.000 abitanti è uguale a 403.

Queste cifre sono nettamente inferiori a quelle relative ai principali Paesi europei, tra i quali citiamo la Francia, che ha una densità rispetto alla superficie di 1.147 e rispetto agli abitanti di 1.480 (più di tre volte, dunque, superiore alla nostra).

RETE STRADALE EXTRAURBANA NEI PRINCIPALI PAESI EUROPEI
(Giugno 1956)

NAZIONI	Autostrade	Primarie o statali	Secondarie o Provinciali	Comunali	Altre	Rete totale	Densità chilometri: Per 1000 chilometri quadrati di superficie	Densità chilometri: Per 100.000 abitanti
Belgio	162	23.000	30.000	—	—	53.162	1.743	601
Danimarca	—	8.170	45.000	—	—	53.170	1.236	1.242
Finlandia	—	35.186	28.759	—	—	63.945	209	1.521
Francia (*a*)	70	80.000	253.000	300.000	—	633.070	1.147	1.480
Germania Occidentale	2.175	24.370	53.400	49.293	—	129.238	527	260
Gran Bretagna	—	41.814	26.544	73.171	140.613	282.142	1.164	562
Italia (*b*)	510	24.820	45.504	107.229	20.000	198.063	657	403
Norvegia	—	16.109	6.856	24.480	—	47.445	146	1.419
Olanda	630	3.180	4.310	—	63.410	71.530	2.205	670
Portogallo (*c*)	8	17.200	13.496	—	—	30.704	335	364
Spagna	—	74.000	50.960	—	—	124.960	247	442
Svezia	16	23.847	67 746	—	—	91.609	204	1.266
Svizzera	—	17.000 (cantonali)	31.000 (comunali)	—	—	48.000	1.162	975

(FONTE: Federazioni della Strada dei singoli Stati).
(*a*) Vi sono inoltre 135 chilometri di autostrade in costruzione.
(*b*) Vi sono inoltre 882 chilometri di autostrade in costruzione.
(*c*) Vi sono inoltre 36 chilometri di autostrade in costruzione.

LA CIRCOLAZIONE NEL 1956

Nell'anno 1956, secondo le rilevazioni dell'Automobile Club d'Italia, avevano assolto al versamento della tassa di circolazione 2.056.065 autoveicoli a motore, di cui:

autovetture	N.	1.051.004
autobus	»	12.134
autocarri	»	376.955
trattrici stradali	»	1.345
motocicli e motocarrozzette	»	504.903
motocarri e motofurgoncini	»	73.553
rimorchi	»	36.171

Da queste cifre sono esclusi i velocipedi a motore ed i motocicli leggeri sino a 125 centimetricubi, che complessivamente ammontano a circa 2.500.000 unità. Non vanno dimenticate, inoltre, circa 6 milioni di biciclette.

In questi ultimi anni può ben dirsi che lo sviluppo dell'automobilismo, elemento caratteristico del nostro tempo, sia stato « esplosivo ». A fronte a questi dati consuntivi imponenti, che però sono sempre al di sotto, di gran lunga, di quelli relativi all'indice di motorizzazione di altre Nazioni più progredite, sta la constatazione del divario che esiste, e che maggiormente si aggraverà nei prossimi anni, tra lo sviluppo della motorizzazione e la consistenza della rete stradale, gravemente inadeguata alle sue funzioni.

È appena il caso di rilevare qui l'importanza del trasporto su strada ai fini dello sviluppo e del progresso economico di un

Paese. Essa va considerata sotto il duplice aspetto: dell'ampliamento del mercato e della possibilità che il trasporto stradale offre di rendere economiche determinate intraprese, a causa della sua grande elasticità tecnica rispetto ad altri sistemi di trasporto.

GLI INCIDENTI STRADALI

Tuttavia le necessità imperiose di adeguare la rete viaria non si esprimono solamente in termini di pura ricerca statistica di sviluppo della motorizzazione e dei trasporti su strada: esiste un gravissimo problema sociale ed umano, costituito dall'impressionante aumento delle sciagure stradali. Non v'è dubbio che gran parte di esse, direttamente o indirettamente, sono causate dall'inadeguatezza fin troppo nota della nostra rete viabile per quanto riguarda il suo stato di manutenzione, e soprattutto per quanto riguarda le sue sorpassatissime caratteristiche tecniche.

GLI INCIDENTI STRADALI DAL 1° GENNAIO 1956 AL 31 DICEMBRE 1956.

MESI	Incidenti	INFORTUNI	
		Morti	Feriti
Gennaio . . .	11.006	336	7.678
Febbraio . . .	8.609	240	5.173
Marzo	11.809	401	8.520
Aprile	13.776	557	11.153
Maggio . . .	15.660	712	13.728
Giugno . . .	15.836	652	14.182
Luglio	16.898	734	15.252
Agosto	15.514	735	13.955
Settembre . .	15.563	737	13.933
Ottobre . . .	15.889	692	12.627
Novembre . .	12.750	512	9.386
Dicembre . .	12.980	487	9.324
Totali . . .	166.290	6.796	134.916

(FONTE: Istituto Centrale di Statistica).

Per i precedenti anni si avevano le seguenti cifre:

ANNI	Incidenti	INFORTUNI	
		Morti	Feriti
1953	114.571	4.880	90.281
1954	126.232	5.281	98.766
1955	139.754	5.752	111.537

Rispetto all'anno precedente, dunque, c'è stato un incremento del 19 per cento sul numero degli infortuni, del 18 per cento sul numero dei morti e del 21 per cento sul numero dei feriti.

Se si fa il rapporto tra i dati relativi agli anni 1953 e 1956, si arriva a queste sbalorditive percentuali:

Incremento del numero degli incidenti: 45 per cento;

Incremento del numero dei morti: 39 per cento;

Incremento del numero dei feriti: 49 per cento.

Se si considerano solamente gli anni 1955 e 1956, si può osservare che l'incremento degli incidenti, pari al 19 per cento, come si è detto, è superiore all'incremento della circolazione (riferito solo alle autovetture, autocarri e autobus), ch'è pari a circa il 15 per cento.

Queste cifre hanno un significato umano e sociale di indiscutibile valore, ma ne hanno anche uno economico perché ogni perdita di vita umana è un danno economico per la collettività, danno che nel suo complesso è stimato dai competenti tra i 30 ed i 50 miliardi di lire annui !

Occorre rompere la tragica catena d'infortuni, di morti, di lesioni che presenta il nostro Paese. E all'uopo non basta agire con pur imponenti e intelligenti mezzi di propaganda, occorre anche e soprattutto migliorare lo stato delle nostre strade.

LO SVILUPPO DEL TURISMO

Questo miglioramento è necessario altresì a favorire l'incremento del turismo in Italia.

Il turismo, che può essere definito come una delle nostre più grandi industrie, riceve uno stimolo potente, ovviamente, dalle in-

comparabili bellezze naturali del nostro Paese, ma deve essere secondato, oltre che dalla ricettività alberghiera, dalla razionalità e comodità delle strade.

Di fondamentale importanza è l'apporto economico che il turismo reca all'equilibrio della nostra bilancia dei pagamenti tanto che nello schema Vanoni esso fu indicato tra le principali partite invisibili, atte a compensare gli squilibri della nostra bilancia commerciale, dovuti ad una più ampia e decisa politica di investimenti.

Negli ultimi anni la situazione in questo settore si è sviluppata nel modo seguente:

TURISTI STRANIERI ENTRATI IN ITALIA.

ANNO	Transiti stradali	Transiti ferroviari	Aeroporti	Porti
1948	627.883	842.849	68.432	50.869
1949	1.980.461	1.202.236	127.017	91.948
1950	2.588.726	1.934.484	178.939	137.127
1951	3.028.242	2.076.240	188.156	113.225
1952	3.572.523	2.116.571	214.770	155.433
1953	4.926.770	2.319.999	258.804	176.297
1954	6.305.742	2.492.921	303.495	225.354
1955	7.384.704	2.800.114	343.093	258.107
1956	8.772.944	3.218.463	409.457	264.096

Nel 1956 sono, dunque, entrati in Italia 12.664.960 turisti, di cui il 69 per cento ha preferito servirsi delle strade. La sempre maggiore tendenza dei turisti ad avvalersi dei trasporti stradali è dimostrata dal fatto che, mentre il totale dei turisti del 1956 è aumentato rispetto al 1950 del 162 per cento, l'incremento rispetto allo stesso anno di coloro che hanno preferito i transiti stradali è del 239 per cento.

Questa tendenza va favorita. Una efficiente rete stradale in tutto il territorio della Nazione invoglierà il turista che giunge in Italia a spingersi sempre più verso il sud e a dare di conseguenza una maggiore durata al suo soggiorno.

IL MERCATO COMUNE EUROPEO

Un breve riferimento al Mercato comune europeo non sembri fuori luogo in questa relazione. Si consideri, infatti, che l'elemento essenziale della futura comunità europea, il primo obiettivo fissato dal suo trattato, è la libera circolazione delle merci all'interno della comunità, sottratta al pagamento dei dazi e dei vincoli di qualunque restrizione quantitativa. È indubbio che la intelaiatura essenziale della libera circolazione delle merci è rappresentata dal sistema dei trasporti, che costituisce inoltre un settore di attività economica, a sé stante, destinato a integrarsi nel Mercato comune al pari di tutti gli altri.

Secondo il trattato che istituisce la comunità economica europea dovrà essere perseguita una politica comune in materia di trasporti, anche di quelli su strada. Orbene, in previsione di una eventuale parità internazionale di tariffe di trasporto, è assolutamente necessario ammodernare la nostra viabilità e in particolare la rete delle strade di grande comunicazione, tanto più che il nostro Paese, rispetto agli altri della Comunità europea, è forse il meno favorito dalla natura, sia per il suo sviluppo in senso longitudinale, sia per la grandissima percentuale di terreni accidentati e montagnosi rispetto a quelli pianeggianti.

Essendo presumibile la fissazione di eventuali tariffe di trasporto sulla base della lunghezza chilometrica, è evidente che l'inadeguatezza tecnica della nostra viabilità, aumentando di gran lunga la lunghezza virtuale, aggraverà in maniera insostenibile il costo dei trasporti con ripercussioni sull'economia del settore e sull'intera economia generale;

e se non è facile precisarne gli effetti, può fin d'ora ritenersi ch'essi saranno dannosissimi.

Il divario che esiste tra il patrimonio stradale del nostro Paese e quello degli altri aderenti alla Comunità europea, sia per consistenza sia per caratteristiche tecniche, non costituisca un gravissimo svantaggio. Provediamo dunque in tempo alla sistemazione delle nostre strade !

LA VIABILITÀ ORDINARIA

Il patrimonio della viabilità minore non statale, dissanguato dalla guerra, impoverito per la permanente inadeguatezza dei mezzi disponibili per la sua manutenzione, esige massicci interventi perché possa essere riportato ad uno stato di soddisfacente efficienza tecnica.

Per la concessione di sussidi statali ai comuni (pari al 25 per cento della spesa), per la costruzione e la sistemazione di strade comunali, interne ed esterne agli abitati, in base all'articolo 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, sui lavori pubblici, nonché per la manutenzione quinquennale obbligatoria delle strade comunali di allacciamento eseguite con i benefici di cui al decreto legislativo luogotenenziale 30 giugno 1918, n. 1019, articolo 3, ed alla legge 7 aprile 1917, n. 601, articoli 8 e 9, sarebbe occorso nel prossimo esercizio un fondo di almeno lire 300.000.000. Sono stati invece stanziati soli 15 milioni sebbene, nel corrente esercizio 1956-57 e nei precedenti, l'identico stanziamento sia risultato del tutto inadeguato alle numerose giustificate istanze dei comuni, la maggior parte delle quali resta perciò necessariamente inevasa.

In base alle leggi 3 agosto 1949, n. 589, e 15 febbraio 1953, n. 184, che autorizzano, tra l'altro, la corresponsione del contributo dello Stato per opere stradali di competenza degli enti locali, è stato possibile finora costruire o sistemare strade per un importo di lavori di circa 30 miliardi. È però da rilevare che, pur essendo state le finalità della legge n. 589 del 1949 notevolmente ampliate dalla legge n. 184 del 1953, il relativo limite d'impegno per opere stradali è stato via via ridotto dai 600 milioni annui dei primi esercizi, ai 100 milioni degli ultimi. Nelle previsioni dell'esercizio 1957-58 è stato fissato in lire 135 milioni: con tale stanziamento potranno essere attuate opere per un importo di circa 3 miliardi, mentre le domande pervenute da tutta Italia, tuttora inevase per la insufficienza dei fondi, riguardano un importo di opere di oltre 100 miliardi.

Le strade ex militari della guerra 1940-45, non più necessarie ai fini per i quali furono costruite, sono da consegnare agli enti locali per usi civili. Anche esse abbisognano di una adeguata sistemazione, che richiede uno stanziamento non inferiore ai 5 miliardi di lire.

Imponenti appaiono le opere stradali realizzate in zone depresse dell'Italia settentrionale e centrale, in base alle leggi 10 agosto 1950, n. 647, e 15 luglio 1954, n. 543; ma occorre realizzare ancora opere di pressante necessità.

Sempre al fine di evitare che il patrimonio viario non vada distruggendosi e anche per adeguare le caratteristiche tecniche delle strade ordinarie alle necessità inderogabili della motorizzazione, furono presentate due proposte di legge dai deputati Camangi e Rigamonti; un disegno di legge, poi, dell'onorevole Romita diretto a regolare la classificazione, sistemazione e manutenzione delle strade di uso pubblico, che classifica automaticamente tra le provinciali le più importanti strade comunali esterne agli abitati.

Secondo detto disegno, gli oneri finanziari per la sistemazione di questo complesso di strade, che assommano a circa 50.000 chilometri, sono a carico dello Stato per il 60 per cento della spesa; tuttavia, il contributo statale non potrà superare in ogni caso lire 3 milioni a chilometro. La somma complessiva di 100 miliardi di lire è stanziata sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 1 miliardo nell'esercizio 1957-58, di lire 5 miliardi nell'esercizio 1958-59 e di lire 9 miliardi e 400 milioni in ciascuno degli esercizi dal 1959 al 1969 compreso. Le somme non impegnate in un esercizio sono utilizzabili in quelli successivi.

Riguardo a questo fondamentale schema legislativo sono da farsi alcune osservazioni.

La situazione finanziaria attuale delle province è irrazionale perché non v'è rapporto tra le entrate e le esigenze cui provvedere. Una provincia con un bilancio notevole può avere in manutenzione una rete stradale minore di una provincia con bilancio esiguo, e tale sperequazione è particolarmente appariscente quando si tratti di province limitrofe.

Prima di estendere i compiti delle province addossando a queste il carico di altre strade, sarebbe necessario valutare quanto occorrerebbe per mettere in condizione le province maggiormente gravate da gestioni

inadeguate ai bisogni, di poter fare fronte alla manutenzione delle strade su una base di parità con le altre. Ciò porta logicamente alla necessità di un intervento superiore dello Stato nella finanza locale.

Non è possibile ignorare, nell'esame del nuovo disegno di legge sulla classificazione delle strade, il problema della manutenzione. Infatti una cosa è certa: attuandosi la legge così come è concepita, ogni provincia *mediamente* dovrebbe intanto far fronte alla manutenzione ordinaria di chilometri 540 (50.000:92) di nuove strade e prelevare i mezzi relativi dal suo bilancio senza che sia previsto nulla che consenta l'aumento delle entrate.

Ciò vorrebbe dire distrarre dalle attuali assegnazioni per strade provinciali parte dei fondi per destinarli alla manutenzione delle strade che verrebbero passate a carico della provincia.

Mediamente, ogni provincia ha oggi in manutenzione circa chilometri 500 di strade provinciali; supponendo una spesa media di circa 350 mila lire al chilometro, ogni amministrazione provinciale sopporta annualmente una spesa di circa 175 milioni. In base al disegno di legge, di cui si parla, le province, avendo sempre a disposizione 175 milioni di lire, e non più, dovrebbero mantenere in media 1.040 chilometri e cioè ridurre la disponibilità per chilometro da lire 350.000 a lire *168.000 circa.*

Questa è la realtà dei fatti!

Per la sistemazione di nuove strade provinciali la provincia riceverebbe un contributo statale del 60 per cento, ma dove troverebbe il restante 40 per cento se non sono previste nuove o maggiori entrate?

Probabilmente, nella maggior parte dei casi nessun contributo statale sarebbe utilizzabile e come unica cosa certa rimarrebbe, senza alcun corrispettivo, l'aumento della rete da 500 a 1.040 chilometri.

Il passaggio delle strade provinciali allo Stato è previsto che abbia luogo gradualmente con decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con i Ministri del tesoro e dei trasporti.

Dunque tale passaggio non è automatico e dato che nella legge manca ogni previsione di spesa per l'assunzione delle provinciali tra le strade statali, *è facile presumere che il passaggio delle provinciali allo Stato rimarrà inoperante o avverrà in maniera del tutto irrisoria.*

Così le province, mentre incontreranno gravissime difficoltà nel trasferire allo Stato parte del loro attuale patrimonio stradale, non avranno facile possibilità di opporsi all'assunzione di strade comunali. In ogni caso, comuni e province *trascureranno la manutenzione delle strade che riterranno di poter cedere rispettivamente alle province o allo Stato.*

LE AUTOSTRADE

Nel settore dei lavori pubblici riguardante le strade, un elemento positivo, se pure in misura modesta, è quello considerato al capitolo n. 55, del bilancio dell'A. N. A. S. che contiene lo stanziamento della somma di lire 10 miliardi, derivante dalla legge 21 maggio 1956, n. 463, per la costruzione di nuove autostrade.

Si tratta della terza delle dieci annualità previste dalla legge, costituenti il contributo dello Stato alla realizzazione del programma di costruzioni autostradali basato sulla partecipazione del capitale privato.

Questa partecipazione viene ad attuarsi col sistema della « concessione » da parte dello Stato (prevista dall'articolo 3 della legge) della costruzione e dell'esercizio trentennale delle nuove autostrade, a società private – con preferenza a quelle costituite tra enti pubblici e di diritto pubblico –, alle quali viene erogato un contributo sul costo totale dell'opera, in misura non superiore al 40 per cento del costo stesso. Mercè tale sistema le opere realizzabili entro i limiti di spesa, fissati dalla legge n. 463 del 1955, potranno, ovviamente, raggiungere un importo complessivo ben superiore all'onere posto a carico dello Stato; e cioè, considerando che il contributo medio si aggira attorno al 33-34 per cento del costo di costruzione, con i 100 miliardi stanziati dalla legge n. 463 del 1955, potranno essere attuate opere per un ammontare di circa 280-300 miliardi.

Con i decreti interministeriali 15 ottobre 1955, n. 14158, 11 maggio 1956, n. 3979, e 28 giugno 1956, n. 5404, emanati di concerto tra i Ministri per i lavori pubblici, per il tesoro e per i trasporti, in applicazione dell'articolo 2 della legge 21 maggio 1955, n. 463, sono state scelte dal programma di massima allegato alla legge stessa le autostrade da costruirsi per prime, ed è stato per queste determinato un ordine di precedenza che contempla al primo posto la « Milano-Napoli (l'autostrada del Sole) e successivamente la « Serravalle-Milano », la « Brescia-Verona-Vicenza-Padova », la « Napoli-Bari », i raddoppi delle già esistenti Napoli-Pompei e Padova-

Mestre, la « Savona-Ceva », la « Fornovo-Pontremoli » e la « Torino-Ivrea ».

Per l'attuazione di questo primo gruppo di autostrade – tutte da affidarsi in concessione – si potrà provvedere con i fondi stanziati dalla legge n. 463 del 1955, mentre per il rimanente programma di costruzione sarà necessario provvedere ad ulteriori finanziamenti.

Il punto della situazione ad oggi può essere così riassunto:

Autostrada Milano-Napoli. — La convenzione relativa alla costruzione dell'autostrada del Sole è stata stipulata il 14 aprile 1956 tra l'A. N. A. S. e la « Società per azioni concessioni e costruzioni autostrade » con sede in Roma, ed è stata approvata con decreto interministeriale 14 aprile 1956, n. 3072.

L'autostrada avrà una lunghezza di chilometri 738 circa, sarà a doppia carreggiata, ognuna delle quali avrà la larghezza di metri 7,50, con banchina centrale di metri 3 e banchine laterali di metri 3,50. Il costo complessivo presunto è di lire 184,60 miliardi.

In esecuzione della suddetta convenzione sono stati approvati i progetti esecutivi per i tronchi Milano-Firenze e Capua-Napoli. Per il tronco Milano-Firenze sono stati previsti 34 lotti di lavori, dei quali 24 da aggiudicarsi con gare di appalto e 10 con appalto-concorso il tronco Capua-Napoli sarà realizzato in 5 lotti.

A tutt'oggi sono stati appaltati e consegnati i lavori per 26 lotti complessivi, di cui 22 per il tratto Milano-Firenze e 4 per il tratto Capua-Napoli. Quanto prima saranno aggiudicati e consegnati i residui lotti dei detti due tronchi, ed espletati gli appalti-concorso già banditi. Si prevede che possano essere aperti al traffico nel termine di circa 3 anni.

L'ammontare complessivo dei lavori già appaltati ascende a 52 miliardi circa; aggiungendo a tale cifra gli importi dei 10 appalti-concorso in espletamento, quelli delle espropriazioni e delle opere da eseguirsi in diretta amministrazione dalla Società concessionaria, si raggiunge l'ammontare di circa 90 miliardi di lavori.

Per quanto riguarda in particolare il tratto fra Modena e Bologna, è stato di recente deciso – sentito il Consiglio di amministrazione dell'A. N. A. S. – di adottare il tracciato a sud della Via Emilia, ponendo termine alle perplessità sollevate al riguardo dalle richieste degli Enti locali.

Per il percorso dell'Autostrada da Firenze a Roma e da Roma a Capua, sarà quanto prima deciso il tracciato definitivo, tenuto conto – pur nel rispetto degli interessi generali – dei desideri dei vari Enti locali interessati.

Autostrada Serravalle-Milano — L'autostrada, che sarà costruita e gestita dalla « Società per azioni autostrada Serravalle-Milano-Ponte Chiasso » con sede in Milano, giusta la convenzione stipulata con la A. N. A. S. il 14 aprile 1956, approvata con decreto interministeriale 14 aprile 1956, avrà la lughezza complessiva di chilometri 87 circa, e le stesse caratteristiche tecniche dell'autostrada del Sole.

Finora è stato approvato il progetto esecutivo del tratto Serravalle-Ticino (escluso il ponte sul Ticino), Esso verrà realizzato mediante l'esecuzione di 8 lotti di lavori, dei quali 6 saranno assegnati con gare di appalto e due con appalto-concorso.

Di tali lotti, 2 sono già stati aggiudicati, per una lunghezza di circa 20 chilometri (da Serravalle a Tortona) e per un importo complessivo di circa 2 miliardi, mentre per gli altri 6, i cui progetti sono stati approvati dall'A. N. A. S., sono in corso le aggiudicazioni. Anche l'appalto-concorso per il ponte sul Po è in corso di aggiudicazione.

Autostrada Brescia-Padova — Lunghezza chilometri 145, costo previsto 28 miliardi.

La concessione per la costruzione e l'esercizio di questa autostrada è stata accordata alla Società per azioni autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova » con sede in Verona col decreto interministeriale n. 7290 del 11 luglio 1956, che ha approvato la convenzione stipulata tra l'A. N. A. S. e la suddetta società il 12 luglio 1956.

Anche la Brescia-Padova sarà a doppia carreggiata, con le caratteristiche tecniche delle grandi autostrade.

La progettazione esecutiva in 20 lotti è in corso per tutta l'estensione dell'autostrada. Ne sono già stati approvati dal Consiglio di amministrzione dell'A. N. A. S. i primi 3 lotti da Brescia a Desenzano per complessivi chilometri 27 e per un importo di circa 4,5 miliardi.

Si prevede che entro il mese di aprile si potrà procedere all'appalto dei lotti stessi.

Entro il primo semestre del 1957 saranno presentate le progettazioni esecutive per tutti i restanti lotti ed entro l'anno verranno appaltati i relativi lavori.

Autostrada Ceva-Savona — Lunghezza chilometri 42; costo previsto miliardi 11,147; contributo statale 32,8 per cento.

Per la costruzione e l'esercizio dell'autostrada stessa, il 6 novembre 1956 è stata stipulata la convenzione tra l'A. N. A. S. e la « Società per azioni autostrada Ceva-Savona », nella quale sono rappresentati gli Enti pubblici delle province interessate.

La sede autostradale è prevista, per il momento, ad una sola carreggiata di metri 10,50 con tre vie di transito, ma si procederà in anticipo alla espropriazione dei terreni necessari al successivo ampliamento a 24 metri con doppio carreggiata.

Il Consiglio di amministrazione dell'A. N. A. S. ha approvato il 27 novembre 1956 il progetto esecutivo relativo all'intero percorso Ceva-Savona, i cui lavori saranno divisi in 11 lotti.

Alla fine dell'estate 1957 l'ammontare dei lavori eseguiti si prevede sarà di circa 2 miliardi.

L'ultimazione dei lavori e l'apertura dell'autostrada all'esercizio è prevista per il gennaio 1960.

Autostrada Fornovo-Pontremoli. — Lunghezza chilometri 53; costo previsto miliardi 14.

Con la partecipazione degli Enti pubblici delle province di Parma e La Spezia, è stata costituita un'apposita Società per la costruzione e la gestione trentennale dell'autostrada Fonovo-Pontremoli.

Il Consiglio di amministrazione dell'A. N. A. S. ha già approvato il progetto di massima predisposto dalla Società stessa ed è in corso di esame il progetto esecutivo già presentato.

Autostrada Napoli-Bari. — Lunghezza chilometri 245; costo previsto miliardi 32 (prima sede).

Dallo studio di massima condotto ad iniziativa dell'A. N. A. S. è emersa la possibilità di una triplice soluzione per il tracciato della Napoli-Bari.

Allo scopo di acquisire tutti gli elementi che meglio possano concorrere a far prescegliere il tracciato definitivo, lo studio è stato dall'A. N. A. S. portato a conoscenza degli Enti locali delle regioni interessate, i quali sono stati invitati ad esprimere in merito il proprio pensiero.

Autostrada Torino-Ivrea. — Lunghezza chilometri 47; costo previsto miliardi 7,650.

Il 31 ottobre 1956 il Consiglio di amministrazione dell'A. N. A. S. ha approvato il progetto esecutivo per la costruzione dell'autostrada Torino-Ivrea, redatto dall'Amministrazione provinciale di Torino per conto di una società costituita tra Enti pubblici.

L'Autostrada è prevista su due sedi con carreggiate di metri 7,50 ciascuna, separate da uno spartitraffico di metri 3 e fiancheggiate da banchine di eguale larghezza di metri 3.

L'inizio dei lavori è previsto per la fine della primavera, e alla fine dell'estate 1957 si prevede che l'ammontare dei lavori eseguiti possa raggiungere l'importo di lire 1 miliardo.

L'apertura al transito dell'autostrada è prevista per il gennaio 1960.

Raddoppio dell'autostrada Napoli-Pompei. — Lunghezza chilometri 24; costo previsto miliardi 2.615.

Mentre è in corso di perfezionamento la convenzione, con la società attuale concessionaria, per il raddoppio dell'autostrada, per il quale è già stato predisposto ed approvato il progetto esecutivo, la società stessa ha dato inizio ai lavori preliminari, a sua cura diretta, nel tratto Napoli-San Giovanni a Teduccio.

Finora sono stati eseguiti lavori per un importo di circa 300 milioni, e si prevede che nei prossimi sei mesi verranno eseguiti lavori per altri 500 milioni circa.

Raddoppio dell'autostrada Padova-Mestre. — Lunghezza chilometri 25; costo previsto miliardi 3.

Mentre è in corso la stipulazione della convenzione aggiuntiva con la società già concessionaria dell'attuale autostrada, è stato approntato il progetto esecutivo che verrà quanto prima sottoposto all'esame del Consiglio di amministrazione dell'A. N. A. S.

* * *

Per l'esecuzione diretta di lavori da parte dell'A. N. A. S. è stata emanata la legge 19 novembre 1956, n. 1328, con la quale detta Azienda viene autorizzata a contrarre 50 miliardi di mutui per il raddoppio, il completamento e l'adeguamento delle autostrade statali collegate con le nuove autostrade che si stanno realizzando in esecuzione del programma impostato con la legge 21 maggio 1955, n. 463.

In applicazione della citata legge si potrà addivenire al finanziamento dei raddoppi della « Milano-Bergamo-Brescia », e della Camionale « Genova- Serravalle Scrivia » (Valle del Po), nonchè del completamento della « Genova-Savona » già in costruzione, e di opere di miglioramento sulla « Firenze-Mare ».

A seguito di proficue trattative con l'Istituto nazionale delle assicurazioni, sulle quali il Consiglio di amministrazione dell'A. N. A. S. si è espresso favorevolmente, quanto prima si

addiverrà alla stipulazione della convenzione per la corresponsione da parte dell'Istituto stesso di un primo mutuo di lire 4 miliardi a favore dell'Azienda della strada.

NUOVI PROVVEDIMENTI PER LE AUTOSTRADE

L'A. N. A. S. ha recentemente trasmesso al Ministero del tesoro, per la preventiva visione, uno schema di provvedimento per un ulteriore stanziamento a favore del piano di sviluppo e miglioramento della rete autostradale.

Il nuovo provvedimento si è reso necessario perché con l'inclusione, nel piano di immediata attuazione, delle tre autostrade Savona-Ceva, Fornovo-Pontremoli e Torino-Ivrea, risultava ormai impegnata l'intera assegnazione dei cento miliardi. Rimanevano così escluse le due importantissime autovie Palermo-Catania, opera particolarmente vitale, perchè oltre ad avvicinare sensibilmente i due più importanti centri della Sicilia, contribuirà allo sviluppo economico e sociale della parte centrale dell'Isola che è la più impervia e depressa, oltre ad incrementare il traffico ed il turismo; e Venezia-Palmanova-Udine-Trieste; e veniva anche a cadere la possibilità di finanziare sui fondi della legge n. 463 del 1955 l'autostrada « Adriatica », sia pure limitatamente al tratto più essenziale, la Bologna-Rimini, che costituisce il collegamento della « autostrada del Sole » con il versante adriatico, nonché l'autostrada Livorno-Pontedera-Altopascio, che, allacciando direttamente Livorno alla Firenze-Mare e, attraverso questa, alla Milano-Napoli, inserisce nella nuova rete di autostrade che si va realizzando una zona ad altissimo livello industriale.

Lo schema del disegno di legge prevede uno stanziamento complessivo di 55 miliardi di lire, ripartito in dieci esercizi finanziari e distinto in due capitoli: 30 miliardi per la costruzione e l'esercizio in concessione delle quattro autostrade; 25 miliardi per il collegamento alla rete autostradale dei maggiori centri abitati.

Approviamo il progetto dell'ulteriore stanziamento per le autostrade, pur rilevando una grave omissione: quella dell'autostrada Messina-Catania, opera che va compiuta senza ritardo.

Per la progettazione e la costruzione di questa autostrada, i Comuni dei capoluoghi, le Amministrazioni provinciali e le Camere di commercio delle province di Catania e di Messina, si sono uniti in Consorzio, e questo, approntato il progetto preliminare, ha inoltrato regolare domanda di concessione all'A. N. A. S. Esistono dunque due domande per autostrade in Sicilia: per la Catania-Palermo e per la Messina-Catania. La seconda non essendo stata presa in considerazione al tempo della elaborazione della legge 21 maggio 1955, n. 463, non figura sulla cartina che vi è allegata; essa tuttavia ha un carattere di *necessità* e di *urgenza* che, ad un esame obiettivo, non è inferiore a quello di qualsiasi altra autostrada sin qui progettata o da progettare nel Mezzogiorno e nelle Isole.

Non può disconoscersi l'importanza di quest'opera ai fini dello sviluppo agricolo industriale e turistico della Sicilia. Invero la fascia costiera che si inizia a Messina, e che passando per Taormina lambisce Catania ed Augusta, e, dopo una rientranza verso la zona petrolifera di Ragusa, continua sino a Siracusa, è senza dubbio la parte economicamente più interessante della Sicilia. Numerosi sorgono ivi gli stabilimenti industriali e altri ne sorgeranno presto che sono attualmente in progettazione. È appena il caso di rilevare a questo proposito l'incremento industriale delle zone di Catania e di Augusta (dove sono gli impianti della Rasiom) e lo sviluppo industriale di cui beneficia Ragusa in conseguenza del ritrovamento di notevoli giacimenti di petrolio. Sotto l'aspetto agricolo, le importanti opere di bonifica idraulico-forestale a monte della piana di Catania e le importanti opere sul fiume Simeto faranno di questa zona, nei prossimi anni, una delle più fertili di Europa.

Per quanto riguarda il turismo, poi, basti ricordare Taormina e Siracusa.

Secondo il progetto preliminare del Consorzio, l'autostrada Messina-Catania avrebbe uno sviluppo di 86 chilometri e richiederebbe la partecipazione della finanza pubblica per il solo 25 per cento, perché per il resto si finanzierebbe da sé con i proventi di esercizio.

L'A. N. A. S. E IL SUO BILANCIO

L'Azienda nazionale autonoma delle strade statali (A. N. A. S.), istituita con il decreto legislativo presidenziale 27 giugno 1946, n. 38, e riordinata con il decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 547 (ratificato con legge 2 gennaio 1952, n. 41), non è, in effetti, che la continuazione – sia dal lato tecnico sia da quello amministrativo – della preesistente Azienda

autonoma statale della strada (A. A. S. S.), istituita con la legge 17 maggio 1928, n. 1094, e che svolse una assai intensa ed efficace attività per la sistemazione ed il miglioramento della rete delle strade statali, finché venne soppressa con il decreto 29 settembre 1944, n. 377.

È da rilevare che la ex A. A. S. S. non era sorta con un proprio organico di personale, ma si avvaleva per i posti direttivi di funzionari di ruolo dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici e del Genio civile, comandati a prestar servizio presso di essa e – per il resto – di personale a contratto di lavoro od avventizio.

Tale situazione, che poteva giustificarsi soltanto per un primo periodo a carattere sperimentale, venne purtroppo a protrarsi per parecchio tempo. Alla formazione di regolari ruoli organici dell'Azienda si giunse infatti solo col ricordato decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 547, che, fra l'altro, consentì la sistemazione in ruolo di quegli elementi che in qualità di contrattisti o d'avventizi già si trovavano a prestare servizio alle dipendenze dell'Istituto.

Detti organici furono peraltro contenuti in limiti quanto mai modesti, essendo stati adeguati alle tabelle del personale contrattista in servizio; mancò allora l'esatta visione di quel che sarebbe stato l'incremento dei compiti dell'A. N. A. S. Il periodo di tempo trascorso dal 1948 ad oggi ha sempre più messo in evidenza la difficoltà per l'A. N. A. S. di assolvere ai suoi compiti con l'esiguo organico di personale del quale può disporre, difficoltà che si presenta assolutamente grave oggi che, in attuazione della legge 21 maggio 1955, n. 463, si deve provvedere alla costruzione di nuove autostrade in concessione. Invero il finanziamento di 100 miliardi, sopra ricordato, cui corrisponderanno – si è pur detto – circa 300 miliardi di opere, dà luogo ad un imponente aumento di attività.

Inoltre l'enorme sviluppo del traffico ha creato nuovi specifici problemi, e vere e proprie nuove discipline; la tecnica delle costruzioni stradali è in continuo sviluppo; e l'A. N. A. S. non potrà non partecipare ai relativi studi, e non dare il suo apporto di competenza e di esperienza, opportunamente attrezzandosi con speciali reparti, con idoneo laboratorio sperimentale, ecc. È dunque *assolutamente imprescindibile dare all'Azienda una nuova solida struttura, un riordinamento dei propri organici,* onde metterla in condizioni, non solo di continuare a sopperire alle presenti esigenze, già enormemente accresciute rispetto a quelle di qualche anno fa, ma anche di far fronte degnamente ai nuovi grandiosi compiti che l'attendono.

Ora sia l'assegnazione di nuovi importanti compiti all'A. N. A. S. sia il conseguente necessario riordinamento dell'azienda vengono presi in considerazione in una proposta di legge dell'onorevole Maglietta, (n. 2326), che è accompagnata da una interessante ed obiettiva relazione.

Il relatore ritiene di interpretare il pensiero degli onorevoli colleghi della Commissione dei lavori pubblici, auspicando una legge che regoli il riassetto strumentale dell'ordinamento dell'A. N. A. S. e la revisione degli organici del personale impiegatizio, perché siano adeguati alle effettive esigenze del servizio.

* * *

Il bilancio di previsione dell'A. N. A. S. per l'esercizio 1957-58 presenta, rispetto a quello approvato ed in gestione per il corrente esercizio 1956-57, sensibili variazioni in dipendenza del trasferimento di voci da una rubrica all'altra per una migliore classificazione delle spese.

Per quanto riguarda gli stanziamenti, mentre per il 1956-57 le previsioni della entrata e della spesa si pareggiano nella cifra di lire 43.809.047.000, per l'esercizio 1957-58 le previsioni stesse si pareggiano nella cifra di lire 48.533.207.000, con un aumento di lire 4.724.160.000, risultante dalla differenza fra variazioni in aumento e in diminuzione.

Dall'esame particolareggiato delle singole voci del bilancio 1957-58, risulta quanto appresso:

La somma di lire 48.533.207.000, che rappresenta, come si è detto, il totale delle previsioni 1957-58, così per le entrate come per le spese, è ripartita come segue:

Entrate effettive (ordinarie e straordinarie)	L.	43.533.207.000
Entrate per movimento di capitale	»	5.000.000.000
Totale . . .	L.	48.533.207.000

Spese effettive (ordinarie e straordinarie) .	L.	42.019.957.000
Spese per movimento di capitali	»	6.513.250.000
Totale . . .	L.	48.533.207.000

Le previsioni dell'entrata, al netto della partita di lire 5.000.000.000, (entrate che si compensano con le spese) sono costituite per lire 39.494.807.000 da contributi dello Stato e per lire 4.038.400.000 da entrate proprie della Azienda.

Fra queste ultime si deve segnalare quella (la più cospicua) derivante dall'esercizio delle autostrade statali, che è stata prevista in lire 2.100.000.000 con una maggiorazione di lire 480.000.000 rispetto all'esercizio 1956-1957.

Le previsioni della spesa nell'importo di lire 43.533.207.000, al netto della predetta partita compensativa di lire 5.000.000.000, riguardano per lire 36.566.950.000 i servizi propri dell'Azienda e per lire 6.966.257.000 il personale in attività di servizio ed in quiescenza.

La somma di lire 36.566.950.000 per i servizi è costituita per lire 32.989.790.000 dai lavori e per lire 3.577.160.000 da spese generali e di amministrazione.

Della somma di lire 32.989.790.000 per lavori, lire 10.980.000.000 si riferiscono alla manutenzione ordinaria delle strade e autostrade statali, e lire 22.009.790.000 sono destinate ai lavori di parte straordinaria.

Quanto alle spese generali e di amministrazione, preventivate in lire 3.577.160.000, va appena rilevato che corrispondono ad esigenze di carattere ricorrente e trovano la loro precisazione nella stessa intitolazione dei capitoli ad essi relativi, e nelle note appostevi in calce. Esse superano di lire 2.774.260.000 quelle stanziate nel corrente esercizio.

* * *

Premessi questi cenni di carattere generale, è subito da aggiungere che il predisposto bilancio A. N. A. S. per l'esercizio 1957-58 è ben lontano dal corrispondere alle effettive esigenze dei servizi, cui l'Azientda medesima dovrebbe attendere. Se da un lato la limitatezza degli stanziamenti corrisponde ai rigidi criteri cui il Tesoro ritiene di doversi attenere nel superiore interesse generale dell'economia nazionale, sembra tuttavia lecito domandarsi fino a qual punto possa giungersi senza compromettere irrimediabilmente il prezioso patrimonio della rete delle strade e autostrade statali, le quali stanno diventando sempre più inadeguate alle crescenti necessità del continuo vertiginoso aumento della circolazione, e la cui consistenza viene sempre più compromessa dagli sforzi e dalle sollecitazioni causati dai traffici veloci e pesanti, a prescindere dalle disastrose conseseguenze delle continue avversità meteorologiche.

Nel campo della stretta manutenzione ordinaria occorre rilevare la inadeguatezza delle somme ad essa destinate, stante il progressivo estendersi delle strade statali per la crescente inclusione tra esse di strade ex provinciali.

Dal 1948 ad oggi la rete stradale dello Stato ha subìto un incremento pari al 17 per cento e questo incremento giustificherebbe un proporzionale aumento delle assegnazioni di bilancio. Occorre aggiungere il maggiore logorio al quale sono sottoposte le strade per l'azione combinata dell'aumento degli automezzi in circolazione, della loro velocità e del traffico pesante degli autotrasporti.

Va rilevato inoltre anche quest'anno, che a causa delle vacanze per circa 800 unità nell'attuale ruolo organico dei cantonieri e capi cantonieri, l'A. N. A. S. è costretta a sopperire coi fondi della manutenzione ordinaria al pagamento della mano d'opera salariata, assunta in sostituzione dei cantonieri mancanti, il cui costo grava sui fondi della ordinaria manutenzione in ragione di oltre mezzo miliardo.

IL CODICE DELLA STRADA

Non è possibile tacere che, dopo tanti anni dalla sua impostazione, il nuovo Codice stradale, che dovrebbe sostituire il vecchio decreto dell'8 dicembre 1933, n. 1740, è ancora in elaborazione.

La situazione di confusione, sia sotto il punto di vista giuridico sia sotto quello, importantissimo, dello svolgimento tecnico proprio della circolazione stradale, è divenuta ormai veramente grave e insostenibile.

Auspichiamo quindi che questo Codice, ai cui lavori hanno preso parte pubbliche amministrazioni ed enti comunque interessati alla motorizzazione e alla circolazione stradale, venga definitivamente emanato ed entri a far parte del corpo delle leggi della Repubblica italiana !

VIGILANZA SULLE TRASFORMAZIONI IN CORSO

È in atto una graduale trasformazione di tutte le strade, indipendentemente dal fatto che si realizzi, o meno, nella sua integrità il piano di ammodernamento della rete stradale italiana. Si tratti di una variante, di un semplice allargamento, di una apertura di

visuale o di una rettifica, è indiscutibile che il patrimonio stradale italiano subisce continuamente, seppure lentamente, delle variazioni che, se non risolvono il problema generale, pur tuttavia rappresentano dei miglioramenti locali.

È necessario vigilare che l'effettuazione di queste modifiche non costituisca un ostacolo per l'avvenire. Ci riferiamo alla necessità di promulgare nel più breve tempo possibile un disegno di legge diretto ad impedire il sorgere di costruzioni ai margini del corpo stradale ad una distanza che possa pregiudicare, in un domani anche prossimo, gli eventuali miglioramenti che potrebbero apparire inderogabili.

È allo studio del Ministero dei lavori pubblici un provvedimento *ad hoc*. Senza entrare in particolari tecnici, sollecitiamo in questa sede la rimozione delle remore che sono sorte sull'*iter* legislativo di tale provvedimento.

CONCLUSIONE

Onorevoli colleghi, il bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1957-1958, risente manifestamente della superiore esigenza di contenere la spesa entro limiti che consentano, in relazione alle direttive generali del Governo, un'effettiva riduzione del disavanzo complessivo del bilancio statale.

Le richieste formulate dal Ministero, per quanto già ridotte in relazione a quelle direttive, prevedevano stanziamenti più rilevanti in pressoché tutte le voci per opere e per spese generali di funzionamento, che maggiormente si riflettono nella efficienza dei servizi e nella complessiva funzionalità dell'Amministrazione. Esse non hanno potuto essere accolte integralmente. Sembra però al relatore che non debba disconoscersi lo sforzo del Governo per mantenere gli stanziamenti nel settore produttivo delle opere pubbliche al più alto livello consentito dalla situazione generale. Perciò anche l'esercizio 1957-58 segnerà indubbi progressi nello sviluppo sociale ed economico della Nazione.

Al termine di una valutazione complessiva degli elementi potrebbe affermarsi che l'impostazione del bilancio dei lavori pubblici trovi remora, nell'apparente contrasto di due fattori fondamentali.

Da un parte, per ogni settore di opere pubbliche, le categorie interessate, gli enti, gli organi dell'Amministrazione pubblica, sia centrale che periferica, prospettano tuttora l'esistenza di numerose necessità e bisogni che, per essere pienamente o anche sufficientemente soddisfatti, richiedono ulteriori ed onerosi impegni finanziari. Dall'altra, gli organi responsabili di Governo non possono non preoccuparsi della esigenza fondamentale di attuare una sana politica economica.

Nella valutazione dei problemi che sorgono dal contrasto di queste diverse direttive, sembra al relatore che debbasi tenere presente che la esecuzione di opere pubbliche è uno stimolo agli investimenti produttivi, e provoca un aumento del reddito, che si risolve in definitiva a beneficio, oltre che di tutte le classi sociali, anche della pubblica finanza.

Alla luce delle realizzazioni conseguite, nella fondata speranza di più larghe possibilità finanziarie per l'attuazione di programmi di incremento della spesa pubblica, il relatore invita la Camera a dare la sua approvazione al bilancio di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1957-58.

DI LEO, *Relatore*.

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 1957 al 30 giugno 1958, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

ART. 2.

Per l'esercizio finanziario 1957-58 è autorizzata la spesa di lire 17.900.000.000 di cui lire 500.000.000 per la concessione, ai sensi della legge 4 aprile 1935, n. 454, dei sussidi ai danneggiati dai terremoti verificatisi dal 1908 al 1920, nonché per le maggiorazioni, ai sensi del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 3 settembre 1947, n. 940, e delle leggi 29 luglio 1949, n. 531, e 28 dicembre 1952, n. 4436, dei sussidi concessi in dipendenza dei terremoti dal 1908 al 1936; e lire 17.400.000.000 per provvedere:

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

b) al recupero, alla sistemazione ed alla rinnovazione dei mezzi effossori, nonché alle escavazioni marittime;

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;

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

e) agli oneri relativi a concorsi e sussidi previsti da leggi organiche, ivi compresi quelli dipendenti dal secondo comma dell'articolo 1 della legge 3 agosto 1949, n. 589;

f) alla concessione di contributi previsti dall'ultimo comma dell'articolo 56 della legge 10 aprile 1947, n. 261, per l'ampliamento e il miglioramento di ospedali, convalescenziari e luoghi di cura.

DISEGNO DI LEGGE
DELLA COMMISSIONE

ART. 1.

Identico.

ART. 2.

Identico.

ART. 3.

È autorizzata per l'esercizio finanziario 1957-58 la spesa di lire 16.500.000.000 – di cui lire 830.000.000 in dipendenza degli oneri derivanti dalla legge 31 luglio 1954, n. 607 – 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 del Presidente della Repubblica 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. 784, e, per quanto attiene agli edifici di culto 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, ratificato, con modificazioni, dalla legge 19 ottobre 1951, n. 1217, nella legge 25 giugno 1949, n. 409, modificata, per quanto riguarda i piani di ricostruzione degli abitati danneggiati dalla guerra, dalla legge 27 ottobre 1951, n. 1402, e nelle leggi 27 dicembre 1953, n. 968, e 31 luglio 1954, n. 607:

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

b) alla concessione di contributi in capitale ai proprietari che provvedono direttamente alle riparazioni dei propri alloggi danneggiati dalla guerra;

c) alla concessione di contributi straordinari in capitale previsti dal primo e dal secondo comma dell'articolo 56 del predetto decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261;

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

ART. 3.

Identico.

ART. 4.

È autorizzata per l'esercizio finanziario 1957-58 la spesa di lire 2.000.000.000 per

ART. 4.

Identico.

provvedere alla concessione di contributi per la costruzione di nuove chiese in attuazione della legge 18 dicembre 1952, n. 2522.

ART. 5.

È stabilito per l'esercizio finanziario 1957-1958 ai sensi del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261, e delle leggi 2 luglio 1949, n. 408, 25 giugno 1949, n. 409, 27 dicembre 1953, n. 968 e 31 luglio 1954, n. 607, il limite di impegno di lire 460.000.000 di cui:

1°) lire 40.000.000 per la concessione:

a) del contributo previsto dal testo unico 28 aprile 1938, n. 1165, sui mutui da contrarsi da enti vari e cooperative edilizie a contributo statale, ai sensi del primo e secondo comma dell'articolo 56 e dell'articolo 57 del citato decreto n. 261;

b) del contributo trentacinquennale dell'uno per cento previsto dall'articolo 12 della legge 2 luglio 1949, n. 408, a favore di Comuni e di Istituti autonomi per le case popolari;

2°) lire 320.000.000 in dipendenza degli oneri derivanti dalla legge 31 luglio 1954, n. 607, per la concessione:

a) di contributi costanti da pagarsi ai sensi delle citate leggi 25 giugno 1949, n. 409, 27 dicembre 1953, n. 968, e 31 luglio 1954, n. 607, 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;

b) dei contributi rateali ai sensi del punto secondo dell'articolo 39 della legge 27 dicembre 1953, n. 968, ai proprietari che provvedono alla riparazione dei fabbricati ad uso di abitazione danneggiati dalla guerra;

3°) lire 100.000.000 per l'attuazione dei piani di ricostruzione degli abitati danneggiati da eventi bellici di cui alla legge 27 ottobre 1951, n. 1402:

ART. 6.

Sono altresì stabiliti per l'esercizio finanziario 1957-58 i seguenti limiti di impegno per pagamenti differiti relativi a:

1°) sovvenzioni dipendenti dal testo unico delle leggi sulle acque e sugli impianti elettrici approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, da leggi speciali e dalla legge 29 maggio 1951, n. 457, lire 100.000.000;

2°) concorsi e sussidi per l'esecuzione delle opere pubbliche di interesse di enti locali mediante la corresponsione di contri-

ART. 5.

Identico.

ART. 6.

Identico.

buti costanti per trentacinque anni a norma del primo comma dell'articolo 1 e del primo comma dell'articolo 17 della legge 3 agos o 1949, n. 589, nonché della legge 15 febbraio 1953, n. 184 e della legge 31 luglio 1956, n. 1005, lire 740.000.000 di cui:

a) per opere stradali ai sensi dell'articolo 2 della citata legge n. 589, e dell'articolo 2 della legge 15 febbraio 1953, n. 184, e della legge 31 luglio 1956, n. 1005, lire 135.000.000, destinate, per lire 67.500.000, all'Italia meridionale e insulare;

b) per opere marittime da eseguirsi ai sensi dell'articolo 9 della citata legge n. 589, lire 5.000.000;

c) per opere elettriche da eseguirsi ai sensi dell'articolo 10 della citata legge n. 589, modificato dalla legge 9 agosto 1954, n. 649, lire 60.000.000, destinate per lire 30.000.000, all'Italia meridionale e insulare;

d) per opere igieniche indicate agli articoli 3, 4, 5, e 6 della citata legge n. 589, lire 520.000.000, destinate, per lire 260.000.000, all'Italia meridionale e insulare;

e) per la costruzione e l'ampliamento di edifici per sedi municipali ai sensi dell'articolo 6 della legge 15 febbraio 1953, n. 184, lire 20.000.000;

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 5.000.000.

ART. 7.

Per l'esercizio finanziario 1957-58 è autorizzata la spesa di lire 500.000.000 per il completamento di opere eseguite in applicazione dell'articolo 59 della legge 29 aprile 1949, n. 264 e dell'articolo 73 della legge 25 luglio 1952, n. 949.

ART. 8.

Agli oneri dipendenti dall'applicazione della legge 9 maggio 1950, n. 329, concernente la revisione dei prezzi contrattuali, si provvederà, per 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 fissati negli articoli precedenti.

ART. 9.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, e su proposta del Ministro dei lavori pubblici, le varia-

ART. 7.

Identico.

ART. 8.

Identico.

ART. 9.

Identico.

zioni compensative connesse con la attuazione delle leggi 10 agosto 1950, n. 647, 2 gennaio 1952, n. 10, e 15 luglio 1954, n. 543, concernenti l'esecuzione di opere straordinarie di pubblico interesse nell'Italia settentrionale e centrale e della legge 9 agosto 1954, n. 638, relativa alla sistemazione dei fiumi e torrenti.

Parimenti, in relazione all'istituzione del Magistrato per il Po, di cui alla legge 12 luglio 1956, n. 735, il Ministro del tesoro, su proposta del Ministro dei lavori pubblici, è autorizzato a provvedere con propri decreti alle occorrenti variazioni compensative di bilancio.

ART. 10.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a stabilire, con proprio decreto, la quota da destinare, nell'esercizio finanziario 1957-58, agli oneri di carattere generale dipendenti dall'attuazione della legge 4 agosto 1955, n. 730, concernente l'autorizzazione della spesa di lire 7 miliardi per l'esecuzione di opere ferroviarie in provincia di Savona, nonché ad apportare le conseguenti variazioni di bilancio.

ART. 10.

Identico.

ART. 11.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, e su proposta del Ministro dei lavori pubblici, alla ripartizione del fondo inscritto, ai sensi della legge 15 giugno 1955, n. 513, concernente le opere di completamento dell'aeroporto intercontinentale di Roma, al capitolo n. 228 nonché al trasferimento agli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali delle somme che, per opere e spese di progettazione e generali, saranno destinate alla costruzione della strada statale n. 201 denominata « Strada dell'aeroporto di Fiumicino ».

ART. 11.

Identico.

ART. 12.

È approvato il bilancio dell'Azienda nazionale delle strade statali per l'esercizio finanziario 1957-58, allegato allo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a ripartire, con propri decreti, fra i capitoli dello stato di previsione della spesa della suindicata Azienda, per l'esercizio finanziario 1957-58, concernenti gli oneri di carattere generale, il fondo iscritto al capitolo n. 60 del detto stato di previsione.

ART. 12.

Identico.

Gli eventuali prelevamenti dal fondo di riserva per impreviste e maggiori spese di personale e di carattere generale, nonché le conseguenti iscrizioni 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 della Azienda stessa.