N. 3945-A e 3945-*bis*-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA IX COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI)

(RELATORE **BARONI**)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

APPROVATO DAL SENATO DELLA REPUBBLICA

nella seduta del 28 giugno 1962 (*Stampato n. 1902*)

PRESENTATO DAL MINISTRO DEL TESORO
(TAVIANI)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL BILANCIO
(PELLA)

Trasmesso dal Presidente del Senato della Repubblica alla Presidenza della Camera il 5 luglio 1962

—

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963

Presentata alla Presidenza il 25 settembre 1962

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

INDICE

PREMESSA *Pag* 3

PARTE PRIMA

NOTIZIE GENERALI SUL BILANCIO » 4

RIEPILOGO DELLA SPESA » 4

LA SPESA ORDINARIA » 5

LA SPESA STRAORDINARIA » 6

I LIMITI D'IMPEGNO » 8

LE SPESE DI INVESTIMENTO » 10

GLI ACCANTONAMENTI SUL BILANCIO DEL TESORO » 11

I RESIDUI PASSIVI » 11

LA LEGISLAZIONE » 14

IL PERSONALE » 19

PARTE SECONDA

L'URBANISTICA *Pag* 23

LA VIABILITÀ » 25

NOTIZIE GENERALI » 25

LA VIABILITÀ SOVVENZIONATA » 27

LA VIABILITÀ STATALE – L'A.N.A.S. » 30

LE AUTOSTRADE » 35

PROBLEMI DELLA CIRCOLAZIONE » 39

LE ACQUE PUBBLICHE » 40

NOTIZIE GENERALI » 40

LE OPERE IDRAULICHE » 42

LA NAVIGAZIONE INTERNA » 47

LE OPERE IGIENICHE » 48

L'EDILIZIA » 50

CONCLUSIONE » 53

APPENDICE » 54

DISEGNO DI LEGGE » 59

PREMESSA

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Viene sottoposto al nostro esame lo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963, trasmessoci in seconda lettura dall'altro ramo del Parlamento.

È da rilevare innanzi tutto che il testo iniziale dello stato di previsione della spesa, quale era stato presentato al Senato nei termini previsti dal nostro ordinamento giuridico, ha subìto al Senato medesimo notevoli modificazioni per iniziativa del Governo, a seguito della presentazione di una importante nota di variazioni, la quale, pur non modificando i dati complessivi del bilancio, tuttavia ha ridistribuito la spesa, con lo scopo di rendere molto più consistenti le possibilità di intervento per le opere pubbliche di competenza degli enti locali.

Poiché è noto che questi tipi di intervento sono suscettibili di determinare investimenti di gran lunga superiori (in media dalle 20 alle 25 volte) all'importo dello stanziamento previsto dal bilancio, si può osservare che le variazioni apportate dal Senato consentono di dilatare in misura molto notevole le reali dimensioni della spesa.

Si rileva poi che ogni anno la discussione del bilancio consente di collocare l'esame dei dati riferentisi concretamente al singolo esercizio finanziario in una più ampia prospettiva, essenzialmente politica, la quale investe tra l'altro le strutture e le funzioni del Ministero dei lavori pubblici nel quadro generale della pubblica Amministrazione.

Sotto diversi aspetti, sembra di poter osservare che il periodo attuale, anche per il Ministero dei lavori pubblici, è un periodo di transizione, nel quale si pone in modo preminente il problema del rapporto fra le funzioni del Ministero medesimo e una politica generale di programmazione, quale viene gradualmente impostandosi in questo nostro tempo.

È stato giustamente rilevato che « in un regime di programmazione economica democratica deve esserci un solo centro efficiente di indirizzo urbanistico e di gestione delle opere pubbliche »: il che dovrebbe importare la unificazione della responsabilità politica, al livello governativo e parlamentare, nella persona del Ministro dei lavori pubblici, come d'altronde viene richiesto da una corretta applicazione dell'istituto della responsabilità ministeriale quale è previsto dalla nostra Costituzione.

Si potrebbe qui ricordare quanto altra volta è stato osservato, che il bilancio dei lavori pubblici non comprende tutti gli interventi dello Stato in materia di lavori pubblici: per cui esso si presenta incompleto anche solo ai fini di una valutazione globale della politica dei lavori pubblici svolta dallo Stato italiano. A tal proposito, si è fatto particolare riferimento alle attribuzioni della Cassa per il Mezzogiorno e dell'I. N. A.-Casa, che per tanta parte rientrerebbero nella sfera di competenza del Ministero dei lavori pubblici, sia in base a criteri tradizionali sia in base a criteri di logica amministrativa

Sotto un altro aspetto, si pone anche per il Ministero dei lavori pubblici e in misura preminente, il problema dell'adeguamento delle strutture alle nuove necessità, alle nuove prospettive. Si tratta di « razionalizzare » tali strutture, per renderle più idonee all'esercizio delle funzioni che esse sono chiamate a svolgere: si tratta di applicare con larghezza e con intelligenza lo spirito di revisione critica, così come è richiesto per tutta la pubblica Amministrazione, che è ormai un organismo non più pienamente adeguato, nonché alle nuove funzioni che si prospettano, ma anche alle stesse necessità che sono venute emergendo a seguito delle grandi trasformazioni economico-sociali dell'ultimo quindicennio.

Si pongono quindi in evidenza: un problema di responsabilità unitaria della politica dei lavori pubblici; un problema di più razionale delimitazione delle competenze dell'Amministrazione dei lavori pubblici, eventualmente togliendo il troppo e il vano; un problema di razionalizzazione delle strutture amministrative, nel quadro della riforma della pubblica Amministrazione.

Svolte queste brevi considerazioni introduttive, il Relatore desidera premettere che egli non si propone di esaminare partitamente ed analiticamente tutti gli aspetti del bilancio, ma solo di soffermarsi innanzi tutto sui termini generali del bilancio medesimo, e quindi su taluni aspetti che in questo momento gli sono sembrati più meritevoli di particolare attenzione, anche con riferimento alla discussione svolta in Commissione.

PARTE PRIMA

NOTIZIE GENERALI SUL BILANCIO

RIEPILOGO DELLA SPESA

1. — Gli stanziamenti, che lo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici prevede per l'esercizio finanziario 1962-63, sono riassunti nella seguente tabella:

	Previsioni 1961-62	Previsioni 1962-63	Differenze
	(in milioni di lire)		
Spese effettive:			
a) ordinarie	32 986,7	44 579,4	+ 11.592,7
b) straordinarie	251.677,6	244.831,3	— 6.846,3
	284.664,3	289.410,7	+ 4.746,4
Spese per movimento di capitali	0,2	—	— 0,2
	284.664,5	289.410,7	+ 4.746,4

Osservazioni. — *A*) Viene meno con l'esercizio 1962-63 lo stanziamento per movimento di capitali, essendosi esaurito nell'esercizio 1961-62 il pagamento delle 35 annualità dovute per anticipazioni effettuate dalla Cassa depositi e prestiti per la costruzione di edifici per tre Ministeri.

B) Non sono considerati nella tabella diversi stanziamenti, sui quali avremo modo di soffermarci nelle debite sedi e tali da determinare un aumento della spesa. Indichiamo fra gli altri: *a*) riparto del fondo indiviso di lire 6.300.000.000 (inscritte nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro) per l'esecuzione di opere pubbliche nel Territorio di Trieste, del Friuli e della Venezia Giulia, ai sensi della legge 21 marzo 1958, n. 298; *b*) utilizzo degli accantonamenti che compaiono sotto forma di fondo speciale, occorrente per far fronte agli oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso al momento della presentazione dello stato di previsione.

Anche tali accantonamenti sono iscritti nello Stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro: essi ammontano, per il Ministero dei lavori pubblici, a lire 17.262.000.000, ai quali si deve aggiungere la maggior parte degli accantonamenti interessanti « Amministrazioni diverse » (Piano di attuazione per una sistematica regolamentazione dei corsi d'acqua naturali: lire 22.500.000.000, per la massima parte di competenza dei lavori pubblici); *c*) nuove spese autorizzate con provvedimenti legislativi successivi alla presentazione dello stato di previsione e finanziate al di fuori del fondo speciale (ad esempio, spesa conseguente alla legge 19 aprile 1962, n. 174, concessiva di un assegno mensile, fra gli altri, agli impiegati del Ministero dei lavori pubblici; si può far cenno della spesa che conseguirà all'approvazione del disegno di legge n. 4106, contenente « Provvedimenti per la ricostruzione e la rinascita delle zone colpite dal terremoto dell'agosto 1962 »; ecc).

C) Un quadro completo della spesa prevista per l'Amministrazione dei lavori pubblici intesa in senso ampio non può non tener conto dello stato di previsione della spesa dell'Azienda nazionale autonoma delle strade, che costituisce, come è noto, una robusta appendice dello stato di previsione della spesa del Ministero. La spesa dell'A.N.A.S. per l'esercizio 1962-63 è prevista, fra parte effettiva e movimento di capitali, in lire 141.685.231.045: ossia è pari a circa il 50 per cento della spesa prevista per il Ministero. Di tale spesa, solo una parte relativamente modesta (circa lire 36.000.000.000) affluisce all'A.N.A.S. da stanziamenti del Ministero dei lavori pubblici: la rimanente parte (circa lire 100.000.000.000) affluisce all'A.N.A.S. prevalentemente da stanziamenti del Ministero del tesoro. Nell'ambito di una valuta-

zione globale e non meramente formale della spesa dell'Amministrazione dei lavori pubblici, tale somma andrebbe ovviamente aggiunta all'ammontare della spesa formalmente risultante dallo stato di previsione della spesa del Ministero.

2. — Il confronto con la spesa complessiva statale risulta dalla seguente tabella:

ESERCIZIO	Previsione di spesa inscritta nel bilancio dello Stato	Indice di espansione	Stanziamenti di spesa inscritti nel bilancio dei lavori pubblici	Indice di espansione	Rapporto percentuale fra gli stanziamenti del bilancio dello Stato e quello dei lavori pubblici	Dati di consuntivo del bilancio dello Stato parificati dalla Corte dei Conti	Indice di espansione	Stanziamenti di spesa inscritti nel bilancio dei lavori pubblici integrati da successive variazioni	Indice di espansione	Rapporto percentuale fra gli stanziamento del bilancio dello Stato e quello dei lavori pubblici
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
1955-56	2.725.802	100	171 918	100	6,30	2.803.150	100	203.243	100	7,25
1956-57	2.918.120	107	192.937	112	6,61	2.956.364	105	203 960	100	6,90
1957-58	3.053.584	112	198.321	115	6,49	3.323 227	119	253.406	125	7,63
1958-59	3.269.768	120	205.104	119	6,27	3.372.512	120	233.851	115	6,93
1959-60	3.473.647	127	238.173	139	6,86	4 004 752	143	375.913	185	9,39
1960-61	3 941.848	145	268.936	156	6,82	—	—	318 623	157	—
1961-62	4.315.156	158	284.665	166	6,60	—	—	—	—	—
1962-63	5.172.716	189	289.411	168	5,59	—	—	—	—	—

Come si vede, il rapporto percentuale della spesa del Ministero dei lavori pubblici nei confronti della spesa inscritta nel bilancio dello Stato segna per l'esercizio finanziario 1962-63 una notevole flessione, sia rispetto all'esercizio precedente, sia rispetto alla media degli esercizi considerati nella tabella.

Sebbene tale rapporto percentuale non possa considerarsi del tutto significativo, in quanto, come abbiamo visto, la spesa formalmente inscritta nello stato di previsione dei lavori pubblici non costituisce la totalità delle spese realmente consentite all'Amministrazione dei lavori pubblici nel corso dell'esercizio finanziario, tuttavia la flessione non può non destare una certa perplessità.

LA SPESA ORDINARIA

Il quadro riassuntivo della spesa ordinaria risulta dalla seguente tabella:

SPESE ORDINARIE	Esercizio finanziario 1961-62	Esercizio finanziario 1962-63	Differenze	In percentuale
	(in milioni di lire)			
A) Personale:				
a) in attività di servizio	21.524,7	22.548,4	+ 1.023,7	(4,5)
b) debito vitalizio e trattamenti similari . .	3 025 -	3.335 -	+ 310 -	(9,3)
Totale .	24.549,7	25.883,4	+ 1.333,7	(5,1)
B) Servizi	1.837 -	1.941 -	+ 104 -	(5,3)
C) Manutenzione opere statali	6.600 -	7.155 -	+ 555 -	(7,7)
D) Contributo manutenzione strade provinciali	—	9 600 -	+ 9.600 -	—
Totali .	32.986,7	44.579,4	+ 11.592,7	—

Osservazioni. — *A*) Il notevole incremento della spesa ordinaria (milioni 11.592,7) è dovuto per la massima parte (milioni 9.600) al trasferimento fra le spese ordinarie del contributo alle Amministrazioni provinciali a titolo di concorso nelle spese di manutenzione delle strade comunali o di bonifica classificate fra le provinciali (articolo 10 della legge 16 settembre 1960, n. 1014). La spesa per l'esercizio 1961-62 era collocata fra le straordinarie (milioni 3.600). Pertanto per tale titolo vi è stato un incremento di spesa di milioni 6.000.

B) Conseguentemente, si deve rilevare che il ritmo di incremento della spesa ordinaria «tradizionale» non si è molto distaccato dalle misure degli esercizi passati (milioni 1147,6 fra gli esercizi 1960-61 e 1961-62; milioni 1992,7 fra gli esercizi 1961-62 e 1962-63). Più in generale, sembra doversi confermare l'opinione già espressa da precedenti relatori circa la relativa esiguità dell'importo complessivo della spesa ordinaria (tenuto conto che con essa si deve provvedere al personale in attività di servizio e in quiescenza, alla spesa per uffici e alla manutenzione ordinaria).

C) In particolare, le spese per la manutenzione ordinaria sono così distribuite:

1°) Opere marittime . Milioni 3.000
2°) Opere idrauliche e navigazione interna » 2.575
3°) Edifici pubblici » 1.580

L'esiguità di tali stanziamenti è di per sé evidente. Si vorrebbe in questa sede insistere in modo particolare sull'insufficienza degli stanziamenti per la manutenzione degli edifici pubblici.

LA SPESA STRAORDINARIA

Il quadro riassuntivo della spesa straordinaria risulta dalla seguente tabella:

DENOMINAZIONE	Esercizio finanziario 1961-62	Esercizio finanziario 1962-63	Differenze	In percentuale
	(in milioni di lire)			
A) Servizi	1.385,5	3 386,6	+ 2 001,1	+ 144,4
B) Opere:				
1°) a pagamento non differito:				
a) per leggi organiche	35.735 -	28 195 -	— 7.540 -	— 21,1
b) per leggi speciali	128 000 -	113.696,1	— 14.303,9	— 11,1
Totali	163.735 -	141.891,1	— 21.843,9	— 13,3
2°) per limiti d'impegno:				
a) annualità riferite all'esercizio precedente	79.507,1	86.557,1	+ 7.050 -	+ 8,8
b) per maggiore incidenza di limiti assunti in precedenza e nuovi limiti	7.050 -	12.996,5	+ 5.946,5	+ 84,3
	86.557,1	99.553,6	+ 12.996,5	+ 15
B) Totali	250.292,1	241.444,7	— 8 847,4	— 3,5
C) Totali generali	251.677,6	244.831,3	— 6 846,3	— 2,7

Osservazioni. — *A*) I dati esposti nella tabella sono conseguenti alle modifiche apportate del Senato della Repubblica al disegno di legge, ai capitoli dello stato di previsione e al riepilogo, a seguito dell'approvazione della Nota di variazioni (stampati n. 1902 *bis* del Senato e n. 3945-*bis* della Camera). A seguito di tale Nota di variazioni, sono state diminuite da milioni 35.995 a milioni 28.195 le spese per opere a pagamento non differito per leggi organiche; sono state aumentate da milioni 91.753,6 a milioni 99.553,6 le spese per limiti di impegno.

B) È rilevabile un netto incremento della spesa per servizi (da milioni 1.385,5 a milioni 3.386,6). Tale incremento consegue esclusivamente all'aumento della spesa per studi ed esperimenti per il miglioramento della segnaletica stradale, per la educazione stradale, per la propaganda e la prevenzione degli incidenti stradali, nonché per l'assistenza e la previdenza della polizia stradale, dei funzionari, ufficiali ed agenti di cui all'articolo 137 del nuovo Codice della circolazione stradale (da milioni 1.000 a milioni 3.000). Vi è motivo di vivo compiacimento per il ragguardevole incremento di tale stanziamento: compiacimento che trova ulteriore giustificazione qualora si consideri che anche in sede di variazioni al bilancio dello Stato per l'esercizio finanziario 1961-62 è stato approvato per il corrispondente stanziamento di tale esercizio una variazione in aumento di milioni 2.200.

C) È da rilevare, come di consueto, la sproporzione fra gli stanziamenti per leggi organiche e quelli per leggi speciali: i primi rappresentano solo la quarta parte dei secondi. In tal guisa lo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici tende sempre più a trasformarsi in un « recipiente » di spese disposte con leggi speciali.

D) Sia gli stanziamenti per leggi organiche che quelle per leggi speciali subiscono nell'esercizio 1962-63 rilevanti falcidie.

Per quanto concerne gli stanziamenti per leggi organiche, continua così un indirizzo che si era già manifestato nel 1961-62 ri-

spetto al 1960-61 (diminuzione della spesa da milioni 40.275 a milioni 35.735: nel 1962-1963 si scende ulteriormente a milioni 28.195). Tale diminuzione per il 1962-63 consegue principalmente all'approvazione della nota di variazioni citata sub-*A*), per cui le spese in dipendenza di danni bellici previste nello stato di previsione sono state diminuite da milioni 14.980 a milioni 7.180. Va tuttavia rilevato che quasi contemporaneamente vi sono state variazioni in aumento alle stesse spese in dipendenza di danni bellici in base al provvedimento legislativo che ha approvato le variazioni al bilancio dello Stato per l'esercizio finanziario 1961-62 (milioni 12.800). La diminuzione sull'esercizio 1962-63 è stata così largamente compensata.

E) Per quanto concerne gli stanziamenti per leggi speciali, le variazioni in meno risultano come segue:

a) (per minore incidenza della spesa):

Milioni 100: Risanamento dei «Sassi» di Matera (legge 21 marzo 1958, n. 299);

b) (per cessazione della spesa):

Milioni 15.000: Provvedimenti per le zone depresse dell'Italia centrale e settentrionale (legge 15 luglio 1954, n. 543);

Milioni 15.000: Eliminazione delle abitazioni malsane (legge 9 agosto 1954, n. 640);

Milioni 2.000: Costruzione degli edifici giudiziari di Roma, Bari e Napoli (legge 25 aprile 1957, n. 309);

Milioni 1.100: Sistemazione delle cliniche universitarie (legge 1° agosto 1957, n. 743);

Milioni 200: Caserme per la guardia di finanza (legge 1° novembre 1957, n. 1058);

Milioni 400: Danni per i terremoti dal 3 ottobre 1943 al 31 dicembre 1957 (legge 27 febbraio 1958, n. 141);

Milioni 3.000: Provvidenze in dipendenza delle alluvioni, mareggiate e terremoti verificatisi in Italia dal 20 giugno 1958 al 10 dicembre 1959 (legge 28 gennaio 1960, n. 31);

Milioni 1.000: Provvidenze per le popolazioni colpite dal terremoto di Roccamonfina e dintorni (legge 30 maggio 1960, n. 538);

Milioni 200: Autorizzazione di spesa per il completamento dei palazzi degli Uffici finanziari di Torino e Udine (legge 11 ottobre 1960 n. 1234);

c) (per trasferimento della spesa fra le spese ordinarie):

Milioni 3.600: Norme per contribuire alla sistemazione dei bilanci comunali e provinciali e modificazioni di talune disposizioni in materia di tributi locali (legge 16 settembre 1960, n. 1014).

F) Sempre per quanto concerne gli stanziamenti per leggi speciali, le variazioni in più risultano come segue:

Milioni 14.300: Provvidenze per le zone depresse dell'Italia centrale e settentrionale (legge 29 luglio 1957, n. 635);

Milioni 7.000: Classificazione e sistemazione delle strade di uso pubblico (legge 12 febbraio 1958, n. 126);

Milioni 46,1: Concessione di un contributo straordinario al Convitto nazionale di Aosta (legge 10 febbraio 1961, n. 81);

Milioni 2.250: Provvedimenti per il completamento del Porto Canale Corsini, dell'annessa zona industriale di Ravenna e del Porto di Venezia (legge 13 giugno 1961, n. 528);

Milioni 2.500: Costruzione della nuova sede della Biblioteca nazionale di Roma (legge 5 luglio 1961, n. 668);

Milioni 1.200: Costituzione dell'Ente autonomo del porto di Palermo e provvedimenti per l'esecuzione del piano regolatore delle opere portuali (legge 14 novembre 1961, n. 1268).

I LIMITI D'IMPEGNO

Dalla tabella della spesa straordinaria risulta un assai rilevante incremento della spesa per limiti di impegno (da milioni 86.557,1 nel 1961-62 a milioni 99.553,6 nel 1962-63). Tale incremento è conseguente per la massima parte (milioni 7.800) alla Nota di variazioni allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1962-63 (stampato n. 3945-*bis* della Camera). Considerata la natura delle spese incrementate (contributi ad Enti locali per la esecuzione di opere pubbliche), l'operazione deve considerarsi molto favorevolmente; in realtà i contributi dello Stato sono tali da consentire spese da parte degli Enti locali per un importo 20-25 volte superiore all'ammontare del contributo statale. È da rilevare altresì che l'incremento della spesa per limiti di impegno contrasta decisamente con l'andamento regressivo della spesa a pagamento non differito sia per leggi organiche che per leggi speciali. Evidentemente, l'incidenza percentuale della spesa per limiti d'impegno (nella quale spesa si concreta in sostanza un sistema di pagamenti rateali variamente articolato) nell'ambito dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici tende ad aumentare: siamo già ad oltre un

terzo della spesa totale: e tale tendenza è assai difficilmente reversibile, in quanto i limiti di impegno raggiunti anno per anno sono destinati a consolidarsi per lungo tempo negli anni successivi, trattandosi d'impegni di durata pluriennale, il più delle volte trentacinquennale. Lo stesso limite di circa 100 miliardi raggiunto nel corso dell'esercizio finanziario 1962-63 è già stato scavalcato per effetto dei provvedimenti legislativi relativi allo sviluppo della scuola pubblicati dopo la presentazione dello stato di previsione della spesa; con legge 26 gennaio 1962, n. 17 (Utilizzazione di fondi sinora accantonati per il finanziamento del piano per lo sviluppo della scuola) è stato approvato un ulteriore limite d'impegno, a far tempo dall'esercizio finanziario 1961-62, di milioni 5.100; con legge 24 luglio 1962, n. 1073 (Provvedimenti per lo sviluppo della scuola nel triennio dal 1962 al 1965) è stato approvato un ulteriore limite d'impegno, a far tempo dall'esercizio finanziario 1962-63, di milioni 1.750. Siamo cioè già arrivati a un impegno, consolidato per molti anni a venire e destinato ad aumentare in futuro già per effetto di provvedimenti legislativi esistenti, di circa 106 miliardi.

La natura della spesa per limiti d'impegno, come è noto, è alquanto eterogenea: vi sono spese a pagamento differito, le quali si concretano in stanziamenti per l'esecuzione immediata di opere (in appalto o in concessione) da parte dello Stato: vi sono concorsi in annualità (o semestralità) a beneficio di Enti pubblici o di privati. Il secondo tipo di spesa è ormai di gran lunga prevalente, come risulta dal seguente quadro:

DENOMINAZIONE	Esercizio finanziario 1961-62	Esercizio finanziario 1962-63	Differenza	In percentuale
	(in milioni di lire)			
A) Spese a pagamento differito	8 250,4	8 450,4	+ 200 -	2
B) Concorsi in annualità	78 306,7	91.103,2	+ 12.796,5	16
Totali . .	86 557,1	99.553,6	+ 12 996,5	15

Importa qui rilevare che il sistema di spesa per limiti di impegno concreta in realtà una forma atipica di indebitamento dello Stato. Quando noi leggiamo, nella tabella della spesa straordinaria, che vi è una spesa di milioni 86.557,1 per annualità riferite all'esercizio precedente (1961-62) e una spesa di milioni 12.996,5 per maggiore incidenza di limiti assunti in precedenza e per nuovi limiti, solo per questo secondo importo facciamo riferimento a nuove opere che vengono impostate nel corso dell'esercizio 1962-63 o dallo Stato o da Enti o da privati con il concorso dello Stato: per il primo importo, facciamo riferimento invece ad opere già eseguite o comunque impostate in esercizi precedenti e per le quali lo Stato ha assunto un certo debito, estinguibile in un certo numero di annualità. Naturalmente, nell'esercizio successivo la maggiore incidenza verificatasi nell'esercizio 1962-63 andrà a far parte di quella spesa che si riferisce ad opere già eseguite o comunque impostate in esercizi precedenti. Procedendo per questa via, lo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici corre il rischio di diventare in misura sempre più accentuata un documento che si riferisce al pagamento di debiti per opere realizzate in un passato più o meno lontano, e sempre meno un documento che rispecchia l'attività dell'esercizio in corso. Donde il dubbio più volte manifestato se non sarebbe più opportuno e più corretto, dal punto di vista della chiarezza dei bilanci, trasferire in tutto o in parte la spesa per limiti d'impegno allo stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro. Si è parlato di trasferimento « in tutto o in parte » perché forse la natura non omogenea della spesa per limiti di impegno potrebbe suggerire una diversa soluzione per taluna parte della spesa medesima: è certo un problema che merita di essere approfondito: qui si vorrebbe solo rilevare che la soluzione proposta sembra trovare un precedente, sia pure recentissimo, nella legge 24 agosto 1961, n. 729 (Piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali), la quale pone a carico dello stato di previ-

sione del Ministero del tesoro la spesa per limiti di impegno per la costruzione di autostrade da concedersi ad enti pubblici o privati (articolo 2) o ad una società del gruppo I.R.I. (articolo 20).

Ciò premesso, sembra evidente che il sistema di spesa per limiti di impegno, in quella parte almeno che concreta una politica di promozione delle opere pubbliche di competenza degli Enti locali, corrisponde almeno per ora ad un esigenza profonda di tali Enti, soprattutto degli Enti territoriali, in considerazione soprattutto delle non facili condizioni della finanza locale. Sembra opportuno raccomandare per tali interventi una più organica visione d'assieme, che attribuisca loro una più razionale impostazione e tolga loro taluni aspetti di sporadicità e di frammentarietà che certamente in taluni casi ne ha pregiudicato l'efficacia.

LE SPESE DI INVESTIMENTO

L'allegato n. 10 dello stato di previsione contiene un elenco delle spese di investimento. Esse possono essere riassunte nel seguente prospetto:

NATURA DELLA SPESA	Esercizio finanziario 1961-62	Esercizio finanziario 1962-63
A) Spese effettive:		
a) ordinarie	283.000 000	280 000.000
b) straordinarie.	250.292.171.046	241.444 701.046
B) Movimento di capitali	150.520	—
Totale .	250.575 321 566	241.724.701.046

Risulta pertanto una diminuzione sia in senso assoluto sia in senso relativo (dall'88 per cento della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1961-62 si scende all'83 per cento per l'esercizio 1962-63).

Messa a confronto con le spese d'investimento degli altri Ministeri, la spesa del Ministero dei lavori pubblici occupa il secondo posto dopo il Ministero del tesoro (lire 451.098.525.258), precedendo anche quest'anno il Ministero dell'agricoltura (lire 75.607.853.200) e il Ministero delle partecipazioni statali (lire 58.300.000.000). Sono appunto i tre Ministeri (quello dei lavori pubblici, quello dell'agricoltura e quello delle partecipazioni statali), come rilevava il Ministro dei lavori pubblici al Senato il 28 giugno 1962, interessati ai tre programmi di investimento individuati fin dal gennaio 1955 dallo schema Vanoni, e cioè opere pubbliche, agricoltura, imprese di pubblica utilità: i tre Ministeri ai quali anche nel quadro della programmazione democratica competono le massime responsabilità.

Va altresì rilevato che, per una più completa valutazione delle spese destinate a investimenti, bisognerebbe tener conto degli accantonamenti contenuti nel fondo speciale occorrente per far fronte agli oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso (milioni 17.262, più la maggior parte dell'importo di milioni 22.500 accantonato per il piano di attuazione per una sistematica regolamentazione dei corsi d'acqua naturali). Tali accantonamenti d'altra parte sono considerati nella spesa di investimento del Ministero del tesoro.

Non è certamente facile esprimere un giudizio sulla spesa per investimenti che vada al di là di un puro e semplice confronto di cifre. In realtà, nella spesa di milioni 241.724 destinata a investimenti per il Ministero dei lavori pubblici, vi sono entità profondamente eterogenee e che anche dal punto di vista economico-finanziario sono suscettibili di diverse interpretazioni: vi sono le spese per opere a pagamento non differito, che possono essere prese in considerazione per il loro reale importo; vi sono le spese per annualità o semestralità che si riferiscono a impegni assunti in esercizi finanziari precedenti e queste non riguardano nuovi investimenti, ma costituiscono oneri dello Stato per investimenti precedenti: si tratta cioè in sostanza di pagamenti rateali di debiti dello

Stato; vi sono le spese per annualità o semestralità che si riferiscono a nuovi limiti di impegno decorrenti dall'esercizio 1962-63: tali spese riguardano bensì nuovi investimenti, ma per un importo che corrisponde alla loro entità con l'applicazione di un moltiplicatore 20-25. Si è già rilevato che la nota di variazioni allo stato di previsione per l'esercizio finanziario 1962-63 ha spostato un importo di milioni 7.800 dalle spese per opere a pagamento non differito alle spese per nuovi limiti di impegno: una tale operazione ha indubbiamente determinato una qualificazione più accentuatamente produttivistica della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio in corso, correggendo nella sostanza quell'andamento regressivo delle spese destinate a investimenti che apparirebbe dal puro esame delle cifre dello stato di previsione. E il rilievo sembra esatto anche qualora la massima parte dei nuovi limiti di impegno sia destinata a fronteggiare impegni già assunti in via di massima in precedenti esercizi finanziari, come risulta da dichiarazioni del Ministro dei lavori pubblici al Senato e in Commissione.

GLI ACCANTONAMENTI SUL BILANCIO DEL TESORO

Gli accantonamenti sul bilancio del tesoro si riferiscono a provvedimenti legislativi in corso al momento in cui il progetto del bilancio è presentato al Parlamento. Per quanto riguarda il Ministero dei lavori pubblici, essi risultano dall'elenco n. 6 in appendice allo stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, nel quadro seguente (in milioni di lire):

1.) Piano per lo sviluppo della scuola nel decennio dal 1959 al 1969 (Quota parte del complessivo onere di milioni 35.420)	10.570
2°) Assegnazione di fondi al bilancio del Ministero dei lavori pubblici per opere stradali, marittime ed igieniche	812
3°) Provvedimenti per la capitale (Quota parte del complessivo onere di milioni 5.240)	240
4°) Provvedimenti per il risanamento dei mandamenti Monte di Pietà, Palazzo Reale, Tribunali e Castellamare e delle zone radiali esterne di Borgo e Denisinni, nel comune di Palermo (Quota parte del complessivo onere di milioni 1.250)	400
Da riportare . . .	12.022
Riporto . . .	12.022
5°) Costruzione di chiese parrocchiali e ricostruzione di edifici di culto distrutti dai terremoti del 1908 e 1915	700
6°) Proroga del termine per l'attuazione dei piani regolatori nei comuni danneggiati dai terremoti del 28 dicembre 1908 e del 13 gennaio 1915	600
7°) Provvedimenti per la tutela del carattere urbanistico, storico, monumentale e artistico della città di Siena e per opere di risanamento urbano e di interesse sociale e turistico	300
8°) Contributo straordinario per la costruzione di nuovi impianti idroelettrici in Sardegna.	300
9°) Contributi per la costruzione di un bacino di carenaggio a La Spezia e di un bacino galleggiante nel porto di Taranto	1.000
10°) Ulteriore spesa per il completamento delle opere dell'aeroporto intercontinentale di Fiumicino (Roma)	1.440
11°) Autorizzazione di spesa per la costruzione e l'acquisto di stabili per le Forze armate ed i servizi di polizia	500
12°) Costruzione idrovia Padova-Venezia	400
Totale .	17.262

A tale importo si deve aggiungere la massima parte dell'accantonamento risultante dall'elenco n. 6 in appendice allo stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro sotto la voce « Amministrazioni diverse » e destinato al « Piano di attuazione per una sistematica regolamentazione dei corsi d'acqua naturali » (milioni 22.500).

Si può rilevare che, nel lungo intervallo fra la presentazione del progetto di bilancio al Parlamento e il momento in cui questo viene in discussione, una buona parte dei provvedimenti legislativi finanziati con gli accantonamenti sopra elencati ha conseguito la definitiva approvazione delle Camere ed è stata pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale*.

I RESIDUI PASSIVI

I residui passivi sono stanziamenti di spesa impegnati, ma non pagati entro l'esercizio cui si riferiscono.

Il loro formarsi è connesso con la natura giuridica del nostro bilancio, che è, come è noto, bilancio di competenza. Posta l'inevitabilità del fenomeno, l'unico problema che può correttamente porsi è quello di ridurne o almeno contenerne le dimensioni. Si tratta in sostanza di rendere più celere la spesa; di abbreviare il periodo di tempo intercorrente fra impegno della spesa e pagamento; il problema non si pone, come è ovvio, o si pone in misura assai modesta, per talune spese, come quelle relative al personale e in buona parte anche quelle relative ai servizi; si pone in misura considerevole e talora preoccupante per le spese relative alle opere. E poichè l'attività del Ministero dei lavori pubblici si concreta, come abbiamo visto, per la massima parte in « investimenti », ossia in opere, il problema interessa in modo del tutto particolare appunto questo Ministero. Accelerare la spesa relativa ad una determinata opera significa soprattutto accelerare la procedura tecnico-amministrativa che precede, accompagna, segue l'esecuzione materiale dell'opera. È ovvio che la maggior celerità della spesa non varrebbe in moltissimi casi a farla rimanere nei ristretti limiti temporali dell'esercizio finanziario, tuttavia qualche maggiore o minor risultato sarebbe possibile ottenere. Il problema così posto ci appare tuttavia subito nella sua complessità e nella sua difficoltà. È in parte un problema da risolvere in termini legislativi, laddove si debbano riformare e rendere più snelle le procedure esistenti; è in parte un problema di maggiore efficienza della pubblica Amministrazione, connesso con una molteplicità di fattori, fra i quali acquista particolare rilievo il fattore « personale », sia dal punto di vista quantitativo che qualitativo. È altresì da rilevare che moltissimi interventi dell'Amministrazione dei lavori pubblici si concretano in contributi, sussidi, concorsi ad Enti pubblici (in particolare Enti locali) e talora anche a privati. In questi casi, alla necessità di accelerare le procedure tecnico-amministrative « interne » all'Amministrazioe dello Stato, si aggiunge la necessità di accelerare le procedure tecnico-amministrative « esterne » all'Amministrazione medesima; cosa non facile, non soltanto per difficoltà nascenti obiettivamente dall'ordinamento amministrativo, ma anche per la modesta efficienza dei quadri tecnico-amministrativi che presiedono in molti casi all'attività degli Enti locali minori; laddove non si debba lamentare mancanza di buona volontà, ipotesi che vorremmo confidare limitata a pochissimi casi. Facciamo seguire, come è consuetudine nelle Relazioni ai bilanci dei lavori pubblici, alcune tabelle illustrative della situazione dei residui passivi. La prima tabella (A) si riferisce alle spese per il personale e per i servizi.

A) *Spese per il personale e per i servizi*

(in milioni di lire)

ESERCIZIO FINANZIARIO	Competenza	Residui	Rapporto percentuale
1955-56	20 858	6 310	30.3
1956-57	23 610	6 283	26,6
1957-58	24.175	5 322	22 -
1958-59	24.094	4 081	16,9
1959-60	25 691	3 024	11.8
1960-61	28 312	4 619	16,3

Da essa appare la conferma di quanto si era dianzi rilevato, che cioè il problema dei residui passivi ha in questo campo scarsa importanza.

Segue la seconda tabella (*B*) relativa alle opere a pagamento non differito.

B) *Opere a pagamento non differito* (*a*)

(in milioni di lire)

ESERCIZIO	Stanziamenti di competenza	Residui	Rapporto percentuale
1955-56	128 893	259.434	201,2
1956-57	120 402	244 277	202,9
1957-58	163.481	281.665	172,3
1958-59	137.330	273.469	199.1
1959-60	272 437	386 900	142,1
1960-61	207.505	379.078	182,6

(*a*) Compresa la manutenzione ordinaria.

Dopo una rilevante diminuzione percentuale nel 1959-60, si è verificato un considerevole incremento (sempre in termini percentuali) nel 1960-61.

Appare evidente come passandosi dal campo delle spese per il personale e per i servizi al campo delle spese per le opere, l'ammontare dei residui passivi subisca un fortissimo aumento; il rapporto percentuale fra residui e stanziamenti di competenza tende a orientarsi verso la misura di uno a due.

La terza tabella (*C*) è relativa agli stanziamenti per limiti di impegno.

Si tratta dell'ipotesi ricordata sopra, nella quale ai fattori di rallentamento della spesa intrinseci all'Amministrazione dello Stato si aggiungono fattori estrinseci, propri degli Enti beneficiari dei contributi, concorsi, sussidi dello Stato. Il rapporto percentuale dei residui è rilevantissimo, per ogni anno superiore al corrispondente rapporto percentuale della tabella *B*. Peraltro negli ultimi due esercizi presi in considerazione la situazione ha avuto un confortante miglioramento.

La quarta tabella (*D*) prospetta un quadro riassuntivo dei residui con gli incrementi percentuali rispetto all'anno base 1955-56.

Diamo infine una quinta tabella (*E*) dimostrativa della dinamica del monte residui passivi.

C) *Stanziamenti per limiti d'impegno*
(in milioni di lire)

ESERCIZIO	Nuovi limiti	Stanziamenti di competenza	Residui	Rapporto percentuale
1955-56	7.579	53 492	127 398	238,2
1956-57	6 457	59 948	163.034	272,0
1957-58	5 805	65 751	201 042	305,8
1958-59	6.678	72.427	222.349	307,0
1959-60	3.435	75.785	127.640	168,4
1960-61	6.973	82.806	154.116	186,1

D) *Tabella generale riassuntiva* (*Con gli incrementi rispetto all'anno base 1955-56*)

(in milioni di lire)

ESERCIZIO	Spese per il personale e per i servizi		Opere in unica soluzione e manutenzione ordinaria di opere pubbliche esistenti		Opere a pagamento differito		TOTALE	
							Dati assoluti	Numero indici
1955-56	6.310	100	259 434	100	127.398	100	393.142	100
1956-57	6.283	99	244 277	94	163.034	128	413.594	105
1957-58	5.322	84	281.665	109	201.042	158	488.029	124
1958-59	4.081	64	273.469	105	222.349	175	499.899	127
1959-60	3.024	48	386 900	149	127.640	100	517.564	132
1960-61	4.619	73	379.078	146	154.116	121	537 813	136

E) *Tabella dimostrativa della dinamica del monte residui passivi*

(In milioni di lire).

ESERCIZIO	RESIDUI DI ESERCIZI PRECEDENTI				RESIDUI DELL'ESERCIZIO				TOTALE dei residui al termine dello esercizio
	Residui all'inizio dell'esercizio	Pagamenti di consuntivo	Economie e perenzioni	Residui al termine dell'esercizio	Stanziamento	Pagamenti di consuntivo	Economie e perenzioni	Residui al termine dell'esercizio	
	2	3	4	5 = 2 — —(3 + 4)	6	7	8	9 = 6 — —(7 + 8)	10 = 5 + 9
1955-56 . .	369.105	110.517	1.952	256.636	203 243	65 479	1 258	136.506	393.142
1956-57 . . .	393.142	109.907	3.113	280.122	203 960	68.524	1.964	133 472	413.594
1957-58 . .	413.594	92.465	3.648	317.481	253 407	81.390	1.469	170 548	488.029
1958-59 . .	488.029	127.805	16 886	343 338	233.851	73.138	4.152	156 561	499.899
1959-60 . .	499 899	124.593	128.430	246.876	373.913	97.504	5.721	270.688	517.564
1960-61	517.564	176.112	2.154	339.298	318 623	118.746	1.362	198.515	537.813

LA LEGISLAZIONE

1. — Il periodo di tempo trascorso dopo la discussione dello stato di previsione per l'esercizio finanziario 1961-62 è stato singolarmente fecondo nel campo della produzione legislativa interessante il Ministero dei lavori pubblici.

Ci proponiamo di dare un rapido sguardo a tale produzione, limitandoci ovviamente ai provvedimenti che investono problemi di carattere generale.

Ricordiamo innanzi tutto la legge 24 luglio 1961, n. 729, con la quale è stato impostato un « Piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali ». La legge, come è noto, non ha carattere puramente finanziario, ma imposta in una prospettiva nuova l'intero problema autostradale, nell'ambito di un piano decennale che investe non soltanto il sistema autostradale in sé e per sé considerato, ma anche il suo collegamento con i maggiori centri abitati.

Nell'ambito della legislazione che interessa la viabilità, particolare rilievo deve essere attribuito alla legge 21 aprile 1962, n. 181, contenente « Modifiche alla legge 7 febbraio 1961, n. 59, concernente il riordinamento strutturale e la revisione dei ruoli organici dell'Azienda nazionale autonoma delle strade (A. N. A. S.) ». La legge n. 181 ha chiarito i rapporti di competenza fra Ministero e A. N. A. S., che erano stati lasciati in uno stato di dubbiezza e di sospensione dalla legge n. 59; ha dato nuovi strumenti al Ministero per interventi a favore della viabilità comunale e provinciale e ha posto le premesse per dare nuovo impulso all'attuazione della legge 12 febbraio 1958, n. 126, per quanto concerne la sistemazione generale delle strade classificate o classificande provinciali.

Nel campo delle opere idrauliche, particolare rilievo va attribuito alla legge 25 gennaio 1962, n. 11, con la quale è stato impostato un « Piano di attuazione per una sistematica regolazione dei corsi d'acqua naturali ». La legge merita particolare considerazione non soltanto sotto il profilo finanziario, per il quale è stata autorizzata una spesa nel quinquennio 1961-66 di milioni 127.500, ma anche per taluni principî in essa enunciati e che consentono di impostare per il futuro una più organica programmazione in tema di opere idrauliche.

Nel campo dell'edilizia scolastica, sono da ricordare i due cosiddetti « stralci » del « Piano per lo sviluppo della scuola » approvati con legge 26 gennaio 1962, n. 17 (« Utilizzazione di fondi sinora accantonati per il finanziamento del piano per lo sviluppo della scuola ») e con legge 24 luglio 1962, n. 1073 (« Provvedimenti per lo sviluppo della scuola nel biennio dal 1962 al 1965 »). Con tali leggi sono stati, fra l'altro, aumentati i limiti di impegno per le opere di edilizia scolastica di competenza degli Enti locali e sono state previste nuove forme di inter-

vento in tema di edilizia per scuole materne; notevoli altresì le provvidenze per l'edilizia universitaria e per l'edilizia scolastica prefabbricata: questi ultimi interventi si sono però voluti attribuire alla competenza ritenuta più specifica, almeno in sede finanziaria, del Ministero della pubblica istruzione.

Le due leggi citate a proposito dell'edilizia scolastica sono importanti non soltanto dal punto di vista finanziario, in quanto cioè autorizzano nuovi interventi e nuove spese, ma anche in quanto introducono alcuni criteri di programmazione degli interventi ed altresì in quanto innovano per la parte normativa.

Sotto questo ultimo aspetto, tuttavia, è lecito dubitare della razionalità di talune norme in tema di approvazione dei progetti di edilizia scolastica, adottate dalla legge n. 17 ai fini di accelerare l'*iter* burocratico dei progetti medesimi, e abbandonate a pochi mesi di distanza dalla legge n. 1073. Si fa qui specifico riferimento alla norma per cui i progetti di importo non superiore a 100 milioni erano sottoposti all'approvazione unanime da parte di una Commissione istituita in ogni provincia presso l'ufficio del Genio civile e composta dall'ingegnere capo del Genio civile, dal provveditore agli studi e dal medico provinciale (legge n. 17, articolo 2); norma abbandonata dalla legge n. 1073, la quale è tornata alle norme generali in tema di competenza dei Comitati tecnico-amministrativi presso i Provveditorati alle opere pubbliche e degli stessi provveditori alle opere pubbliche. Non è chi non veda come questo alternarsi di norme a brevissimo intervallo di tempo (a prescindere anche dal giudizio sull'intrinseca bontà delle nuove norme) renda più laborioso, più complicato, e (ahimé, troppo spesso è il caso di dirlo) più inestricabile l'*iter* burocratico per la realizzazione delle opere di edilizia scolastica ammesse al contributo dello Stato. Purtroppo tale *iter* burocratico assomiglia, nella mente di molti segretari e di molti tecnici comunali (e non solo per colpa loro), a un labirinto nel quale ci si avventura fidando un po' sulla propria buona stella. Occorrerebbe semplificare, invece di complicare ulteriormente.

Sempre con riferimento ai due provvedimenti stralcio di cui si sta trattando, nonché alla legge 9 agosto 1954, n. 645, sono state espresse vive preoccupazioni circa l'adeguatezza degli stanziamenti a confronto della impetuosa espansione scolastica di questi anni e di quella prevedibile per gli anni a venire.

Si contano a migliaia le scuole di nuova istituzione, soprattutto in tema di scuola dell'obbligo, le quali trovano provvisoria sistemazione in locali che le Amministrazioni degli Enti locali riescono a reperire avventurosamente e a titolo provvisorio oppure imponendo doppi o tripli turni a istituti scolastici preesistenti. Di fronte a tale situazione, occorre raccomandare che almeno si cerchi di utilizzare i finanziamenti già esistenti nel modo più rapido, riducendo al massimo, con un grande sforzo di buona volontà da parte di tutti (Enti locali e organi dello Stato), la durata dell'*iter* burocratico per la realizzazione delle opere. Si tratta di una situazione di emergenza che deve essere fronteggiata con spirito di emergenza: e ciò, almeno entro certi limiti, si può fare anche nell'ambito della legislazione vigente.

In altro settore, è giunta felicemente in porto la legge 10 febbraio 1962, n. 57, con la quale viene provveduto all'« Istituzione dell'Albo nazionale dei costruttori »: e in materia a questa assai vicina, ancorché non si tratti precisamente di un provvedimento legislativo, si vuol ricordare l'« Approvazione del capitolato generale d'appalto per le opere di competenza del Ministero dei lavori pubblici », avvenuta con decreto del Presidente della Repubblica 16 luglio 1962, n. 1063. È noto che il precedente capitolato risaliva al 1895; l'esigenza di una riforma era vivamente sentita; giova esprimere l'augurio che il nuovo capitolato serva effettivamente a creare un clima di maggiore chiarezza fra impresari e pubblica Amministrazione.

Nel settore urbanistico, è giunta in porto, dopo un itinerario lungo e tormentato, la legge 12 aprile 1962, n. 167, contenente « Disposizioni per favorire l'acquisizione di aree fabbricabili per l'edilizia economica e popolare ». Come è stato autorevolmente rilesato, la nuova legge, « pur lasciando impregiudicata la possibilità di avvalersi delle disposizioni di cui all'articolo 18 della legge 17 agosto 1942, n. 1150, che saranno certo appropriatamente perfezionate, con l'auspicata riforma della legislazione urbanistica, consente tuttavia di superare subito talune difficoltà e di evitare gli inconvenienti di maggiore rilievo che si sono finora manifestati; e ciò non soltanto nel campo dell'edilizia economica, ma in quello anche più generale dell'attività edilizia e dell'assetto dei centri abitati, sia grandi che piccoli » (dalla Relazione del professor Cesare Valle

al *Convegno sulla legge recante disposizioni per favorire l'acquisizione di aree fabbricabili per l'edilizia economica e popolare.* Roma, 7 maggio 1962).

In tema di edilizia popolare ed economica, è stata approvata la legge 27 aprile 1962, n. 231, contenente « Modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, per la cessione in proprietà degli alloggi di tipo popolare ed economico ». Le modifiche sono dirette ad agevolare ulteriormente il riscatto da parte degli assegnatari degli alloggi di proprietà delle provincie, dei comuni, degli Istituti autonomi per le case popolari, dell'Istituto nazionale per le case agli impiegati dello Stato, ecc.

Sempre in tema di edilizia popolare, si deve ricordare la legge 21 aprile 1962, n. 195, contenente « Autorizzazione di spesa per la concessione, ai sensi del testo unico 28 aprile 1938, n. 1165, e successive modificazioni ed integrazioni, di contributi in annualità per la costruzione di case popolari » Con tale legge è stato autorizzato un ulteriore limite di spesa per l'importo di tre miliardi di lire a partire dall'esercizio 1963-1964 per l'erogazione di contributi in annualità agli enti, cooperative e società che costruiscono case popolari. La legge è venuta a colmare una lacuna particolarmente grave in tema di finanziamento dell'edilizia abitativa, sia pure in via interlocutoria, mentre hanno esaurito la loro efficacia tutti i provvedimenti legislativi in tema di edilizia popolare e non si profilano ancora (o si profila solo in parte e per un particolare settore dell'edilizia) la nuova disciplina economico – giuridica di questo fondamentale settore. La citata legge presenta un particolare interesse non tanto in sé e per sé, quanto per i nuovi criteri che hanno presieduto alla ripartizione della spesa da essa consentita: criteri illustrati nella circolare 5 maggio 1962, n. 5584 della Direzione generale dell'edilizia statale e sovvenzionata e che impostano, sia pure nella loro perfettibilità, alcuni orientamenti programmatici suscettibili di più ampia applicazione nel futuro.

Infine, fra le leggi di particolare rilievo approvate nell'ultimo anno, va ricordata la legge 18 aprile 1962, n. 168, contenente « Nuove norme relative alla costruzione e ricostruzione di edifici di culto », la quale innova in misura considerevole rispetto alla legge 18 dicembre 1952, n. 2522 (« Concorso dello Stato nella costruzione di nuove chiese ») e introduce anche in questo settore, accanto all'intervento col sistema della spesa a pagamento non differito, l'intervento col sistema della spesa per limiti di impegno.

Si tratta, come si vede, di un complesso legislativo di grande importanza, alla cui promozione hanno concorso con lodevole alacrità sia il Governo che l'iniziativa parlamentare. Sembra anche opportuno rilevare che in molte delle leggi ricordate sono state inserite norme le quali si ispirano a più consapevoli criteri di programmazione dell'attività del Ministero dei lavori pubblici: espressione anche questa dei sempre più decisi orientamenti verso una politica generale di programmazione.

2. — Sembra ora opportuno rivolgere lo sguardo dal passato verso l'avvenire e considerare l'attività legislativa che si può prospettare per questo ultimo periodo della legislatura.

Molti ed importanti provvedimenti si trovano davanti al Parlamento e taluno di essi investe problemi di grande rilievo che richiedono una sollecita ed adeguata disciplina legislativa.

Ricordiamo il disegno di legge n. 3569 della Camera, che prevede la « Liquidazione del patrimonio edilizio della Gestione I. N. A.-Casa e l'istituzione di un programma decennale di costruzione di alloggi per lavoratori ».

Il disegno di legge assume particolare rilevanza anche perché pone rimedio almeno in un particolare settore all'attuale carenza legislativa in tema d'edilizia abitativa: carenza alla quale solo in via provvisoria provvede ora la legge 21 aprile 1962, n. 195 sopra ricordata e, sotto un aspetto più generale, la legge 30 dicembre 1960, n. 1676, concernente norme per la costruzione da abitazioni per i lavoratori agricoli.

Soprattutto in sede di discussione del piano di attuazione per una sistematica regolazione dei corsi d'acqua naturali, è stata posta in rilievo la necessità di una revisione delle disposizioni di legge intorno alle opere idrauliche. Esiste al riguardo un disegno di legge (n. 530 della Camera) che prevede una « Delega legislativa al Governo in materia di sistemazione idraulica e di polizia delle acque pubbliche »; disegno di legge del quale era stata iniziata la discussione nel 1958, incontrando difficoltà forse dovute a motivi politici contingenti, e poi non più ripreso in esame. Se quelle difficoltà possono considerarsi non più attuali, sembra che il disegno di legge potrebbe essere utilmente condotto avanti.

Aggiornata deve essere pure la legislazione in tema di materiali edilizi: in proposito esiste un disegno di legge (n. 2948 della Camera) con il quale si provvede alla discidisciplina dei «requisiti relativi alla resistenza, alla compressione ed alla trazione dei cementi» e si conferisce la «delega al Governo per l'emanazione delle norme di accettazione dei leganti idraulici».

La Commissione dei Lavori pubblici, in sede di esame dello stato di previsione della spesa, ha altresì insistito sull'urgenza di rivedere la legislazione in tema di edilizia antisismica precocemente invecchiata anche perché ispirata a criteri che in parte esulano da considerazioni puramente tecniche, anche queste d'altronde superate. Già all'epoca di quell'esame, era stata presentata la proposta di legge dell'onorevole Misefari (n. 3861 della Camera) che prevedeva la «revisione delle norme di edilizia sismica contenute nel regio decreto-legge 22 novembre 1937, n. 2105, convertito nella legge 25 aprile 1938, n. 710». E già nel suo discorso al Senato, a conclusione del dibattito sul bilancio, il 28 giugno 1962, il Ministro dei lavori pubblici onorevole Sullo dichiarava che si proponeva di sollecitare la presentazione d'un disegno di legge per le norme tecniche di edilizia asismica; disegno di legge poi presentato alla ripresa dei lavori parlamentari a settembre, anche a seguito del terremoto dell'agosto (disegno di legge n. 4107 della Camera, «Provvedimenti per l'edilizia antisismica»).

Per quanto concerne la materia stradale, essenzialmente sotto il profilo normativo deve essere ricordato il disegno di legge n. 2065 della Camera, contenente «norme per la tutela delle strade, delle autostrade e delle aree pubbliche»: necessaria integrazione della nuova disciplina in tema di circolazione stradale.

Già lo scorso anno, la relazione dell'onorevole Lombardi richiamava l'attenzione della Camera sulla legislazione in materia di espropriazione per pubblica utilità. Il Senato nel frattempo ha approvato il disegno di legge contenente «modifiche alla legge sulle espropriazioni per pubblica utilità», che si trova ora all'attenzione della Camera (disegno di legge n. 3716). Trattasi di materia di estrema delicatezza, che interessa in modo essenziale l'Amministrazione dei lavori pubblici come strumento per la realizzazione di opere pubbliche.

Un cenno sembra doveroso anche al grosso problema delle aree depresse dell'Italia centrale e settentrionale. La situazione è la seguente: a partire dalla legge 10 agosto 1950, n. 647, successivamente integrata con le leggi 15 luglio 1954, n. 543, 29 luglio 1957, n. 635 e 24 luglio 1959, n. 622, furono assegnati al Ministero dei lavori pubblici e a quello dell'agricoltura e foreste, per gli esercizi dal 1950-51 al 1964-65, 420 miliardi di lire per la realizzazione di «opere straordinarie di pubblico interesse» nelle località economicamente depresse dell'Italia centro-settentrionale. Circa la metà di tale somma è stata destinata al Ministero dei lavori pubblici per interventi riguardanti la viabilità non statale e gli acquedotti. Ma tale massiccio intervento infrastrutturale è in via di esaurimento: i fondi disponibili sono stati completamente impegnati da tempo; le opere programmate sono in parte ultimate ed in parte in corso di avanzata esecuzione: ciò che è più grave, alcune di esse sono destinate a restare incompiute per insufficienza di fondi.

Un ordine del giorno presentato alla Commissione Lavori pubblici dagli onorevoli Buzzi e Lombardi Giovanni ha in particolare invitato il Governo a «predisporre con urgenza un provvedimento legislativo inteso a finanziare il completamento delle opere pubbliche iniziate e non finite, già incluse nei programmi di cui alle leggi n. 647 e n. 635».

Il problema è indubbiamente molto complesso, perché non può ormai più limitarsi, dopo l'esperienza acquisita nel corso di questi anni, al puro e semplice rifinanziamento delle leggi esistenti; esso d'altra parte va molto al di là degli interventi infrastrutturali, e quindi della competenza del Ministero dei lavori pubblici (nonché del Ministero dell'agricoltura e foreste); è stato altresì rilevato che «non è detto ... che oggi, a dodici anni di distanza dal 1950, con le profonde modificazioni portate da un' espansione economica senza precedenti, si debba senz'altro tendere ad un semplice e meccanico completamento di *tutte* le opere iniziate; non va dimenticato che alcune di esse furono programmate in una situazione di insediamento demografico oggi radicalmente mutato in conseguenza dell'esodo di popolazione; e che altre furono finalizzate anche o prevalentemente a sollievo di una disoccupazione oggi notevolmente attenuata, se non del tutto superata» (dalla Relazione alla proposta di legge n. 3719).

Appunto la testé citata proposta di legge n. 3719 della Camera (onorevole Gorrieri Ermanno ed altri: «Nuovi provvedimenti per le aree depresse dell'Italia centrale e settentrionale») intende affrontare il complesso

problema delle aree depresse dell'Italia centrale e settentrionale da nuovi punti di vista, sulla base dell'esperienza e delle acquisizioni scientifiche degli ultimi anni: ma in particolare si propone anche il problema del completamento delle opere già iniziate, prospettando anche opportuni criteri prioritari.

Si vorrebbero infine ricordare, almeno per quello che essi rappresentano come anticipazione e come auspicio di un'organica politica idroviaria, i disegni di legge n. 2081 e n. 2086 del Senato, già approvati dalla Commissione Lavori pubblici della Camera: il primo, di iniziativa dell'onorevole Togni Giulio Bruno ed altri, prevede l'« iscrizione della idrovia dal Ticino per Milano Nord al Mincio fra le linee navigabili di seconda classe »; il secondo, di iniziativa dell'onorevole Lombardi Giovanni ed altri, prevede « integrazioni e modificazioni della legge 24 agosto 1941, n. 1044 per la costruzione del canale navigabile Milano-Cremona-Po ». Ai due citati disegni di legge vorremmo aggiungere il disegno di legge n. 4116 della Camera, contenente « provvedimenti per agevolare la libera navigazione sul fiume Po mediante divieto di costruzioni di ponti di chiatte e costruzione di ponti stabili in sostituzione degli attuali ponti di chiatte ». Si tratta di tre provvedimenti che singolarmente considerati hanno carattere particolare: qui essi vengono ricordati come significativi di una maggiore consapevolezza acquisita in questi anni, anche attraverso appassionate discussioni parlamentari, dell'importanza del problema della navigazione interna e come anticipatori di quel piano delle idrovie di cui ha parlato, sia pure in prospettiva, il Ministro onorevole Sullo al Senato nel citato discorso del 28 giugno 1962: affermando giustamente, e confidiamo che questo sia ormai diventato comune convincimento, che non si deve pensare a idrovie singole, ma al sistema idroviario « perché, o si inquadra il problema delle idrovie in un sistema ed allora si otterrà qualche risultato, o si pensa di risolvere su una posizione di campanilismo le questioni una per una ed allora si sciuperanno i mezzi ».

E sempre in tema di prospettive idroviarie, sembra giusto ricordare come un progresso anche l'articolo 3 della legge 25 gennaio 1962, n. 11 (« Piano di attuazione per una sistematica regolazione dei corsi d'acqua naturali »), laddove si prescrive che i piani delle opere pubbliche da eseguire in conformità del piano orientativo di cui alla legge 19 marzo 1952, n. 184 « debbano avere per oggetto il coordinamento degli usi congiunti delle acque ai fini irrigui, idrodinamici, civili e *di navigazione interna* con gli interventi rivolti alla sistematica regolazione dei corsi d'acqua »: sono note le lagnanze più volte sollevate in passato perché talune opere di difesa idraulica venivano progettate ed eseguite ignorando la possibilità di utilizzarle anche a fini di navigazione interna, arrivando in qualche caso, così almeno è stato asserito, a progettare e a costruire lungo certi canali dei ponti con limitatissimo tirante d'aria, per troncare ogni discussione ed ogni possibilità in fatto di navigazione.

3. — Se dalla attività legislativa già concretatasi in leggi e da quella per ora concretatasi soltanto in disegni di legge è consentito rivolgere uno sguardo ad alcuni problemi legislativi *de iure condendo*, noi ci imbattiamo innanzi tutto in un problema connesso con l'attuazione dell'ordinamento regionale.

Taluna delle materie per le quali le Regioni a mente dell'articolo 117 della Costituzione emanano « norme legislative nei limiti dei principî fondamentali stabiliti dalle leggi dello Stato » e a mente dell'articolo 118 sono titolari delle corrispondenti « funzioni amministrative » rientrano, in tutto o in parte, nella tradizionale competenza dell'Amministrazione dei lavori pubblici.

Così l'urbanistica; la viabilità, gli acquedotti e i lavori pubblici di interesse regionale: la navigazione e i porti lacuali.

È evidente innanzi tutto che l'elencazione di materie per le quali la Regione emana norme legislative ha carattere tassativo. Non sarebbe pertanto consentito estendere tale elenco se non con legge costituzionale. Non sembra che tale principio sia sempre stato tenuto nel debito conto da talune proposte di legge di iniziativa parlamentare. Ma a prescindere da tale osservazione, che non ha interesse immediato e che comunque ha una rilevanza puramente negativa, è evidente che il problema di più immediato interesse in sede legislativa è quello della determinazione dei « limiti dei principî fondamentali stabiliti dalle leggi dello Stato », ossia, secondo la terminologia ormai di uso comune, è quello delle « leggi-quadro ». Tale problema si pone in termini di piena evidenza innanzi tutto per l'urbanistica, per la quale non possono sussistere i dubbi limitativi in tema di competenza legislativa regionale che possono invece insorgere per le altre materie sopra

ricordate. Come è noto, la nuova legge urbanistica è in corso di avanzata elaborazione, anche se non è ancora arrivata all'esame del Consiglio dei ministri. Studiata prima da una Commissione nominata dal Ministro onorevole Zaccagnini, rielaborata in base a nuovi criteri da una nuova Commissione nominata dal Ministro onorevole Sullo, essa deve in primo luogo configurarsi, come ha rilevato lo stesso Ministro onorevole Sullo nel suo discorso al Senato del 28 giugno 1962, « come una legge-quadro nei confronti delle Regioni ». È indubbio che le cosiddette « leggi-quadro » solleveranno problemi legislativi inediti, ma ovviamente questi non saranno diversi qualitativamente per le diverse materie che l'articolo 117 della Costituzione attribuisce alla competenza legislativa delle Regioni. Certo, questi problemi si porranno con particolare rilevanza in una materia come quella urbanistica, che nelle moderne concezioni è venuta piuttosto estendendo il proprio campo d'azione, riallacciandosi da una parte ai grandi temi della programmazione economica nazionale che ne costituiscono lo sfondo e la premessa e d'altra parte tendendo in un certo senso a ricomprendere in sé, come « introduzione ed epilogo », come « chiave di volta », l'intera materia di competenza dell'Amministrazione dei lavori pubblici.

Di minore rilievo, anche se non scevre da dubbi per quanto concerne la loro più esatta delimitazione, sono le altre materie interessanti l'Amministrazione dei lavori pubblici che l'articolo 117 attribuisce alla competenza legislativa delle regioni: viabilità, acquedotti e lavori pubblici d'interesse regionale, navigazione e porti lacuali: ma anche per queste materie si pone, sia pure in termini di minore delicatezza, il problema della « leggi-quadro ».

Un ultimo cenno a problemi legislativi *de iure condendo* vogliamo dedicare alla legge per un piano generale degli acquedotti; alla « legge-quadro » per il settore dell'edilizia economica popolare; alla legge per l'edilizia ospedaliera.

Quanto al primo provvedimento, esso è stato preannunciato dal Ministro onorevole Sullo il 28 giugno 1962 al Senato ed è stato deliberato dal Consiglio dei Ministri l'8 agosto 1962. Il disegno di legge autorizza la predisposizione di un piano regolatore generale degli acquedotti e delega il Governo ed emanare le norme necessarie per l'attuazione del piano stesso.

Come è stato precisato a seguito dell'approvazione del provvedimento da parte del Consiglio dei Ministri, esso è inteso a normalizzare, attraverso un organico piano regolatore generale, l'approvvigionamento idrico di tutti gli agglomerati urbani e rurali e delle attività industriali, in relazione ai prevedibili sviluppi futuri.

La « legge-quadro » per il settore dell'edilizia economica-popolare non deve essere ovviamente intesa come una « legge-quadro » nel senso ormai quasi tecnico che tale espressione ha assunto con riferimento all'articolo 117 della Costituzione, ma come una legge che imposti in termini organicamente unitari l'intero problema dell'edilizia economica popolare.

Si tratta di provvedimento da lungo tempo auspicato; nel luglio 1962 è stata insediata presso il Ministero dei lavori pubblici una Commissione di studio per la revisione della legislazione interessante questa complessa materia. Sembra però ormai difficile che il problema possa essere affrontato nel corso dell'attuale legislatura.

Quando all'edilizia ospedaliera, da tempo ormai si lamenta l'inidoneità della legge 3 agosto 1949, n. 589, sia sotto il profilo normativo, sia sotto il profilo finanziario, a risolvere i grossi problemi che ad essa si riferiscono. Sotto il profilo normativo, la legge n. 589 è inadeguata per la relativa eseguità dei limiti di spesa ammissibili a contributo: per cui i complessi ospedalieri di una certa importanza sono al di fuori delle possibilità di applicazione della legge medesima. Sotto il profilo finanziario, troppo scarsa è relativamente la disponibilità degli stanziamenti annualmente autorizzati. Se tali considerazioni non devono far dimenticare le benemerenze della legge n. 589 in tema di edilizia ospedaliera, è fuori dubbio tuttavia che ora si impongono provvedimenti diversi, con assai maggiore disponibilità di mezzi (e a tal fine è allo studio da parte del Ministero delle finanze la possibilità di finanziamenti ricavati dalla alienazione dei beni patrimoniali disponibili dello Stato) e sulla base di un programma costruttivo organico in tutto il territorio nazionale, anche al fine di evitare dispersioni campanilistiche non corrispondenti alle obiettive necessità sanitarie delle varie zone.

IL PERSONALE

Strumento operativo essenziale per l'attuazione della politica dei lavori pubblici, così come viene impostata dal Parlamento e dal Governo, è il personale alle dipendenze del Ministero.

È noto come i problemi del personale dello Stato siano oggi al centro dell'attenzione politica: la riforma della pubblica Amministrazione costituisce uno dei fondamentali obiettivi del Governo, nella consapevolezza che non si tratta soltanto di un problema che riguarda il migliore e più equo trattamento del personale medesimo, ma anche e soprattutto di un problema fondamentale per la vita e la funzionalità dello Stato e delle singole Amministrazioni.

In tale quadro, si pone evidentemente anche il problema del personale dell'Amministrazione dei lavori pubblici, non senza assumere talune peculiari caratteristiche, in relazione alla predominante importanza che in tale Amministrazione spetta al personale tecnico.

La situazione di fatto del personale alla data del I° settembre 1962 risulta del seguente prospetto:

Personale di ruolo organico, di ruolo aggiunto, non di ruolo e salariato in servizio al 1° settembre 1962, presso il Ministero, i 19 istituti decentrati e i 126 Uffici periferici.

	Ruolo organico ordinario e Ministero Africa italiana	Ruolo aggiunto (ex R.S.T.)	TOTALE	
AMMINISTRAZIONE CENTRALE:				
Carriera direttiva	341	58	399	
Carriera esecutiva	310	599	909	
Carriera ausiliaria	110	171	281	
	761	828	1.589	
Totale Amministrazione Centrale				1.589
CORPO DEL GENIO CIVILE:				
Carriera direttiva:				
Ingegneri	850	129	979	
Architetti	24	26	50	
Carriera di concetto:				
Geometri	1.441	1 449	2 890	
Disegnatori	234	55	289	
Ragionieri	237	108	345	
Segretari	183	164	347	
Ufficiali idraulici	272	—	272	
Carriera esecutiva:				
Archivisti	559	890	1.449	
Assistenti	930	1.351	2.281	
Marconisti	32	2	34	
Carriera ausiliaria:				
Uscieri	296	319	615	
Sorveglianti idraulici	850	—	850	
	5.908	4.493	10.401	
Totale Genio Civile				10 401
RUOLO AD ESAURIMENTO DELLE NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE:				
Carriera direttiva			7	
Carriera di concetto			14	
Carriera esecutiva			2	
Carriera ausiliaria			3	
				26
PERSONALE NON DI RUOLO				668
PERSONALE SALARIATO (ex operai temporanei e giornalieri)				2.302
Totale				14.986
RUOLO SPECIALE ESAURIMENTO (Trieste)				218

Nelle cifre sopraindicate sono già compresi i 6 funzionari dell'Amministrazione Centrale ed i 13 funzionari del Genio civile, che hanno attualmente la carica di:

Provveditori alle opere pubbliche	N. 17
Presidente del Magistrato alle acque – Provveditore alle opere pubbliche di Venezia	» 1
Presidente del Magistrato per il Po di Parma	» 1
	N. 19

Si rileva una diminuzione, nei confronti del prospetto contenuto nella relazione al precedente bilancio, sia per quanto concerne il personale del ruolo organico e del ruolo aggiunto dell'Amministrazione centrale (si scende da 1.599 a 1.589 unità), sia per quanto concerne il corrispondente personale del Corpo del Genio civile (si scende da 10.577 a 10.401 unità): con una totale diminuzione, per il personale del ruolo organico e del ruolo aggiunto, di 186 unità. Continua la prevista diminuzione del ruolo ad esaurimento delle nuove costruzioni ferroviarie (da 49 a 26 unità). Per contro si verifica un considerevole incremento del personale non di ruolo (da 243 a 668 unità) e del personale salariato (da 1.996 a 2.302 unità), per cui il totale generale del personale del ruolo organico, del ruolo aggiunto, non di ruolo e salariato passa da 14.464 a 14.986 unità, con un aumento di 522 unità. È evidente tuttavia che dobbiamo rivolgere la nostra attenzione in via principale al personale del ruolo organico e del ruolo aggiunto; la diminuzione rilevata non manca di essere motivo di preoccupazione.

Si ripete inoltre il rilievo, fatto altre volte, per cui sul totale del personale di ruolo, nel momento attuale, il personale del ruolo organico ha una consistenza numerica non molto superiore al personale del ruolo aggiunto (ruolo organico: dati della precedente relazione: 6.750 unità; dati dell'attuale relazione: 6669 unità; ruolo aggiunto: dati della precedente relazione: 5.426 unità; dati dell'attuale relazione: 5.321 unità). Ora, come è noto, il ruolo aggiunto è destinato all'esaurimento, più o meno rapido, per cui, rimanendo ferme le attuali dotazioni delle tabelle organiche, la consistenza numerica globale del personale tende a ridursi al livello del ruolo organico ordinario.

Qualora si rilevi che le necessità dell'Amministrazione tendono invece ad aumentare (anche per la istituzione di nuovi uffici; negli ultimi anni sono stati istituiti il Magistrato del Po e il Provveditorato per il Friuli e la Venezia Giulia), non è chi non veda come questa situazione, anche a prescindere da altre gravi constatazioni, rischi di anemizzare gradualmente tutta l'attività del Ministero, degli Istituti decentrati e degli Uffici periferici.

Gli stessi provvedimenti relativi a un più accentuato decentramento, come il decreto ministeriale 27 aprile 1962, con il quale il Ministro si è valso della facoltà di delegare ai Provveditorati regionali alle opere pubbliche, nei limiti consentiti dal decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1955, n. 1534, la competenza ad emettere i provvedimenti formali di concessione del contributo e di approvare i progetti relativi per le opere previste dalla legge n. 589; gli stessi provvedimenti di decentramento, si diceva, sono destinati a non produrre gli auspicati benefici effetti al fine di conferire maggiore rapidità e scioltezza alle procedure tecnico-amministrative, se gli Istituti decentrati non sono messi in grado di assolvere i nuovi compiti con una maggiore dotazione di personale.

La difficile situazione in cui versa l'Amministrazione dei lavori pubblici sotto il profilo del personale assume poi caratteri di particolare gravità per quanto concerne il personale tecnico laureato. Anche da un superficiale esame del prospetto del personale, appare una significativa flessione nei confronti del prospetto riportato nella precedente relazione Lombardi per quanto concerne la consistenza numerica degli ingegneri del Corpo del Genio civile (ruolo ordinario da 871 a 850; ruolo aggiunto da 132 a 129; totale ruolo ordinario e ruolo aggiunto da 1003 a 979). La dotazione organica della carriera degli ingegneri è ben lungi dall'essere integralmente coperta; d'altronde sempre più rilevanti appaiono le difficoltà obiettive che distraggono i giovani laureati dall'intraprendere la carriera nell'Amministrazione dei lavori pubblici. Troppo forte è lo squilibrio rispetto alle possibilità economiche offerte dalle attività private, in un periodo di intensa espansione produttiva quale è quello che stiamo attraversando, mentre d'altra parte il numero dei nuovi laureati che escono dalle Università è relativamente scarso di fronte ai bisogni globali del sistema economico nazionale. Vi è di più; come è stato rilevato, l'Amministrazione dei lavori pubblici non solo subisce, in palesi condizioni d'inferiorità, la concorrenza delle attività private, ma subisce anche la concorrenza di Enti pubblici o comunque controllati dallo Stato, che fanno carico in tutto o in parte al bilancio dello Stato, che sono controllati dallo Stato, come la Cassa del Mezzogiorno, la gestione I. N. A.-Casa, la Società autostrade. Tutti questi Enti, come ha dimostrato il Ministro nel discorso al Senato del 28 giugno 1962, hanno la possibilità di offrire alle giovani leve di tecnici condizioni economiche notevolmente più vantaggiose di quelle offerte dall'Amministrazione dei lavori pubblici. Non meraviglia per-

tanto la scarsa partecipazione ai pubblici concorsi che si è venuta aggravando negli ultimi anni; non meraviglia che in tali condizioni scarso e comunque di gran lunga insufficiente sia il numero dei vincitori dei concorsi; non meraviglia che fra i vincitori molti o non assumano neppure l'impiego o lo abbandonino volontariamente nella sicura prospettiva di più allettanti impieghi.

In queste condizioni, non è esagerato affermare che la questione del personale del Ministero dei lavori pubblici è ormai una questione di sopravvivenza. Beninteso, non è una questione che investe soltanto l'Amministrazione dei lavori pubblici e, nell'ambito di tale Amministrazione, solo il personale tecnico laureato: ma nel quadro generale della pubblica Amministrazione, la crisi assume appunto per l'Amministrazione dei lavori pubblici e per il personale tecnico laureato aspetti di maggiore gravità.

Sono le conseguenze di una maggiore prosperità generale del sistema economico nazionale, alla quale lo Stato si deve adeguare, per non apparire distaccato e arretrato nelle sue strutture di fronte all'intenso sviluppo economico-sociale che è venuto verificandosi: tanto più in quanto lo Stato intende assumere per il futuro più penetranti funzioni di propulsione e di guida nei confronti del sistema economico, nell'ambito di una nuova politica di programmazione economica generale.

In tale quadro, si confida che in sede di riforma della Pubblica Amministrazione sarà tenuto il debito conto anche degli specifici problemi del Ministero dei lavori pubblici.

PARTE SECONDA

L'URBANISTICA

Sembra opportuno premettere, ad un esame più particolareggiato di taluni fondamentali settori dell'attività del Ministero dei lavori pubblici, alcune considerazioni in materia di urbanistica.

In realtà nei confronti delle singole attività settoriali del Ministero l'urbanistica ci appare come il quadro generale nel quale possono trovare la loro collocazione le stesse attività settoriali: in guisa tale che si è potuto prospettare, nell'ambito di una più moderna terminologia applicata ai grandi rami della pubblica Amministrazione, la modificazione della stessa tradizionale denominazione del Ministero dei lavori pubblici in quella nuova di Ministero dell'urbanistica. Certamente, non si tratterebbe di una pura questione nominalistica ma di qualche cosa di sostanziale, in relazione ad un'evoluzione che è venuta accelerandosi negli ultimi anni in corrispondenza con tutta una serie di nuovi indirizzi anche di politica generale.

Comunque, anche a prescindere da tali ardite prospettazioni, è indubbio che la materia urbanistica è venuta assumendo, nell'ambito delle tradizionali competenze del Ministero dei lavori pubblici, una posizione di centralità, alla luce della quale male si giustifica, fra l'altro, la sua attribuzione ad una Direzione generale di competenza promiscua, quale è quella attuale dell'urbanistica e delle opere igieniche.

Attualmente l'attività del Ministero dei lavori pubblici in tema di urbanistica attraversa una fase di transizione: essa è tuttora disciplinata dalla legge 17 agosto 1942, n. 1150, mentre tuttavia premono esigenze radicalmente innovatrici, nascenti sia dalla necessità di adeguare le vecchie strutture legislative ai principi fondamentali dell'ordinamento costituzionale dello Stato sia dalle profonde trasformazioni economico-sociali che si sono venute verificando negli ultimi venti anni (e in misura decisiva negli ultimi dieci anni) sia dai nuovi orientamenti di politica generale che sono venuti emergendo negli ultimi anni.

Da un lato quindi l'Amministrazione dei lavori pubblici ha continuato ad utilizzare lo strumento legislativo esistente, ormai palesemente inadeguato alla nuova realtà, dall'altro ha impostato lo studio di un nuovo strumento legislativo, che tenga appunto conto della nuova realtà.

Sotto il primo profilo, si deve rilevare che la legge 17 agosto 1942, n. 1150, nacque in un momento particolarmente infelice della vita nazionale, per cui rimase senza pratica efficacia fino a quando non fu superato il periodo bellico e il primo periodo post-bellico dedicato alle più urgenti necessità della

ricostruzione del Paese. Dopo il 1950, la legge n. 1150 è venuta concretandosi soprattutto nell'elaborazione dei piani regolatori generali comunali: la cui situazione da ultimo (alla data del 25 settembre 1962) risulta dal seguente prospetto:

	Piani	Approvati	In corso di approvazione	In corso di elaborazione	Da rielaborare
Comuni non obbligati	78	52	12	4	10
Comuni obbligati I Elenco	100	38	28	17	17
» » II »	209	39	49	108	13
» » III »	6	1	3	2	—
» » IV »	31	—	9	22	—
» » V »	137	—	7	130	—
» » VI »	103	—	4	99	—
» » VII »	67	—	—	67	—
	731	130	112	449	40

Nei confronti dell'analogo prospetto contenuto nella relazione dell'onorevole Lombardi sul bilancio precedente, vi è stato un modesto incremento nella pianificazione facoltativa (i comuni non obbligati che hanno comunque intrapreso l'adozione del piano regolatore generale sono aumentati da 67 a 78): incremento tuttavia significativo come sintomo di un'accresciuta consapevolezza urbanistica; i piani approvati sono aumentati da 98 a 130; i piani in corso d'approvazione sono aumentati da 66 a 112; i piani tuttora in corso di elaborazione sono diminuiti da 525 a 449; i piani in corso di elaborazione sono aumentati da 31 a 40.

Cospicua e di rilevante interesse è stata l'attività dedicata dagli Uffici decentrati regionali del Ministero dei lavori pubblici fin dal 1952 all'elaborazione dei piani territoriali di coordinamento, impostati su base regionale, sia in relazione alla competenza territoriale degli Uffici decentrati, sia con riferimento alla specifica attribuzione della materia urbanistica alle future Regioni a statuto ordinario, secondo i principî della Costituzione. Tuttavia la legislazione vigente in materia di piani territoriali di coordinamento è troppo inadeguata, in certo senso incompleta, insufficiente anzi a risolvere gli stessi principali problemi che si pongono in tale materia, per cui l'attività degli Uffici decentrati non ha potuto andare molto al di là della fase dello studio e delle prospettazioni ipotetiche, senza reali possibilità di tradursi concretamente in strumenti di pianificazione urbanistica a livello regionale.

Da tempo ormai è stata intrapresa la elaborazione di un nuovo testo legislativo che possa considerarsi adeguato alla nuova realtà e alle nuove esigenze, tenendo conto altresì della complessa esperienza maturata in sede di applicazione della legge n. 1150. All'uopo già era stata costituita una Commissione nominata dal Ministro onorevole Zaccagnini: una nuova Commissione nominata dal Ministro onorevole Sullo anche alla luce di nuovi criteri ha elaborato un testo, peraltro non ancora pervenuto all'esame del Consiglio dei Ministri, il quale prevede una nuova organica disciplina dell'intera materia urbanistica.

Non sembra sia il caso di soffermarsi a lungo sul nuovo testo, soprattutto perché sembra lecito attendersi che esso possa giungere rapidamente all'esame del Parlamento, dove potrà essere oggetto di specifico dettagliato esame. Si deve tuttavia rilevare che esso assume una importanza grandissima per i criteri ispiratori e per gli obiettivi che si propone, sì da presentarsi veramente come un documento di avanguardia in tema di legislazione urbanistica.

In particolare, viene stabilito il principio che « l'indirizzo e il coordinamento nazionale della pianificazione urbanistica si attuano nel quadro della programmazione economica nazionale e in riferimento agli obiettivi fissati da questa, anche per quanto riguarda i programmi generali e di settore, dei servizi e delle opere pubbliche di interesse nazionale, interregionale e regionale ».

La pianificazione urbanistica viene distinta in quattro gradi gerarchicamente coordinati e cioè: piani regionali, piani comprensoriali, piani regolatori generali comunali e piani particolareggiati.

In applicazione dell'articolo 117 della Costituzione, il nuovo testo si configura come « legge-quadro » (o « legge-cornice ») nei confronti della legislazione regionale: ma nello stesso tempo, in attesa dell'attuazione delle Regioni e in attesa che le Regioni stesse, una volta costituite, provvedano ad emanare le singole leggi regionali disciplinanti la materia urbanistica, il nuovo testo provvede a disciplinare integralmente l'intera materia, con norme aventi il carattere di norme transitorie.

Criteri radicalmente innovatori vengono introdotti in tema di espropriazione, per cui « nell'ambito del piano particolareggiato il comune promuove l'espropriazione, anche per zone, secondo i tempi determinati dalle necessità delle fasi di attuazione:

a) di tutte le aree inedificate, comprese quelle facenti parte del patrimonio dello Stato o degli altri enti pubblici;

b) delle aree già utilizzate per costruzioni, se l'utilizzazione in atto sia sensibilmente difforme rispetto a quella prevista dal piano particolareggiato ».

Il nuovo testo della legge urbanistica, così come è stato elaborato dall'apposita Commissione, appare anche dai sommari rilievi che precedono veramente tale da rappresentare una svolta di grande rilievo in questo sempre più importante aspetto dell'attività del Ministero dei lavori pubblici.

Non possiamo concludere questi sommari appunti sui problemi dell'urbanistica senza ricordare anche in questa sede che nell'anno in corso è giunta finalmente in porto la legge contenente disposizioni per favorire l'acquisizione di aree fabbricabili per l'edilizia economica e popolare (legge 18 aprile 1962, n. 167): legge di eccezionale importanza sotto il profilo dell'avviamento alla formazione dei demani comunali di aree, sia pure limitatamente alle esigenze dell'edilizia economica e popolare. È una legge che in certo senso prefigura in un particolare settore i più accentuati criteri pubblicistici della futura legislazione urbanistica.

LA VIABILITÀ

NOTIZIE GENERALI

La materia della viabilità nel nostro ordinamento amministrativo è per la massima parte attribuita allo Stato, alle Provincie, ai Comuni: ed è quella appunto che viene in considerazione in sede di esame del bilancio di lavori pubblici, rimanendone estranea quella parte che riguarda le strade di bonifica, consorziali, vicinali e mulattiere.

La fondamentale classificazione delle strade è impostata sulla loro appartenenza al demanio statale, provinciale e comunale. La viabilità statale è affidata alla competenza dell'A. N. A. S. e ne tratteremo a parte, esaminando appunto il bilancio dell'A. N. A. S., che, come è noto, costituisce una robusta appendice del bilancio dei lavori pubblici. La viabilità statale viene in considerazione in sede di esame del bilancio dei lavori pubblici in quanto una parte considerevole delle proprie entrate affluisce all'A. N. A. S. per il tramite di stanziamenti contenuti in tale bilancio. Non si tratta comunque della parte più rilevante. La viabilità provinciale e comunale è ovviamente affidata alle Provincie e ai Comuni: essa tuttavia viene in considerazione in sede di esame del bilancio dei lavori pubblici in quanto lo Stato interviene in vario modo (mediante contributi, concorsi, sussidi) a favore della viabilità degli Enti locali: per cui si può parlare di una viabilità sovvenzionata.

Tale intervento dello Stato, pur avendo lontane origini (ne è già cenno nella legge 20 marzo 1865, n. 2248 ed ancora oggi in base all'articolo 321 di tale legge sono conservati sia pur modesti stanziamenti nel bilancio dei lavori pubblici: vedasi il capitolo 129 dello stato di previsione) è venuto assumendo particolare rilevanza soprattutto in questo dopoguerra e sembra potersi affermare che ciò è stato determinato soprattutto dalle difficili condizioni finanziarie degli Enti locali.

Vi è stato un momento, nel corso di questa legislatura, in cui è sembrato prevalere un orientamento diretto a trasferire l'intera materia della viabilità alla competenza dell'A. N. A. S., attribuendo all'Azienda anche

tutti i compiti disimpegnati dal Ministero dei lavori pubblici per quanto riguarda le strade non statali di uso pubblico. Tale orientamento trovò un riconoscimento di principio nella legge 7 febbraio 1961, n. 59, rinviandosene peraltro la pratica attuazione a un separato provvedimento legislativo

Tale provvedimento non è poi venuto: anzi, con legge 21 aprile 1962, n. 181, contenente modifiche alla citata legge n. 59, è stata confermata la competenza del Ministero dei lavori pubblici in tema di viabilità e se ne sono chiariti il significato e l'ampiezza. Non sembra inopportuno riportare l'articolo 1 della legge n. 181, in quanto appunto esso definisce in via generale la competenza del Ministero in questo settore di attività.

In base all'articolo 1, al Ministero dei lavori pubblici competono, nell'ambito della viabilità ordinaria, le seguenti attribuzioni:

a) assicurare l'armonico sviluppo della viabilità, coordinando le programmazioni predisposte dalle Amministrazioni e dagli Enti competenti per le classi di strade previste dall'articolo 1 della legge 12 febbraio 1958, n. 126;

b) classificare e declassare le strade statali, provinciali e comunali, secondo le norme della citata legge 12 febbraio 1958, n. 126;

c) costruire, sia direttamente che in concessione, le nuove strade non statali, in base a leggi speciali;

d) vigilare, a norma delle leggi vigenti sull'esecuzione dei lavori, con o senza contributo dello Stato, di costruzione, sistemazione e manutenzione delle strade non statali di uso pubblico,

e) sovraintendere all'attuazione delle leggi e dei regolamenti concernenti la tutela del patrimonio delle strade di cui alle precedenti lettere *c*) e *d*);

f) fissare le direttive ed esercitare la sorveglianza sull'applicazione delle disposizioni contenute nell'articolo 144, lettera *b*), del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, nonché di tutte le altre norme concernenti il traffico e la segnaletica sulle autostrade, sulle strade statali e su tutte le altre strade di uso pubblico, adottando, nell'ambito delle leggi vigenti, i provvedimenti necessari ai fini della sicurezza del traffico sulle autostrade e strade medesime;

g) formare e tenere un elenco di tutte le strade non statali di uso pubblico. A tal fine gli enti proprietari sono tenuti a dare notizia al Ministero dei lavori pubblici delle strade che vengano incluse negli elenchi delle rispettive Amministrazioni;

h) predisporre e partecipare a studi, raccolta ed elaborazione di dati statistici, a prove sperimentali nella materia attinente alla tecnica delle costruzioni stradali, del traffico e della circolazione.

È noto che il Ministero dei lavori pubblici esercita le proprie attribuzioni in questa materia per mezzo della Direzione generale della viabilità ordinaria (cui compete altresì la ormai marginale competenza in tema di nuove costruzioni ferroviarie), nell'ambito della quale è stato ricondotto l'Ispettorato generale della circolazione e del traffico.

Se diamo uno sguardo all'estensione della rete stradale, dobbiamo innanzi tutto rilevare che a norma della legge 12 febbraio 1958, n. 126 è prevista una radicale ridistribuzione del demanio stradale fra Stato (ossia A. N. A. S.), Provincia e Comuni, con un forte incremento chilometrico del demanio stradale dello Stato e delle Province e un correlativo decremento del demanio stradale dei Comuni.

Consideriamo i dati statistici del 1959 (*Annuario Statistico Italiano 1961*, tavola n. 278, pagina 267). Essi sono significativi perché anteriori all'inizio della pratica attuazione della Legge n. 126. La rete stradale comprendeva allora chilometri 25.457 di strade statali; chilometri 47.582 di strade provinciali; chilometri 108.543 di strade comunali; per un totale di chilometri 181.582; con una percentuale del 14 per cento alle statali; del 26,2 per cento alle provinciali; del 59,8 per cento alle comunali.

L'inventario delle strade da statizzare e da provincializzare risulta per le prime dal decreto ministeriale 27 marzo 1959 e per le seconde dalle delibere dei consigli provinciali. In base a tale inventario, circa 18 mila chilometri di strade in precedenza provinciali (e talora comunali) devono passare all'A. N. A. S., circa 50 mila chilometri di strade in precedenza comunali devono passare alle province.

A prescindere pertanto dalle nuove strade che pure nel frattempo saranno state costruite e che andranno ad aumentare la lunghezza in chilometri del demanio stradale statale, comunale e provinciale, alla fine del procedimento di attuazione della legge n. 126 la lunghezza delle strade statali sarà di circa chilometri 43 mila; la lunghezza delle strade provinciali sarà di circa chilometri 79.000; la lunghezza delle strade comunali

scenderà a circa chilometri 58.000; con una percentuale del 24 per cento alle statali; del 44 per cento alle provinciali; del 32 per cento alle comunali.

Se consideriamo i dati statistici del 1960 (*Annuario Statistico Italiano 1961*, tavola n. 278, pagina 267), rileviamo che tale ridistribuzione si era già iniziata, per cui le strade statali erano già salite a chilometri 28.800; le strade provinciali erano già salite a chilometri 73.819; le strade comunali erano già discese a chilometri 87.958; per un totale generale di chilometri 190.577 così distribuito fra le varie regioni:

Rete stradale ordinaria nel 1960.

REGIONI	LUNGHEZZA COMPLESSIVA				PER CENTO DEL TOTALE			Per 1.000 veicoli a motore in circolazione	Per 100.000 abitanti
	Statali	Provinciali	Comunali	Totale	Statali	Provinciali	Comunali		
Piemonte	1 855	6 856	13.315	22 026	8,4	31,1	60,5	30,3	571
Valle d'Aosta	151	179	366	696	21,7	25,7	52,6	38,5	678
Liguria	681	1.881	1.341	3.903	17,4	48,2	34,4	17,3	228
Lombardia	1 366	5.887	13 178	20.431	6,7	28,8	64,5	16,5	281
Trentino-Alto Adige	744	1.531	2 415	4 690	15,9	32,6	51,5	48,1	595
Veneto	1.617	4.260	14 266	20.143	8 -	21,1	70,9	37,3	515
Friuli-Venezia Giulia	672	1.538	3 537	5.747	11,7	26,8	61,5	35,2	461
Emilia-Romagna	1.497	5 682	15.018	22 197	6,7	25,6	67,7	28 -	603
Marche	813	3.349	4.625	8.787	9,3	38,1	52,6	43,6	637
Toscana	1.900	5 186	8 565	15 651	12,2	33,1	54,7	26,4	473
Umbria	849	1.117	2.943	4.909	17,3	22,8	59,9	42,4	597
Lazio	1 654	4 557	2.222	8.433	19,6	54 -	26,4	16,5	217
Campania	1 928	5 420	1.142	8 490	22,7	63,8	13,5	30,7	175
Abruzzi e Molise	1.985	5.350	1.043	8.378	23,7	63,8	12,5	83,1	497
Puglie	1.967	6 511	1 349	9.827	20 -	66,2	13,8	40,7	281
Basilicata	1.222	1.739	32	2.993	40,8	58,1	1,1	145,8	449
Calabria	2.574	2 962	578	6.114	42,1	48,4	9,5	66,1	281
Sicilia	3.189	6.718	1 669	11.576	27,6	58 -	14,4	34,6	238
Sardegna	2 136	3.096	354	5.586	38,2	55,4	6,4	64,9	385
ITALIA	28.800	73 819	87.958	190 577	15,1	38,7	46,2	29,9	373

LA VIABILITA' SOVVENZIONATA

Se ora passiamo ad esaminare più in particolare la situazione degli stanziamenti per la viabilità così come essi si presentano nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1962-63, possiamo darne il seguente quadro riassuntivo:

Viabilità

(in milioni di lire)

Capitolo	Denominazione degli stanziamenti	Importo	Differenza rispetto all'esercizio 1961-62	Disposizioni legislative
	A) A PAGAMENTO NON DIFFERITO.			
	a) *Fondi gestiti dall'amministrazione centrale.*			
64	Contributo alle amministrazioni provinciali (concorso spesa manutenzione strade comunali classificate provinciali)	9.600	+ 6 000	Articolo 10 della legge 16 settembre 1960, n. 1014;
129	Concorsi e sussidi	55	—	Articolo 321 della legge 20 marzo 1965, n. 2248.
130	Contributi viabilità ordinaria non statale .	—	— 506,3	Legge 10 agosto 1950, n. 647, 2 gennaio 1952, n. 10; 15 luglio 1954, n. 543; 29 luglio 1957, n. 635.
131	Contributi ed anticipazioni alle amministrazioni provinciali	33.000	+ 7 000	Articoli 18 e 19 della legge 12 febbraio 1958, n. 126.
132	Costruzioni strade e autostrade a cura dell'A.N.A.S.	12.000	—	Legge 21 maggio 1955, n. 463.
133	Lavori a cura dell'A.N.A.S. per sistemazione strade statali di grande comunicazione	20 000	—	Articolo 1 della legge 13 agosto 1959, n. 904.
134	Lavori a cura dell'A.N.A.S. per costruzione autostrade	4.500	—	Articolo 2 della legge 13 agosto 1959, n. 904.
	b) *Fondi gestiti uffici decentrati.*			
vari cap.	Opere relative alla viabilità non statale .	12.731	+ 2.834	Legge 15 luglio 1954, n. 543, legge 29 luglio 1957, n. 635.
	B) A PAGAMENTO DIFFERITO.			
198	Opere stradali (concessioni e sovvenzioni)	8	— 7	Per limiti d'impegno anteriori al 1944-45.
199	Concorsi e sussidi (contributi trentacinquennali costanti) per opere stradali d'interesse di enti locali	3 950	+ 1.240	Articoli 2 e 17 della legge 3 agosto 1949, n. 589 e successive integrazioni.
229	Annualità trentennali per opere stradali a cura dell'A.N.A.S.	150	—	Legge 12 luglio 1949, n. 460; legge 10 agosto 1950. n. 660.
	Totali . . .	95.994	+16.560,7	

Se si fa astrazione dagli stanziamenti destinati a riversarsi sotto forma di entrate nello stato di previsione dell'entrata dell'A. N. A. S. (capitoli nn. 132, 133, 134, 229), gli altri stanziamenti si riferiscono tutti a interventi dello Stato a favore delle Province e dei Comuni.

Tali interventi si articolano nel modo seguente:

1°) la legge organica 20 marzo 1865, n. 2248, prevede all'articolo 321 che nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici venga stanziata annualmente una somma destinata a sussidiare i comuni e i consorzi per la esecuzione di opere che stanno a loro carico. La misura dello stanziamento è assai modesta (milioni 55) e nei termini attuali è poco più di una sopravvivenza storica. Il contributo si aggira sul 25 per cento delle spese;

2°) la legge 3 agosto 1949, n. 589, articolo 2 e 17, e le successive modificazioni, di cui alle leggi 22 giugno 1950, n. 480 e 15 febbraio 1953, n. 184, articolo 2, prevedono la concessione del contributo statale trentacinquennale – in misura variabile nelle diverse ipotesi dal 2 al 4,50 per cento – a favore di comuni e province che provvedano, nei vari casi, alla costruzione, al completamento, alla sistemazione straordinaria di strade comunali e provinciali. A tal fine è previsto nell'esercizio finanziario 1962-63 un ulteriore limite di impegno di milioni 1.240. Tale limite di impegno è stato particolarmente incrementato a seguito della nota di variazioni di cui al disegno di legge n.3945-*bis*;

3°) la legge 10 agosto 1950, n. 647, e successive modificazioni, prevede l'intervento dello Stato a favore degli enti locali per le opere riguardanti la viabilità ordinaria nell'ambito degli interventi infrastrutturali nelle località economicamente depresse dell'Italia centro-settentrionale. Peraltro tale forma di intervento, come è già stato rilevato in altra sede, è in via di esaurimento: lo stanziamento per l'esercizio 1962-63 costituisce il quinto dei sette stanziamenti annuali previsti dalla legge 29 luglio 1957, n. 635; a prescindere da ciò, i fondi disponibili sulla legge n. 635 sono già stati impegnati da tempo; talune opere sono destinate a rimanere incompiute per insufficienza di fondi. Si ripropone qui il problema della legislazione per le località economicamente depresse dell'Italia centro-settentrionale, nei termini illustrati in precedenza;

4°) assai maggiore rilievo assume la legge 12 febbraio 1958, n. 126, con le successive integrazioni di stanziamenti (leggi 24 luglio 1959, n. 622, e 7 febbraio 1961, n. 59, modificata con legge 21 aprile 1962, n. 181).

La legge n. 126 ha previsto una spesa di 180 miliardi di lire in otto stanziamenti annuali crescenti dall'esercizio 1957-58 all'esercizio 1964-65; la legge n. 622 ha previsto una spesa di 20 miliardi di lire nell'esercizio 1959-60; la legge n. 59 modificata dalla legge n. 181 ha previsto una spesa di 176 miliardi di lire in quattro stanziamenti annuali uguali dall'esercizio 1965-66 all'esercizio 1968-69: per un totale di spesa di 376 miliardi di lire stanziate in dodici esercizi finanziari. Entro tale limite, il Ministro dei lavori pubblici è autorizzato a concedere alle Amministrazioni provinciali un contributo fino all'80 per cento della spesa riconosciuta necessaria per la sistemazione delle strade classificate fra le provinciali a norma della più volte citata legge n. 126.

I piani ammessi per la provincializzazione di strade comunali prevedono uno sviluppo chilometrico di chilometri 50.072 (i circa 50.000 chilometri di cui si è parlato in precedenza); la spesa ritenuta ammissibile per la sistemazione di tali strade è di circa 560 miliardi di lire; il piano finanziato al 30 giugno 1962 prevede una spesa di circa 284 miliardi di lire, ammessa al contributo dello Stato per circa 200 miliardi di lire (ossia per l'importo autorizzato con le leggi n. 126 e n. 622), nella misura media pertanto di circa il 70 per cento.

Restano da finanziare piani per un importo di 283 miliardi di lire: lo stanziamento di 176 miliardi di lire, previsto dalla legge n. 59 modificata dalla legge n. 181, dovrebbe essere presuntivamente sufficiente per l'attribuzione del contributo dello Stato anche ai piani che restano tuttora da finanziare. In particolare, la legge 21 aprile 1962, n. 181 ha previsto che il Ministero dei lavori pubblici predisponga un piano indicativo di riparto dello stanziamento di 176 miliardi ad integrazione e completamento di quello predisposto in base alle precedenti leggi.

Purtroppo, come già rilevava il senatore Amigoni in un suo articolo nella *Rivista delle Province* del febbraio-marzo 1962, l'applicazione della legge n. 126 è piuttosto lenta: alla data del 12 febbraio 1962, per intere regioni neppure un progetto era pervenuto al Ministero: l'importo totale dei lavori previsti dai progetti presentati era a quella data di circa 34 miliardi di lire, pari al 12

per cento dei piani finanziati: sugli 82 miliardi di lire stanziati a tutto l'esercizio finanziario 1961-62, se ne erano impegnati una ventina, ed effettivamente erogati circa dieci. A considerazioni più ottimistiche si presta invece, qualche mese dopo, il discorso del Ministro Sullo al Senato del 28 giugno 1962.

Viene allegato in appendice un prospetto dal quale risulta lo stato di attuazione della legge n. 126 (per quanto riguarda le provincializzazioni) alla data del 30 giugno 1962. Le provincializzazioni sono già state attuate per circa il 72 per cento;

5°) strettamente collegata con la legge n. 126 è la norma della legge 16 settembre 1960, n. 1014, con la quale è stato previsto a favore delle province, a decorrere dall'esercizio 1960-61, un contributo statale annuo sulla spesa di ordinaria manutenzione pari a lire 300.000 per ciascun chilometro di strada provincializzata anteriormente all'inizio di ciascun esercizio finanziario statale, previa deduzione delle strade già provinciali e passate effettivamente all'A.N.A.S.

Per l'esercizio 1960-61 a tal fine venne provveduto con la legge 28 luglio 1961, n. 705, contenente variazioni al bilancio dello Stato per l'esercizio 1960-61, istituendo il capitolo n. 126-*bis* con uno stanziamento di milioni 2.650 corrispondente a 8.833 chilometri di strade; per l'esercizio 1961-62 venne disposto uno stanziamento di milioni 3.600, corrispondente a 12.000 chilometri di strade.

Già lo scorso anno, in sede di discussione del bilancio alla Commissione Lavori pubblici della Camera venne rilevata l'insufficienza dello stanziamento previsto per l'esercizio 1961-62. Infatti, alla data del 30 giugno 1961, le strade provincializzate avevano già uno sviluppo di circa 30.000 chilometri: pur deducendone circa 5.000 chilometri di strade già provinciali e passate all'A.N.A.S., restavano circa 25.000 chilometri di strade per cui le province avevano titolo per ottenere il contributo chilometrico previsto dalla legge n. 1014: oltre il doppio cioè di quelle per cui era stato previsto lo stanziamento di milioni 3.600.

È bensì vero che l'articolo 11 della legge n. 1014 prescrive che la classificazione di nuove strade provinciali ai sensi della legge n. 126 debba avvenire, per ogni esercizio dal 1959-60 al 1963-64, per una percorrenza pari, in ciascuna provincia, alla quinta parte del chilometraggio totale delle strade comunali provincializzande: ma conviene riconoscere che tale prescrizione era già superata di fatto dalla situazione esistente al momento dell'entrata in vigore della legge n. 1014; e d'altra parte, se le Amministrazioni provinciali da questo punto di vista hanno anticipato i tempi, meritano la massima comprensione; in definitiva, hanno sottratto in via anticipata ai comuni delle strade che questi ultimi, in attesa della provincializzazione, avrebbero del tutto abbandonate a se stesse.

Lo stato di previsione della spesa per l'esercizio 1962-63 ha comunque ignorato le limitazioni che sarebbero sorte da un rigido richiamo all'articolo 11 della legge n. 1014 e che si sarebbero concretate in uno stanziamento di milioni 5.400; la spesa prevista (capitolo n. 64) è invece di milioni 9.600. Tale spesa inoltre è stata trasferita dal titolo della spesa straordinaria a quello della spesa ordinaria. Si può confidare che il nuovo stanziamento, oltre a provvedere alle necessità dell'esercizio 1962-63, consenta di rimediare almeno in parte all'insufficiente stanziamento previsto negli esercizi scorsi;

6°) la legge 21 aprile 1962, n. 181, più volte citata, ha aperto allo Stato una nuova possibilità di intervento a favore della viabilità provinciale e comunale. Nell'articolo 3, lettera *a*), di tale legge è previsto uno stanziamento, con inizio dall'esercizio 1962-63, da destinare alla concessione alle provincie, ai comuni e loro consorzi di contributi sino all'80 per cento della spesa riconosciuta necessaria per la sistemazione, l'ammodernamento e la costruzione di strade comunali non comprese nei piani predisposti dalle Amministrazioni provinciali ai sensi dell'articolo 16 della legge 12 febbraio 1958, n. 126, nonché di strade già classificate tra le provinciali prima della entrata in vigore della legge medesima. Lo stanziamento di cui sopra è costituito da una quota parte del contributo annuo già dovuto dal Tesoro dello Stato all'A. N. A. S. a norma dell'articolo 26 dalla legge 7 febbraio 1961, n. 59, modificato dall'articolo 3 della legge 21 aprile 1962, n. 181;

7°) conviene infine ricordare che le varie forme di intervento fin qui illustrate non esauriscono gli interventi dello Stato nei confronti della viabilità ordinaria di competenza degli Enti locali. Ad esse si deve aggiungere l'azione della Cassa del Mezzogiorno, la quale peraltro non investe soltanto il settore della viabilità provinciale e comunale.

LA VIABILITÀ STATALE — L'A. N. A. S.

Nel nostro ordinamento amministrativo, la viabilità statale fa capo integralmente ad un'Azienda autonoma. l'Azienda nazionale

autonoma delle strade (A. N. A. S.). La sua disciplina giuridica risulta da provvedimenti legislativi recenti, la legge 7 febbraio 1961, n. 59 (« Riordinamento strutturale e revisione dei ruoli organici dell'Azienda nazionale autonoma delle strade-A. N. A. S. ») e la legge 21 aprile 1962, n. 181, contenente modifiche alla precedente. Essi in particolare hanno avuto conseguenze di grande rilievo sul bilancio dell'A. N. A. S.: conseguenze che si rivelano in tutta la loro portata per la prima volta nell'esercizio finanziario 1962-63, ancorché nello stato di previsione dell'A. N. A. S. per l'esercizio in corso non si sia potuto tener conto della legge n. 181, approvata e pubblicata dopo la presentazione dei bilanci al Parlamento.

Le previsioni dell'entrate e della spesa dell'A. N. A. S. per l'esercizio finanziario 1962-1963, confrontate con quelle iniziali dall'esercizio 1961-62, risultano dal quadro seguente:

	Entrate			Spese		
	Previsioni 1961-62	Previsioni 1962-63	Differenze	Previsioni 1961-62	Previsioni 1962-63	Differenze
Effettive:	(milioni di lire)					
ordinarie	53.996,5	80.475,2	+ 26.478,7	34.959,3	38.656,4	+ 3 697,1
straordinarie	36.770 -	56.210 -	+ 19.440 -	55.089,5	96.837,7	+ 41.748,2
	90 766,5	136.685,2	+ 45.918,7	90.048,8	135.494,1	+ 45.445,3
Movimento di capitali . . .	5.000 -	5.000 -	—	5.717,6	6.191 -	+ 1.473,4
	95.766,5	141.685,2	+ 45 918,7	95 766,5	141.685,2	+ 45 918,7

Le entrate effettive si possono così suddividere (in milioni di lire):

a) entrate dovute a contributi dello Stato per l'importo complessivo di . 131.219,1 (96 %)

b) entrate proprie dell'Azienda per l'importo complessivo di . . . . . 5.466,1 (4 %)

Le entrate dovute a contributi dello Stato si possono alla loro volta così suddividere (in milioni di lire):

a) entrate (per contributi a carico del bilancio del Tesoro). . 94.557 -

b) entrate (per contributi a carico del bilancio dei lavori pubblici) . . . . . 36.650 -

c) entrate (per contributi a carico del bilancio delle Finanze) 12,1

Le entrate a carico del bilancio dei lavori pubblici sono in dipendenza di varie leggi speciali. Col venir meno dell'efficacia di tali leggi, dovrebbe venire meno il sistema di finanziamento dell'A. N. A. S. a carico del bilancio dei lavori pubblici e il finanziamento medesimo dovrebbe essere assicurato integralmente dal bilancio del Tesoro. In tal senso si veda la legge 24 luglio 1961, n. 729, la quale pone a carico del Tesoro (e non del bilancio dei lavori pubblici) le somministrazioni straordinarie all'A. N. A. S. per la costruzione e la sistemazione di raccordi alla rete autostradale (milioni 10.000 per l'esercizio 1962-63); per lo studio e la progettazione di massima di autostrade, strade di grande comunicazione e raccordi (milioni 250 per l'esercizio 1962-63); per la corresponsione di contributi trentennali ai concessionari per la costruzione e l'esercizio di autostrade (milioni 4.600 per l'esercizio 1962-63); per la corresponsione di un contributo trentennale alla Società concessionaria delle autostrade « Milano-Napoli » « Firenze-Mare »; « Milano-Brescia »; « Milano-Laghi »; « Como-Chiasso »; « Serravalle-Genova »; « Genova-Savona »; « Genova-Sestri Levante »; « Padova-Bologna »; « Bologna-Canosa »; « Roma-Civitavecchia » e « Napoli-Bari » (milioni 4.600 per l'esercizio 1962-63).

Ma la parte essenziale delle entrate dell'A. N. A. S. a carico del Tesoro dello Stato è rappresentata dal contributo annuo previsto dalla legge 7 febbraio 1961, n. 59,

articolo 26, lettera *a*), (modificato dalla legge 21 aprile 1962, n. 181, articolo 3). Tale contributo è stato commisurato a una quota parte del gettito dell'imposta di fabbricazione – e della corrispondente sovrimposta di confine – della benzina, degli oli da gas e degli oli minerali lubrificanti, nonché delle tasse di circolazione, in guisa da assicurarne il costante incremento nei successivi esercizi finanziari.

Nell'esercizio 1961-62 la nuova norma aveva potuto trovare solo parziale applicazione: il contributo del Tesoro nella misura di milioni 48.351 era evidentemente inferiore a quello risultante dal citato articolo 26, lettera *a*), della legge n. 59. Peraltro la legge di approvazione del bilancio del Tesoro aveva previsto che entro tre mesi dall'approvazione del bilancio dei lavori pubblici si dovesse provvedere all'integrazione del contributo a favore dell'A. N. A. S. in applicazione appunto della legge n. 59. In realtà a tale integrazione si è provveduto con la legge 16 agosto 1962, n. 1292, contenente « variazioni al bilancio dello Stato ed a quelli delle Amministrazioni autonome per l'esercizio finanziario 1961-62 ».

Il contributo del Tesoro per l'esercizio 1961-62, già previsto in milioni 48.351, ha avuto un aumento di milioni 16.729, raggiungendo così l'importo complessivo di milioni 65.080 già nel primo esercizio di applicazione della legge n. 59. Tale cifra deve essere valutata sulla base del contributo del Tesoro all'A. N. A. S. così come risultava a norma delle precedenti disposizioni legislative, per cui la iniziale previsione per l'esercizio 1961-62 sarebbe risultata di milioni 27.860.

Per l'esercizio 1962-63, il contributo del Tesoro dello Stato all'A. N. A. S. è previsto in milioni 75.107. È da ritenere tuttavia che su di esso inciderà negativamente la legge 21 aprile 1962, n. 181, la quale all'articolo 4 devolve il 5 per cento di tale contributo al Ministero dei lavori pubblici per interventi a favore della viabilità comunale e provinciale, come abbiamo già avuto modo di rilevare.

Peraltro, anche tenendo conto di tale limitazione, si deve ammettere che è stato realizzato un sostanziale progresso nell'impostazione dell'entrata dell'A. N. A. S., non solo dal punto di vista quantitativo, che di per sé è evidente, ma anche dal punto di vista qualitativo, trattandosi nella fattispecie di entrata avente carattere ordinario, mentre la massima parte delle rimanenti entrate dell'A. N. A. S. ha carattere straordinario ed è destinata ad esaurirsi col venir meno per naturale scadenza delle leggi speciali che hanno previsto, a carico del bilancio dei lavori pubblici o del bilancio del tesoro, gli stessi contributi straordinari.

Assai scarso rilievo ha il contributo a carico del bilancio delle Finanze (milioni 12,1). Si tratta del contributo annuo dello Stato in sostituzione del soppresso contributo integrativo di utenza stradale di cui all'articolo 26, lettera *h*) della legge 7 febbraio 1961 n. 59.

Le entrate proprie dell'Azienda sono così costituite:

a) contributi, diritti e canoni	Milioni	3.891,1
b) interessi attivi sulle somme depositate nel conto corrente fruttifero presso la Cassa depositi e prestiti	»	750
c) entrate diverse ordinarie e straordinarie . .	»	825
Totale . . .	Milioni	5.466,1

Il quadro riassuntivo della spesa dell'A. N. A. S. risulta dalla seguente tabella:

	Oneri di carattere generale per il funzionamento dei servizi		Manutenzione ordinaria delle strade statali	Lavori			Spese con pagamenti in annualità	Totale
	Spese per il personale	Spese per i servizi		Riparazione di strade e costruzione di fabbricati	Sistemazione miglioramento e adeguamento	Nuove costruzioni		
	(in milioni di lire)							
SPESE EFFETTIVE.								
Ordinarie.								
Personale	15 254	—	—	—	—	—	—	15.254
Debito vitalizio e trattamenti similari	1 865,4	—	—	—	—	—	—	1 865,4
Spese generali e di amministrazione	—	2.970	—	—	—	—	—	2 970
Spese aventi relazioni con le entrate	—	95	—	—	—	—	—	95
Spese diverse	—	272	—	—	—	—	—	272
Lavori	—	—	18 100	—	—	—	—	18.100
Fondo di riserva.	—	100	—	—	—	—	—	100
Straordinarie.								
Interessi passivi	—	3.520,5	—	—	—	—	—	3 250,5
Spese diverse	—	264	—	—	—	—	—	264
Lavori	—	—	—	8 024,7	49.028,6	26.466,3	—	83 519,6
Spese per opere a pagamento differito e contributi in annualità . .	—	—	—	—	—	—	9.350	9.350
Autorizzazione di spese non ripartite.	—	183,7	—	—	—	—	—	183,7
Avanzo di gestione . . .	17.119,4	7.405,2	18.100	8 024,7	49.028,6	26.466,3	9.350	135.494,2

Sotto il profilo della qualificazione economica, le spese destinate ad investimenti ammontano a milioni 94,273 (rispetto ai milioni 44,120 dell'esercizio 1961-62), pari al 70 per cento circa della spesa totale dell'Azienda (rispetto al 63 per cento circa dell'esercizio 1961-62). L'imponente incremento della spesa destinata agli investimenti consegue sia all'incremento del contributo a carico del Tesoro in base alla legge n. 59 sia agli investimenti disposti con la legge 24 luglio 1961, n. 729 (Piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali).

I problemi che l'A. N. A. S. deve risolvere sono imponenti. Deve essere ricordato in primo luogo quello che consegue all'attuazione della legge 12 febbraio 1958, n. 126. Abbiamo avuto già modo di rilevare che la rete delle strade statali, la quale aveva uno sviluppo di circa 25.000 chilometri prima della legge n. 126, è destinata a ricevere un incremento di circa 18.000 chilometri, quando il programma di statizzazioni previsto dalla stessa legge n. 126 sarà stato integralmente attuato; ossia la rete delle strade statali sarà quasi raddoppiata.

Purtroppo tale attuazione procede alquanto a rilento, sia pure per difficoltà obiettive incontestabili. Mentre le Amministrazioni provinciali hanno un termine (30 giugno 1964) entro il quale devono provvedere alla provincializzazione delle strade comunali comprese nei piani di provincializzazione, nessun analogo termine è stato previsto per l'A. N. A. S. Abbiamo già avuto modo di rilevare che le Amministrazioni provinciali hanno finora in qualche modo anticipato gli stessi termini previsti dall'articolo 11 della legge 16 settembre 1960, n. 1014, non senza gravi inconvenienti di carattere finanziario.

Per quanto concerne l'A. N. A. S., invece, su un programma di statizzazioni di circa 18.000 chilometri (per l'esattezza 17.833, in base al decreto Ministeriale 27 marzo 1959), alla data del 30 giugno 1962 erano stati statizzati circa 8.780 chilometri di strade: delle quali circa 4.000 chilometri con decreto Ministeriale 16 novembre 1959; circa 3.800 chilometri con decreto Ministeriale 1° febbraio 1962; circa 980 chilometri con provvedimenti vari, comprensivi peraltro anche di circa 250 chilometri fuori programma. In conclusione, mentre le provincializzazioni si sono realizzate per circa il 72 per cento, le statizzazioni non hanno ancora raggiunto il 50 per cento.

Per la combinata influenza delle anticipate provincializzazioni e delle ritardate statizzazioni, le Amministrazioni provinciali corrono il rischio di avere per un certo periodo di tempo un sovraccarico stradale: e nonostante la loro buona volontà, le difficoltà finanziarie in cui si dibattono possono determinare di necessità un minore impegno anche solo sotto il profilo della ordinaria manutenzione e della conservazione delle strade. È verosimile che tale minore impegno riguarderebbe in particolare le strade che le Amministrazioni provinciali dovranno cedere ad altri, ossia all'A. N. A. S., la quale quindi, quando dovrà ricevere in consegna tale strade, troverà una situazione ulteriormente peggiorata rispetto a quella attuale, pure in molti casi non lieta.

La legge 21 aprile 1962, n. 181, più volte citata si è proposta (articolo 4 lettera *b*) di vincolare parzialmente il contributo annuale dovuto dal Tesoro all'A. N. A. S. all'attuazione di un programma di ammodernamento delle strade statizzate a norma della legge n. 126: con l'intendimento di contribuire in tal modo a rendere possibile l'acceleramento dello stesso programma di statizzazioni.

Accanto al problema dell'ammodernamento delle strade statizzate o statizzande a norma della legge n. 126, non minore gravità riveste il problema di quelle che potremmo chiamare « le vecchie strade statali ». A tale problema aveva parzialmente provveduto, con carattere di intervento straordinario, la legge 13 agosto 1959 n. 904, la quale aveva autorizzato una spesa di 200 miliardi (da ripartirsi in dieci annualità uguali di 20 miliardi) per gli esercizi del 1960-61 al 1969 1970 per l'attuazione di un programma di sistemazione, miglioramento ed adeguamento delle strade statali rientranti fra gli itinerari internazionali e le arterie di grande circolazione. L'attuazione della legge n. 904, come è emerso dalle dichiarazioni del Ministro onorevole Sullo alla Commissione lavori pubblici della Camera il 1° agosto 1962, procede in modo abbastanza soddisfacente dal punto di vista quantitativo globale: non altrettanto invece dal punto di vista della distribuzione territoriale fra le varie regioni: il programma iniziale è stato realizzato o addirittura scavalcato in alcune regioni, sì da creare dei problemi di revisione degli iniziali piani di ripartizione; in altre regioni invece trovasi tuttora in fase assai arretrata. Comunque, la legge n. 904 non può dare più di quello che è consentito dalle dimensioni, sia pure notevoli, dei fondi messi con essa a disposizione dell'A. N. A. S. per interventi di carattere straordinario: e gli interventi programmati, come è apparso anche dalla illustrazione di qualche ordine del giorno alla Commissione lavori pubblici, sono talora di gran lunga inadeguati di fronte alle reali necessità. Esemplare, sotto questo profilo, è il caso della strada statale n. 45 della Val Trebbia, sulla quale molto si è già soffermato il Senato e lo stesso Relatore del bilancio di lavori pubblici al Senato, senatore Buizza: la spesa preventivata per l'ammodernamento di tale strada, particolarmente importante per le comunicazioni del porto di Genova col retroterra, ammonta a circa milioni 20.000; l'intervento previsto in base alla legge n. 904 è limitato a circa milioni 1.500.

Esattamente pertanto la legge 21 aprile 1962, n. 181, all'articolo 4, lettera *b*), prescrive che il contributo annuo del Tesoro all'A. N. A. S., così considerevolmente incrementato a partire dell'esercizio finanziario 1961-62, sia impiegato, dopo la copertura delle spese di carattere generale e di quelle relative alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade statali, per l'ammodernamento non solo delle strade statali per

così dire di nuova acquisizione a seguito della legge n. 126, ma anche delle altre strade statali; e inoltre per la costruzione di nuove strade statali e per la esecuzione delle opere necessarie al razionale inserimento della rete stradale nazionale in quella internazionale: un complesso di finalità, come si vede, imponente e tale da fare apparire comparativamente modesti anche i rilevanti incrementi che si sono verificati, nell'esercizio scorso e in quello attuale, nel bilancio dell'A. N. A. S. Occorre certamente non trascurare nessuna delle finalità indicate dalla legge n. 181, pur tenendo conto del vincolo che tale legge ha disposto a favore delle strade statizzate a norma della legge n. 126: una razionale utilizzazione dei fondi relativamente limitati che sono disponibili e che saranno disponibili nei prossimi esercizi sembra possa essere conseguita solo attraverso una programmazione poliennale, che stabilisca dei rigorosi criteri di priorità, così come è stato annunciato dal Ministro onorevole Sullo al Senato nel suo discorso del 28 giugno 1962. Occorre altresì tener presente che il vasto programma autostradale in cantiere, anche quando sarà stato integralmente realizzato, non farà venir meno nè attenuerà la necessità di adeguare la rimanente rete stradale, in particolare quella statale alla quale particolarmente è addetta l'A. N. A. S., alle sempre crescenti esigenze del traffico.

LE AUTOSTRADE

Da ultimo la legge 21 aprile 1962, n. 181, contenente «modifiche alla legge 7 febbraio 1961, n. 59, concernente il riordinamento strutturale e la revisione dei ruoli organici dell'A. N. A. S.», attribuisce all'A. N. A. S. medesima i seguenti compiti in materia di autostrade:

a) gestire le autostrade statali e provvedere alla loro manutenzione ordinaria e straordinaria;

b) predisporre i programmi di sviluppo delle autostrade di cui alla precedente lettera *a*), e darvi attuazione mediante costruzione di nuove autostrade, sia direttamente che in concessione, nonché realizzare il progressivo miglioramento ed adeguamento della rete delle autostrade statali e della relativa segnaletica;

c) vigilare sulla esecuzione dei lavori di costruzione delle opere date in concessione e controllare la gestione delle autostrade il cui esercizio sia stato dato in concessione.

L'anno decorso dall'ultima discussione del bilancio dei lavori pubblici è stato di un'importanza eccezionale sotto il profilo degli interventi in materia autostradale. Esso si è aperto con la legge 24 luglio 1961, n. 729, con la quale è stato approvato e finanziato un nuovo piano autostradale di durata decennale; ma soprattutto si deve rilevare che l'attività del Ministero e dell'A. N. A. S. diretta all'attuazione del piano si è svolta con singolare intensità, rapidità e organicità.

La legge n. 729 prevedeva alcuni diversi tipi di intervento: in primo luogo prevedeva che la costruzione e l'esercizio di talune autostrade (nominativamente indicate) venissero concessi a una Società per azioni, al cui capitale sociale l'Istituto per la ricostruzione industriale partecipasse direttamente o indirettamente almeno con il 51 per cento; in secondo luogo prevedeva che la costruzione e l'esercizio di altre autostrade (non indicate nominativamente) potessero venire concessi ad enti pubblici e privati; in terzo luogo prevedeva che l'A. N. A. S. provvedesse alla costruzione dell'autostrada senza pedaggio Salerno-Reggio Calabria; in quarto luogo prevedeva che l'A. N. A. S. provvedesse alla costruzione e sistemazione di autostrade senza pedaggio al fine di realizzare i necessari raccordi per il collegamento alla rete autostradale dei maggiori centri abitati i quali, pur restando distanziati dai percorsi previsti nella rete stessa, ne risultassero tuttavia direttamente interessati; in quinto luogo prevedeva che i fondi i quali per effetto dell'entrata in vigore della stessa legge n. 729 si sarebbero resi disponibili sulle somme stanziate dalle leggi 21 maggio 1955, n. 463 e 13 agosto 1959, n. 904, fossero utilizzati per la costruzione e la sistemazione di autostrade e strade di grande comunicazione.

Per il primo e secondo tipo di intervento (autostrade in concessione) si prevedeva la concessione di un contributo trentennale a carico dello Stato in misura non superiore al 4 per cento del costo delle opere (elevabile fino al limite massimo del 4,50 per cento per le arterie autostradali di diretto collegamento con la rete stradale ed autostradale europea). All'uopo venivano autorizzati limiti d'impegno, a carico del bilancio del Tesoro, che partendo dall'esercizio finanziario 1961-62 avrebbero raggiunto nel 1970-1971 l'importo di milioni 15.800 per le autostrade da concedersi alla Società controllata dal Gruppo I. R. I. e nel 1969-70 l'importo di milioni 13.600 per le autostrade da concedersi ad enti pubblici o privati.

Per il terzo tipo di intervento (autostrada senza pedaggio Salerno-Reggio Calabria) l'A.N.A.S. veniva autorizzata a contrarre mutui fino all'importo massimo di milioni 180.000. Per il quarto tipo di intervento (raccordi) veniva autorizzata la spesa complessiva di milioni 100.000 in 11 anni.

Per quanto concerne il primo tipo di intervento (autostrade I.R.I.), già il 2 febbraio 1962 è stata stipulata la convenzione con la quale l'A.N.A.S. affida in concessione alla Società « Autostrade » dell'I.R.I. la costruzione e l'esercizio delle autostrade specificate all'articolo 16 della legge n. 729.

Le autostrade I.R.I. costituiranno il nucleo fondamentale della rete di grande comunicazione italiana: esse vanno da quelle settentrionali a più alto reddito a quelle meridionali, come la Napoli-Bari e la Pescara-Canosa, le quali trovano la loro giustificazione, almeno in un periodo breve, più sul piano sociale che su quello strettamente economico. Si è creato in tal guisa un grande organismo finanziario nel quale vengono a confluire le autostrade più attive e quelle meno, al fine di raggiungere una compensazione fra gli squilibri dei vari bilanci in una visione unitaria che tenga conto sia di considerazioni di ordine economico che di considerazioni di ordine sociale.

Le autostrade I.R.I. rappresentano un complesso di 2.211 chilometri; ne è in programma il completamento e l'apertura al traffico entro la fine del 1968. L'investimento totale si aggira, come preventivo, intorno ai 740 miliardi di lire. Il contributo annuo trentennale dello Stato corrisponderebbe mediamente, in via provvisoria, al 2,73 per cento del costo totale.

Le autostrade I.R.I. sono state classificate in tre categorie: tipo *A*, con sezione di 24 metri; tipo *B*, con sezione di 19 metri (2 carreggiate di metri 7,50 ciascuna, separate da spartitraffico da 1 metro, più due banchine laterali larghe metri 1,50); tipo *C*, con sede unica di metri 10,50, categoria alla quale appartiene il solo tronco Multedo-Albissola, già esistente, dell'autostrada Genova-Savona.

I tronchi di tipo *A* sono i seguenti:

1°) Milano-Napoli;
2°) Firenze-Mare;
3°) Milano-Brescia;
4°) Genova-Serravalle;
5°) Milano-Laghi;
6°) Bologna-Padova;
7°) Roma-Civitavecchia;
8°) Napoli-Nola;
9°) Canosa-Bari;
10°) Bologna-Ancona;
11°) Foggia-Canosa.

I tronchi di tipo *B* sono i seguenti:

1°) Como-Chiasso;
2°) Genova-Sestri;
3°) Nola-Canosa;
4°) Raccordo di Ravenna;
5°) Ancona-Foggia;
6°) Genova-Savona (eccettuato il tratto Multedo-Albissola, già costruito).

Per quanto concerne il secondo tipo di intervento (autostrade in concessione ad enti pubblici o privati), il Consiglio di Amministrazione dell'A. N. A. S. ha già approvato il programma da realizzare in forza dell'articolo 2 della legge n. 729.

Le autostrade da realizzare sono quelle indicate nel seguente prospetto:

Programma di nuove autostrade da realizzarsi in forza dell'articolo 2 della legge 24 luglio 1961 n. 729.

AUTOSTRADE	Chilometri	Costo opere (milioni)	Percentuale contributo	Importo contributo (milioni)
1. – Ceva-Fossano	35	13 800	3,25 %	449
2. – Brennero-Verona	229,5	89 000	3,25 %	2 893,5
3. – Quincinetto-Aosta	52	48 500	3,25 %	1 576
4. – Torino-Tortona	87 –	36.000	2,16 % (3,00 %)	1.080
5. – Tortona-Piacenza	86 –	19.000	(0,50 %)	95 } 1 175
6. – Savona-Ventimiglia	125 –	118 000	3,25 %	3 835
7. – Verona-Modena	90 –	20.000	0,50 %	100
8. – Sestri Levante-Livorno	155 –	96.000	2,50 %	2 400
9. – Roma-Tivoli-Aquila con diramazione per Avezzano	157 –	138 000	0,80 %	1.104
	1.016,5	578.300	—	13.532,5
			Imprevisti . .	67,5
			Totale . .	13 600 –

L'investimento totale si aggira, come preventivo, intorno ai 580 miliardi di lire. Il contributo annuo trentennale dello Stato corrisponderebbe mediamente al 2,34 per cento del costo totale. L'estensione di questo secondo gruppo di autostrade è pari a circa 1.016 chilometri.

Il Consiglio di amministrazione dell'A. N. A. S. ha altresì approvato gli schemi di convenzione per l'affidamento in concessione delle autostrade Ceva-Fossano, Verona-Brennero e Torino-Piacenza, nonché i progetti di massima di tali autostrade.

Per quanto concerne il terzo tipo di intervento (autostrada senza pedaggio Salerno-Reggio Calabria, al cui finanziamento deve provvedersi mediante mutui), sono stati già appaltati cinque lotti di tale autostrada, per un ammontare netto di lire 9.174.488.000, gravanti sul primo mutuo di lire 10 miliardi già concesso Sono in corso di aggiudicazione i lavori relativi ad altri tre lotti, per un importo complessivo lordo di lire 11.260.000.000, gravanti sul secondo mutuo di lire 20 miliardi, che non risulta ancora concesso.

Per quanto concerne il quarto tipo di intervento (raccordi autostradali), con decreto ministeriale 22 giugno 1962, è stato fissato, previa deliberazione dell'A. N. A. S., il programma di raccordi autostradali che sarà realizzato a cura dell'A. N. A. S. medesima e che comporterà una spesa complessiva di 100 miliardi di lire. Esso risulta dal seguente prospetto:

Programma di raccordi autostradali da eseguirsi dall'A. N. A. S. in applicazione dell'articolo 13 della legge 24 luglio 1962 n. 729.

RACCORDO	Importo totale impegni	ASSUNZIONE IMPEGNI			
		Esercizio 1961-62	Esercizio 1962-63	Esercizio 1963-64	Esercizio 1964-65
	(in milioni di lire)				
Rivoli con piazzale autostrade Torino-Ivrea e Torino-Milano	2.000	—	500	1.000	500
Anello di Bologna	10 000	2.500	2 500	2.500	2.500
Siena con stazione Firenze-Certosa	15.000	3.000	4.500	5.000	2.500
Arezzo con stazione Battifolle	2 500	500	1.500	500	—
Siena-Stazione Bettolle-Perugia	14.000	3.000	3.500	4.000	3 500
Viterbo (Strada statale n. 204 Ortana) con stazione Attigliano	500	—	250	250	—
Terni con stazione Orte	8 000	1.000	3 000	2 000	2 000
Raccordi di Pavia	1 500	—	700	800	—
Strada statale n. 11 (Località Mondolossa) con stazione Brescia	2 500	—	1.000	1 000	500
Strada statale n. 47 (Località Altichiero) con stazione terminale autostrada Bologna-Padova	1.600	400	400	400	400
Zona industriale con stazione Mestre	1.000	—	500	500	—
Gorizia con stazione Villesse	2 000	—	—	1.000	1.000
Porto Garibaldi con stazione Ferrara	6.500	—	2.000	2.500	2.000
Strade statali nn. 64-66 con stazione Pistoia	1.500	—	500	500	500
Prato con stazione Calenzano	1.100	—	600	500	—
Sesto Fiorentino con chilometro 2 Autostrada Firenze-Mare e raccordi vari	1 200	—	700	500	—
Salerno con stazione Avellino	8.000	3.000	3.000	2.000	—
Benevento con stazione Castel del Lago	2 500	1 000	1 500	—	—
Paola con svincolo Cosenza	7 000	—	1.400	2.000	3 600
Catanzaro con svincolo Sant'Eufemia	6.000	—	1.000	2 000	3.000
Raccordi vari da programmare	5 600	600	950	1.050	3 000
Totali	100.000	15.000	30 000	30.000	25 000

Con lo stesso decreto ministeriale 22 giugno 1962, per l'esercizio finanziario 1961-1962 è stato autorizzato l'impegno della complessiva somma di lire 15 miliardi da destinare ai lavori risultanti dal seguente prospetto:

1°) Anello di Bologna . . L. 2.500 milioni
2°) Siena con stazione Firenze-Certosa . . . . » 3.000 »
3°) Arezzo con stazione Battifolle . . . . . » 500 »
4°) Siena - stazione Battifolle-Perugia . . . . » 3.000 »
5°) Terni con stazione Orte » 1.000 »
6°) Strada statale 47 (Località Altichiero) con stazione terminale dell'Autostrada Bologna-Padova . . . . » 400 »
7°) Salerno con stazione Avellino . . . . . » 3.000 »
8°) Benevento con stazione Castel del Lago . . » 1.000 »
9°) Raccordi vari da programmare . . . . . » 600 »

Totale . . . L. 15.000 milioni

L'esame sia pure rapido e per sommi capi dell'attività amministrativa svolta nell'ultimo anno per l'attuazione della legge n. 729 sembra giustificare una valutazione assai positiva, sia sotto il profilo « quantitativo », sia sotto il profilo della visione organica a cui si è ispirata l'Amministrazione nella elaborazione di programmi che la legge n. 729 affidava alla sua discrezionalità.

PROBLEMI DELLA CIRCOLAZIONE

Sia in sede di discussione del Bilancio del Ministero della sanità, che di quello del Ministero dei trasporti, davanti alla Camera dei Deputati, è stato sollevato ed ampiamente trattato il grave problema degli incidenti stradali.

Che si tratti di problemi di indilazionabile soluzione è reso evidente dal danno morale e sociale degli incidenti, cui si aggiunge il danno economico causato dalla perdita delle energie produttive valutato, come è noto, in oltre 200 miliardi di lire all'anno.

Opportunamente sono state, inoltre, puntualizzate le rispettive competenze dei due Ministeri in questa complessa materia.

Il Ministro della sanità ha dato assicurazione che i suoi Uffici svolgeranno azione diretta ad ottenere l'incremento ulteriore del servizio di pronto soccorso sanitario stradale, svolto dalla Croce Rossa Italiana, in collaborazione con l'Istituto italiano di medicina del traffico, al fine di prevenire le conseguenze delle lesioni provocate e perché nello sviluppo della circolazione sia tutelata la vita umana.

A sua volta, il Ministero dei trasporti, nella cui sfera di competenza rientrano sia alcuni problemi della prevenzione tecnica (e cioè quelli relativi alla idoneità dei veicoli a motore alla circolazione), sia alcuni di quelli relativi alla prevenzione umana (e cioè in particolare quelli concernenti gli accertamenti di idoneità dei conducenti in fase di rilascio e di revisione delle patenti di guida), ha anche esso manifestato il fermo proposito di proseguire e perfezionare l'azione di prevenzione degli infortuni del traffico ad esso demandata.

Ci sembra opportuno, quindi, affrontare nuovamente il problema dell'infortunistica stradale anche in questa sede, che è la più idonea, in quanto si deve sottolineare che è proprio il Ministero dei lavori pubblici ad avere la più ampia competenza in materia di circolazione stradale, a norma dell'articolo 144 del nuovo Codice della strada, essendo ad esso espressamente demandata la prevenzione e lo studio delle cause degli incidenti stradali; e che, quindi, spetta ad esso creare i presupposti di una ordinata e sicura circolazione « dei pedoni e dei veicoli sulle strade di uso pubblico », in una parola, spetta ad esso la disciplina e la vigilanza sulla circolazione stradale.

Ne consegue che, prescindendo dagli aspetti tipici di assistenza sanitaria anzidetti e cioè, di prevenzione delle conseguenze degli infortuni, di competenza del Ministero della sanità, e dall'opera di prevenzione affidata, per alcuni limitati aspetti, espressamente dal Codice della strada al Ministero dei trasporti, è competenza primaria del Ministero dei lavori pubblici promuovere ed attuare quella opera di prevenzione degli aspetti patologici della circolazione stradale, cioè degli incidenti, che il legislatore ha avuto sempre presente nel dettare le norme del nuovo Codice della strada e che ne costituisce, in fondo, la ragione di essere.

In che cosa debba eminentemente consistere questa opera di prevenzione è stato ampiamente indicato in tutti i Congressi nazionali ed internazionali che si sono occupati del problema.

È ormai acquisito, nella più recente dottrina sulla materia, che una percentuale altissima – dal 75 al 90 per cento – degli incidenti stradali è imputabile al fattore umano, che si presenta così in misura prevalente rispetto agli altri fattori della circolazione, e cioè alla strada ed al veicolo.

L'uomo deve essere, quindi, il punto di riferimento di ogni indagine volta ad individuare le cause degli incidenti, e soltanto in base alla conoscenza di queste cause sarà possibile svolgere una efficace opera di prevenzione come è stato affermato dall'Organizzazione mondiale della sanità ed in tutti i Congressi medici e tecnici del settore.

Le cause degli incidenti imputabili al fattore umano, come è ormai comprovato in sede scientifica, hanno prevalentemente natura bio-psicologica e dipendono da deficienze fisiche e psichiche spesso ignorate dallo stesso utente della strada.

Nei Congressi medici, ai quali dianzi si è fatto cenno, è stato anche indicato quale sistema debba essere seguito per la ricerca di queste cause. Occorre uno studio specializzato che partendo da una accurata rilevazione dei dati si indirizzi al comportamento umano nell'attività di circolazione, ed in particolare

nei momenti, per così dire, patologici dello stesso, cioè all'atto del verificarsi dell'incidente.

In particolar modo, se, subito dopo l'incidente stradale, personale specializzato conduce un accertamento che prende le mosse dalla situazione oggettiva esistente e si articola in indagini mediche, psicologiche e tecniche, risulta possibile acquisire elementi sia per uno studio statistico delle cause degli incidenti riferiti a singoli tratti della rete viaria, sia per uno studio specifico a determinati tipi di incidenti stradali.

Si è così indicata anche la seconda fase della tecnica di prevenzione degli incidenti stradali: gli studi sugli incidenti stessi considerati nel loro verificarsi tipico od occasionale.

Questa seconda fase si estende in più vasto campo di indagini. Una volta accertate sia le modalità di accadimento degli incidenti che le cause degli stessi, la scienza indica come indispensabili ulteriori attività di ricerca, consistenti in sperimentazioni su strada ed a bordo di veicoli.

Questa attività, prendendo le mosse dai dati ricavati dalle rilevazioni sul luogo degli incidenti, può tendere sia alla controprova sperimentale dell'esattezza di determinate cause incidentali, sia ad individuare, attraverso particolari sistemi, il grado di influenza che i vari elementi della circolazione, primo tra tutti l'uomo, e – riferiti in particolare ad esso – le condizioni ambientali della strada, del veicolo, della segnaletica, ecc., hanno sulla sicurezza del traffico.

Il sistema per attuare l'opera di prevenzione ora indicata rientra certamente nella previsione normativa degli strumenti necessari per la sicurezza della circolazione.

Il legislatore, infatti, con l'articolo 139 del nuovo Codice della strada, ha voluto assicurare i mezzi finanziari che debbono essere devoluti all'opera di prevenzione degli infortuni stradali, enunciando alcune attività rivolte a questo scopo.

Il disposto del succitato articolo dice infatti: « l'Amministrazione dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro per il tesoro, determina ogni anno quale parte dei proventi delle oblazioni e delle condanne per infrazioni a norme del Codice stradale, spettanti allo Stato, possa essere destinata a studi ed esperimenti per il miglioramento della segnaletica, alla educazione stradale ed alla propaganda per la prevenzione degli incidenti ».

Ora è chiaro, da quanto sopra detto, che la ricerca delle cause degli incidenti, fatta sul posto in cui sono avvenuti gli incidenti stessi, e lo studio di tali cause eseguito poi analiticamente da personale specializzato, nonché le successive sperimentazioni che possono prendere le mosse da queste ricerche e questi studi, sono i mezzi necessari ed indispensabili per migliorare e rendere più efficaci proprio quegli strumenti della prevenzione che l'articolo 139 contempla, e cioè: la segnaletica stradale, l'educazione stradale e la propaganda per la prevenzione.

Vogliamo, infine, aggiungere che un così vasto programma di prevenzione non potrà essere svolto in un breve spazio di tempo: solo la costante opera di indagine e di ricerca e gli studi sempre più approfonditi sui vari elementi che intervengono nella circolazione stradale, primo fra tutti l'elemento « uomo », potranno farci raggiungere lo scopo cui miriamo.

Auspichiamo, quindi, che il Ministero dei lavori pubblici, per assolvere i compiti che il nuovo Codice della strada ha ad esso affidati, si avvalga della collaborazione di Enti che studiano i problemi della circolazione alla luce dei criteri e della metodologia che si è or ora delineata, e che hanno ormai una vasta e convalidata esperienza di questi problemi; così come il Ministero, con ottimi risultati, ha già fatto durante un periodo sperimentale, servendosi dell'attività svolta dall'Istituto italiano di medicina del traffico.

Tanto maggiormente si presentano queste esigenze ove si consideri che l'intensa attività di propaganda effettuata dal Ministero dei lavori pubblici delle nuove norme del Codice della strada, seppure necessaria nella prima fase di applicazione, non ha dato risultati ai fini della prevenzione degli incidenti, che può essere raggiunta solamente attraverso uno studio approfondito delle loro cause, condotto da Enti specializzati.

LE ACQUE PUBBLICHE

NOTIZIE GENERALI

La materia delle acque pubbliche costituisce una delle più tradizionali – se non la più tradizionale – sfera di competenze dell'Amministrazione dei lavori pubblici. Essa viene in considerazione sotto molteplici aspetti: innanzi tutto sotto il profilo della difesa, concretandosi prevalentemente nell'attività rivolta alla costruzione e alla conservazione delle opere idrauliche; quindi sotto il profilo

della utilizzazione (ai fini irrigui, energetici, civili) e sotto il profilo della navigazione interna.

Molto opportunamente, l'articolo 3 della legge 25 gennaio 1962, n. 11, ha prescritto « il coordinamento degli usi congiunti delle acque ai fini irrigui, idrodinamici, civili e di navigazione interna con gli interventi rivolti alla sistematica regolazione dei corsi d'acqua ai fini della lotta contro le erosioni del suolo e della difesa dei territori contro le esondazioni dei fiumi e dei torrenti ».

Vedremo di dedicare una qualche particolare attenzioneai problemi concernenti le opere idrauliche e ai problemi concernenti la navigazione interna. Diamo intanto un quadro riassuntivo della spesa che si riferisce alla materia delle acque pubbliche.

Acque pubbliche e impianti elettrici.

Capitolo	DENOMINAZIONE DELLA SPESA	Importo	Differenze rispetto all'esercizio 1962-63	Disposizioni legislative
	A) SPESA ORDINARIA.			
62	Manutenzione e riparazione vie navigabili di 1ª e 2ª classe, illuminazione ecc. .	200	—	Leggi organiche.
63	Servizi idrografico-fluviale, mareografico .	80	—	Leggi organiche.
Vari capitoli	Manutenzione vie navigabili e opere idrauliche	2.285	+ 175	Leggi organiche.
68	Servizi di polizia lagunari.	10	—	Leggi organiche.
	B) SPESA STRAORDINARIA.			
137	Fondi gestiti dall'Amministrazione centrale	1.140	—	Leggi organiche; legge 9 agosto 1954, n. 638.
Vari capitoli	Fondi gestiti dagli Uffici decentrati . . .	10.557,4	+ 752,4	Leggi organiche; legge 9 agosto 1954, n. 638.
203	Sovvenzioni produzione energia elettrica-serbatoi e laghi artificiali.	5.970,1	+ 99	Testo unico 11 dicembre 1933 n. 1775; decreto-legislativo 5 marzo 1948, n. 136; legge 19 settembre 1950, n. 443; legge 29 maggio 1951, n. 457.
204	Contributi costruzione impianti elettrici (comuni e frazioni).	855	+ 160	Legge 3 agosto 1949, n. 589.
205	Opere idrauliche (in concessione o appalto diretto)	948,1	—	Legge 12 giugno 1949, n. 460; legge 10 agosto 1950, n. 660.
	Totali . . .	22.045,6	+ 1.186,4	

Si deve tuttavia rilevare che i dati di bilancio contenuti nel quadro riassuntivo sono superati, per quanto attiene il settore delle opere idrauliche, della legge 25 gennaio 1962, n. 11, contenente il noto « piano di attuazione per una sistematica regolazione dei corsi d'acqua naturali ». I relativi stanziamenti non hanno potuto essere inclusi nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, essendo stata la legge pubblicata dopo la presentazione al Parlamento dello stesso stato di previ-

sione. Abbiamo già rilevato che tali stanziamenti sono stati accantonati nel fondo occorrente per far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso previsto nel bilancio del Tesoro, per un importo relativo all'esercizio 1962-63 di milioni 22.500, peraltro spettanti in parte al Ministero dell'agricoltura e foreste.

LE OPERE IDRAULICHE

Abbiamo accennato, trattando di alcuni problemi relativi alla legislazione per così dire *in itinere*, alla opportunità di una revisione e di un aggiornamento dei testi legislativi in materia di opere idrauliche. Non ritorneremo quindi su questo argomento, che interessa soprattutto sotto il profilo normativo.

Sotto il profilo delle nuove opere, la materia trova il suo documento fondamentale nella legge 19 marzo 1952, n. 184, in base alla quale nel 1954 il Ministro dei lavori pubblici del tempo presentava al Parlamento il « Piano orientativo trentennale ai fini di una sistematica regolazione dei corsi d'acqua ». Tale Piano si occupa di tutte le opere necessarie, e pertanto non solo delle opere idrauliche, ma anche di quelle di sistemazione idraulico-forestale ed idraulico-agraria. La spesa inizialmente prevista in 1.454 miliardi di lire risultava aggiornata alla data del 31 ottobre 1961 in 1.549 miliardi di lire. Si può dire che tutta la legislazione successiva alla legge 19 marzo 1952, n. 184 in tema di opere idrauliche ha avuto la funzione di finanziare (e, per il periodo anteriore al 1954, di prefinanziare) il Piano orientativo. In attuazione del piano sono stati stanziati a tutto il 1961 complessivamente 162 miliardi, tutti a favore del Ministero dei lavori pubblici, con le seguenti leggi:

1°) Legge 20 aprile 1952, n. 422, autorizzante la spesa di lire 450 milioni per la progettazione delle opere di sistemazione dei fiumi;

2°) Legge 20 aprile 1952, n. 423, autorizzante la spesa di 2 miliardi di lire per le opere idrauliche di 2ª categoria del fiume Reno;

3°) Legge 31 gennaio 1953, n. 68, autorizzante la spesa di 17 miliardi di lire per la sistemazione dei fiumi;

4°) Legge 9 agosto 1954, n. 638, autorizzante la spesa di 120 miliardi di lire per la sistemazione dei fiumi in 12 esercizi;

5°) Legge 24 luglio 1959, n. 622, autorizzante la spesa di 20 miliardi di lire per la sistemazione dei fiumi e la spesa di 3 miliardi di lire per opere di difesa a mare.

Si deve tener presente anche la legge 26 novembre 1955, n. 1177, contenente provvedimenti straordinari per la Calabria, per un importo complessivo di spesa di 204 miliardi di lire: stanziamento da ultimo portato a 254 miliardi di lire con legge 10 luglio 1962, n. 890, contenente integrazioni e modifiche alla precedente.

La legge 19 marzo 1952, n. 184, prescrive altresì che ogni anno venga presentata al Parlamento una relazione « che dia conto dei progressi compiuti nei precedenti dodici mesi nell'esecuzione delle opere previste nel piano orientativo e delle modificazioni che si sono rese o si renderanno necessarie ».

L'ultima relazione dà conto della situazione a tutto il 31 ottobre 1961.

Da essa si rileva, tra l'altro, che al 31 ottobre 1961 il Ministero dei lavori pubblici aveva, complessivamente, impiegato lire 180 miliardi, di cui 21 per lavori non specificatamente previsti nel piano ma che si sono dimostrati indispensabili ed integrativi del piano stesso: per la differenza in più, rispetto agli stanziamenti previsti dai provvedimenti legislativi sopra elencati, erano state utilizzate le normali assegnazioni di bilancio.

Nessun stanziamento specifico era stato invece disposto per il Ministero dell'agricoltura e delle foreste, il quale peraltro, con i fondi per la bonifica, aveva eseguito ordinari lavori di sistemazione idraulica, idraulico-agraria ed idraulico-forestale per 87 miliardi, dei quali 4 erano stati spesi per opere non previste propriamente nel piano ma che si erano rese assolutamente necessarie.

Da parte sua la Cassa per il Mezzogiorno aveva eseguito lavori per lire 148 miliardi, dei quali 11 per lavori non compresi nel piano.

Nel complesso, quindi, alla data del 31 ottobre 1961 erano stati spesi 379 miliardi per lavori previsti nel piano e 36 per lavori non previsti nel piano, per un totale di 415 miliardi di lire.

Si fa qui cenno, in via puramente indicativa, di taluno dei principali interventi che si erano potuti realizzare alla data del 31 ottobre 1961.

Per quanto riguarda il bacino del Po, erano stati continuati i lavori di potenziamento degli argini del Po e di quelli classificati di seconda categoria, sotto i seguenti

punti di vista: rialzo della quota arginale per stabilire il fianco di almeno metri 0,80 sulla massima piena finora verificatasi; potenziamento delle sezioni arginali allo scopo di contenere la linea di imbibizione; eliminazione dei fontanazzi pericolosi mediante la costruzione di ampie banche e sottobanche oppure mediante la costruzione di diaframmi di calcestruzzo lungo l'argine per una profondità intorno ai metri 10 al disotto del piano di campagna. Era stata proseguita la sistemazione dell'alveo del Po e dei suoi affluenti a fini di difesa delle sponde: in particolare, erano stati eseguiti lavori di sistemazione dell'alveo di magra del Po da foce Adda a foce Mincio.

Per quanto riguarda il sistema di difesa « Adige-Garda-Mincio-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante », erano stati compiuti – o erano in via di completamento – la galleria Mori-Torbole; la sistemazione del Mincio dal sud del lago di Garda a Salionze; lo sbarramento di Valsecca avente lo scopo di regolarizzare le acque del Mincio; la sistemazione del Mincio da Valsecca a Palazzina; la botte a sifone di Valdaro costruita allo scopo di permettere al canale diversivo del Mincio di sottopassare il Fissero-Tartaro; il canale diversivo di Mincio avente la funzione di rendere indipendente, dal Mincio e dal Po, il regime dei laghi di Mantova per salvaguardare questa città dal pericolo di alluvioni; il canale delle Acque Alte Mantovane; l'argine di Mincio dalla botte di Valdaro a Formigosa; il canale Fissero-Tartaro-Canalbianco scorrente nelle province di Mantova, Verona e Rovigo con fini di bonifica e di irrigazione e altresì di navigazione interna, limitatamente però a natanti di 600 tonnellate, ossia entro limiti ora non più attuali ai fini di una economica gestione della navigazione medesima.

Per quanto concerne i lavori per lo scolmatore del fiume Reno, questi risultavano realizzati per l'85 per cento.

Per quanto concerne lo scolmatore del fiume Arno, lo stato di avanzamento dei lavori rappresentava il 60 per cento.

Nel frattempo, come è stato più volte ricordato, è intervenuta l'approvazione della legge 25 gennaio 1962, n. 11. Anche tale legge, non meno delle precedenti venute succedendosi dal n. 52 in poi, si inserisce nel quadro del Piano orientativo e ne costituisce in sostanza un ulteriore finanziamento per il quinquennio 1961-66. Tuttavia essa presenta alcune novità di rilievo: innanzi tutto gli stanziamenti sono disposti sia a favore del Ministero dei lavori pubblici sia a favore del Ministero dell'agricoltura e foreste, interessando sia le opere di sistemazione idraulica di competenza dell'Amministrazione dei lavori pubblici sia le opere di sistemazione idraulico-forestale ed idraulico-agraria di competenza dell'Amministrazione dell'agricoltura e delle foreste.

Inoltre viene prescritto che i Ministri per i lavori pubblici e per l'agricoltura e le foreste determinino il programma quinquennale delle opere pubbliche da eseguire in conformità del piano orientativo, assicurando il coordinamento con gli interventi di competenza della Cassa per il Mezzogiono; viene prescritto altresì che i due Ministri deliberino, entro il 31 dicembre di ogni anno, il piano esecutivo delle opere pubbliche da attuarsi nel successivo esercizio finanziario, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici in assemblea generale, che ne assicura il coordinamento con quelli della Cassa per il Mezzogiorno.

Infine viene prescritto che entro il 30 giugno 1966 il Ministro per i lavori pubblici, d'intesa con il Ministro per l'agricoltura e le foreste, presenti al Parlamento una relazione sulla esecuzione data nel quinquennio 1961-66 al piano orientativo e sulle ulteriori necessità di intervento per la prosecuzione delle opere previste dal piano stesso e dai suoi eventuali aggiornamenti, proponendo altresì gli stanziamenti relativi.

Quanto al programma quinquennale, esso è stato determinato con decreto dei Ministri per i lavori pubblici e per l'agricoltura e le foreste 17 maggio 1962. Esso prevede, su un totale di spesa autorizzato per il quinquennio di milioni 122.500, la destinazione di milioni 88.500 al Ministero dei lavori pubblici per opere di sistemazione idraulica; la destinazione di milioni 28.000 al Ministero dell'agricoltura e delle foreste per opere di sistemazione idraulico-agraria e la destinazione di milioni 6.000, sempre al Ministero dell'agricoltura e delle foreste, per opere di sistemazione idraulico-forestale.

La distribuzione dello stanziamento quinquennale assegnato al Ministero dei lavori pubblici risulta dal seguente quadro:

N. d'ordine	DENOMINAZIONE DELL'OPERA	Ammontare degli interventi (in milioni di lire)
	Magistrato alle acque.	
1	Completamento della grande sistemazione Adige - Garda - Mincio - Tartaro-Canalbianco – Po di Levante e sistemazione del fiume Adige	22.800
2	Sistemazione del torrente Astico	490
3	Sistemazione del fiume Gorzone	300
	Magistrato per il Po:	
4	Lavori urgenti di sistemazione del Po e del Delta Padano	16 200
5	Scolmazione dei corsi d'acqua a nord-ovest di Milano e sistemazione dei fiumi Adda e Oglio	3.400
6	Sistemazione della Dora Baltea in Val d'Aosta	200
7	Sistemazione dei corsi d'acqua piemontesi	2.200
8	Sistemazione dei corsi d'acqua emiliani	1 400
	Provveditorato opere pubbliche per l'Emilia:	
9	Completamento dello scolmatore del Reno	200
	Provveditorato opere pubbliche per la Toscana:	
10	Completamento dello scolmatore dell'Arno	2 500
11	Sistemazione dell'Arno ed affluenti	500
	Provveditorato opere pubbliche per l'Umbria.	
12	Completamento della diga sul Marroggia	110
	Provveditorato opere pubbliche per le Marche:	
13	Sistemazione dei torrenti anconitani	1.500
	Provveditorato opere pubbliche per il Lazio.	
14	Rafforzamento delle difese idrauliche del Tevere	4 400
	Provveditorato opere pubbliche per l'Abruzzo:	
15	Sistemazione dei corsi d'acqua Tordino-Vomano, Aterno-Pescara e Sangro-Trigno	2.500
	Provveditorato opere pubbliche per la Campania ed il Molise:	
16	Sistemazione del fiume Volturno e dei suoi affluenti e subaffluenti Calore, Sabato, Ufita, Tammaro e Dragone	4 000
17	Sistemazione dei fiumi Sele e Tanagro	500
18	Sistemazione dell'Alto Ofanto	300
19	Sistemazione dei Regi Lagni	2.000
20	Sistemazione del fiume Sarno e dei corsi di acqua dell'Agro sarnese e nocerino	600
21	Sistemazione del fiume Biferno	400
	Provveditorato opere pubbliche per la Puglia:	
22	Sistemazione dei fiumi Ofanto e Fortore	1 500
	Provveditorato opere pubbliche per la Lucania:	
23	Sistemazione dei fiumi metapontini	7.500
	Provveditorato opere pubbliche per la Calabria:	
24	Sistemazione di vari corsi d'acqua	7.000
	Provveditorato opere per la Sicilia:	
25	Sistemazione del fiume Simeto	4 500
	Provveditorato opere pubbliche per la Sardegna:	
26	Completamento della diga sul fiume Temo	1 500
	Totale	88.500

N. B. — Nelle cifre suddette sono comprese le spese per rilievi studi e progettazioni.

Il piano esecutivo delle opere pubbliche da attuarsi negli esercizi 1961-62 e 1962-63 è stato deliberato con decreto dei Ministri per i lavori pubblici e per l'agricoltura e foreste 11 giugno 1962, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici in assemblea generale. Esso prevede un programma nel biennio di milioni 31.670 per quanto riguarda le opere di sistemazione idraulica; di milioni 9.700 per quanto riguarda le opere di sistemazione idraulico-agraria; di milioni 2.000 per quanto riguarda le opere di sistemazione idraulico-forestale. Per quanto concerne le opere di sistemazione idraulica, il programma risulta dal quadro seguente:

N. d'ordine	DENOMINAZIONE DELL'OPERA	AMMONTARE DEGLI INTERVENTI (in milioni di lire)			
		Esercizio		Totale interventi biennio	Le spese per gli interventi da effettuare nel biennio saranno impegnate e pagate con gli stanziamenti del biennio medesimo, e per le eccedenze, quali indicate – in milioni di lire – nella presente colonna, con parte dello stanziamento dell'esercizio 1963-64
		1961-62	1962-63		
	Magistrato delle acque.				
1	Completamento della generale sistemazione « Adige-Garda-Mincio-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante » e sistemazione del fiume Adige	4.000	4.900	8.900	900
	Magistrato per il Po:				
2	Lavori urgenti di sistemazione del Po e del Delta Padano	2 300	2 900	5.200	—
3	Scolmazione corsi d'acqua a nord di Milano, sistemazione Adda e Oglio	500	500	1.000	100
4	Sistemazione della Dora Baltea in Val d'Aosta	—	100	100	—
5	Sistemazione corsi d'acqua piemontesi . .	500	500	1.000	100
6	Sistemazione corsi d'acqua emiliani. . . .	—	500	500	100
	Provveditorato regionale opere pubbliche – Emilia:				
7	Completamento scolmatore Reno	200	—	200	—
	Provveditorato regionale opere pubbliche – Toscana:				
8	Completamento scolmatore Arno	300	1.200	1.500	400
9	Sistemazione Arno ed affluenti.	—	300	300	—
	Provveditorato regionale opere pubbliche – Umbria:				
10	Completamento diga Maroggia	110	—	110	—
	Provveditorato regionale opere pubbliche – Marche:				
11	Sistemazione torrenti anconetani	—	200	200	—

N. d'ordine	DENOMINAZIONE DELL'OPERA	AMMONTARE DEGLI INTERVENTI (in milioni di lire)			
		Esercizio		Totale interventi biennio	Le spese per gli interventi da effettuare nel biennio saranno impegnate e pagate con gli stanziamenti del biennio medesimo, e per le eccedenze, quali indicate – in milioni di lire – nella presente colonna, con parte dello stanziamento dell'esercizio 1963-64
		1961-62	1962-63		
	Provveditorato regionale opere pubbliche – Lazio:				
12	Rafforzamento difese idrauliche del fiume Tevere	500	1.000	1 500	200
	Provveditorato regionale opere pubbliche – Abruzzo:				
13	Sistemazione dei corsi d'acqua « Tordino-Vomano », « Aterno-Pescara » e « Sangro-Trigno »	400	500	900	—
	Provveditorato regionale opere pubbliche – Campania:				
14	Sistemazione del fiume Volturno e suoi affluenti e subaffluenti Calore, Sabato, Ufita, Tammaro e Dragone ed interventi vari	500	1.000	1.500	—
15	Sistemazione del Sele e del Tanagro . . .	100	300	400	—
16	Sistemazione Alto Ofanto	100	100	200	—
17	Sistemazione Regi Lagni	200	1.000	1.200	200
18	Sistemazione Sarno e corsi d'acqua dell'Agro Sarnese e Nocerino	500	100	600	—
19	Sistemazione Biferno	300	100	400	—
	Provveditorato regionale opere pubbliche – Puglia:				
20	Sistemazione Ofanto e Fortore.	100	170	270	70
	Provveditorato regionale opere pubbliche – Lucania:				
21	Sistemazione fiumi metapontini	500	800	1.300	—
	Provveditorato regionale opere pubbliche – Calabria:				
22	Sistemazione di vari corsi d'acqua	700	1.100	1.800	500
	Provveditorato regionale opere pubbliche – Sicilia:				
23	Sistemazione del fiume Simeto	600	900	1.500	—
	Provveditorato regionale opere pubbliche – Sardegna:				
24	Completamento diga sul fiume Temo . . .	500	500	1 000	100
	Totale . . .	13.000	18.670	31 670	2.670

Se vogliamo soffermarci ancora un momento sui criteri informatori della legge 25 gennaio 1962, n. 11, possiamo rilevare che il provvedimento si ispira a più consapevoli orientamenti di programmazione della pubblica attività entro un ragionevole limite di tempo (nella fattispecie il quinquennio), superando in questo senso il carattere di leggi puramente finanziarie che era proprio dei provvedimenti precedenti, posti in essere sempre nel quadro generale del Piano orientativo, come in particolare la legge 9 agosto 1954, n. 638.

Infine, un esame anche sommario del programma quinquennale consente di rilevare che è stata data particolare importanza al completamento di talune opere di fondamentale importanza, sulle quali ci siamo già soffermati in precedenza, come gli scolmatori dei fiumi Reno ed Arno, e soprattutto la grande sistemazione Adige-Garda-Mincio-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante.

Come rileva la Relazione sui progressi compiuti nell'attuazione del piano orientativo a tutto il 31 ottobre 1961, a quella data i lavori ancora da effettuare per completare il grandioso complesso si riferivano a quanto segue:

1°) opere di rifinitura e scarico della galleria Mori-Torbole;

2°) opere di presidio delle sponde del lago di Garda;

3°) canale scaricatore per 130 metri cubi al secondo da Pozzolo al diversivo di Mincio e sistemazione in alveo del Mincio da Palazzina a Pozzolo;

4°) sistemazione dei laghi di Mantova;

5°) canale Solfero-Goldone in destra del Mincio;

6°) completamento del canale Fissero-Tartaro-Canalbianco nelle provincie di Mantova, Verona e Rovigo;

7°) adattamento della conca di Governolo quale opera di regolazione dello scarico del Mincio in Po;

8°) sistemazione e consolidamento delle sponde del Mincio superiore.

Si vuole qui raccomandare ancora una volta, anche con riferimento all'ordine del giorno presentato dall'onorevole Prearo alla Commissione dei Lavori pubblici in sede di discussione del bilancio, che nella progettazione e nell'esecuzione di tali opere (con particolare riferimento al canale scaricatore da Pozzolo al diversivo di Mincio) vengano debitamente considerate le esigenze della navigazione interna dal lago di Garda al mare.

LA NAVIGAZIONE INTERNA

Sui problemi della navigazione interna, che per tanta parte sono problemi di nuove opere da realizzare, sia per una migliore utilizzazione delle vie d'acqua già esistenti (e fra di esse in modo particolarissimo il Po) sia per la costruzione di nuove vie d'acqua, abbiamo avuto modo di soffermarci trattando dei provvedimenti legislativi che si trovano in attesa di approvazione da parte delle due Camere. In tale sede abbiamo esaminato le proposte di legge dell'onorevole Lombardi Giovanni per il canale navigabile Milano-Cremona-Po e dell'onorevole Togni Giulio Bruno per la classifica dell'idrovia del Ticino per Milano Nord al Mincio: nonché il disegno di legge che prevede la sostituzione degli attuali ponti di chiatte sul Po con ponti stabili al fine di agevolare la libera navigazione sul fiume Po. Dobbiamo dare atto al Ministro onorevole Sullo, del quale abbiamo ricordato la realistica impostazione del problema idroviario nel suo discorso al Senato del 28 giugno 1962, di avere assunto con estrema sollecitudine quelle iniziative che erano concretamente possibili nel momento attuale per compiere qualche passo avanti verso una soddisfacente soluzione, ancora molto lontana, di questo problema.

Non vorremmo qui soffermarci sui singoli aspetti di questo problema: non molte cose nuove, sotto il profilo del bilancio, si potrebbero dire rispetto agli anni scorsi, e in particolare rispetto alla trattazione che ne fece, con la competenza e la passione che gli sono proprie, l'onorevole Lombardi nella sua Relazione al bilancio per l'esercizio finanziario 1961-62. Non è peraltro senza significato che la Commissione lavori pubblici abbia dedicato tanto tempo, in questo ultimo anno, a taluni problemi essenziali che riguardano le prospettive della navigazione interna nella pianura padana. Non è senza significato che nella discussione dei bilanci dei lavori pubblici di questa legislatura, la navigazione interna sia stata quasi un tema d'obbligo, talora con interventi appassionati. Non sembra pertanto né arbitrario né esagerato affermare che questo è anche il momento della navigazione interna, in quanto i collegamenti idroviari hanno molti titoli di merito nei confronti di una sicura economia nel costo dei trasporti, nella possibilità di alleggerire il pesante carico delle strade, nella possibilità di agevolare la nascita di nuove attività industriali in zone abbisognevoli di sviluppo e nel favorire collegamenti nazionali e internazionali. Anche

sembra ormai acquisito nella comune consapevolezza, al di sopra di polemiche le quali furono talora accese, che il problema non va impostato dal punto di vista dell'una o dell'altra singola idrovia, ma sotto il profilo di un sistema idroviario, di una rete idroviaria organicamente inserita nella vita economica della pianura padana. Anche l'opinione pubblica e gli ambienti economici sono stati quest'anno molto sensibili ai problemi idroviari. Vi sono stati importanti convegni indetti da enti locali della valle del Po, nei quali sono stati discussi in modo approfondito i problemi della navigazione interna sotto questo o quel particolare aspetto. Vorremmo ricordare il Convegno organizzato dalla Camera di commercio di Pavia nel maggio 1962 sotto il particolare profilo dell'inserimento di Pavia nella rete fluviale padana ed europea, non senza peraltro affrontare anche temi più generali; in quella sede, fra l'altro, sono stati fatti voti perché si addivenga «alla eliminazione dei ponti di barche su tutto il percorso sostituendoli con manufatti stabili». Analoghi voti erano stati espressi pochi giorni prima in un convegno organizzato a Mantova dalle Amministrazioni provinciali di Mantova, Rovigo, Pavia. L'Amministrazione provinciale e la Camera di commercio di Rovigo hanno indetto nel settembre 1962 un Convegno svoltosi ad Adria sul tema: « La funzione del Tartaro-Canalbianco nel sistema idroviario padano. Suo contributo allo sviluppo economico e sociale del Polesine ». In quella sede sono stati fatti voti perché il Tartaro-Canalbianco sia « ricalibrato» in guisa da essere navigabile per natanti della portata di 1.350 tonnellate: ma altresì sono stati affrontati temi di carattere più generale, concludendosi con un invito a « concretare il piano delle idrovie della valle padana, coordinando le diverse iniziative idroviarie ».

È lecito esprimere l'augurio che, se gli anni passati sono stati gli anni dello studio e della discussione e dei convegni, i prossimi possano essere quelli delle prime realizzazioni.

LE OPERE IGIENICHE

La competenza del Ministero dei lavori pubblici in tema di opere igieniche non concerne una competenza diretta dello Stato in questo settore, che nel nostro ordinamento amministrativo è attribuito alla competenza degli enti locali. Si riproduce una situazione uguale a quella che si verifica per altri rami di attività dell'Amministrazione dei lavori pubblici, nei quali l'intervento dello Stato si concreta mediante l'erogazione di contributi, sussidi, concorsi a favore di enti pubblici o di privati. Si deve aggiungere che l'intervento dello Stato in questo settore si svolge anche per il tramite della Cassa per il Mezzogiorno, almeno per quanto concerne acquedotti e fognature: anzi con il disegno di legge n. 2128 del Senato, già approvato dalla Camera, contenente « norme di modifica ed integrazione delle leggi 10 agosto 1950, n. 646, 29 luglio 1957, n. 634 e 18 luglio 1959, n. 555. recanti provvedimenti per il Mezzogiorno », le attribuzioni della Cassa per il Mezzogiorno vengono intensificate in materia di acquedotti e fognature e vengono estese al settore ospedaliero.

La situazione della spesa per l'esercizio 1962-63 risulta dal quadro seguente:

Opere igieniche.

(in milioni di lire)

Capitolo	DENOMINAZIONE DEGLI STANZIAMENTI	Importo	Differenza rispetto all'esercizio 1961-62	Disposizioni legislative
	SPESA STRAORDINARIA.			
	A) *A pagamento non differito.* (fondi gestiti uffici decentrati)			
Vari cap.	Opere relative agli acquedotti e fognature	10.068,8	—3.234,1	Leggi 10 agosto 1950, n. 647; 2 gennaio 1952, n. 10; 15 luglio 1954, n. 543; 29 luglio 1957, n. 635.
	B) *Per limiti d'impegno.*			
211	Acquedotti, opere igieniche e sanitarie .	113,7	— 2,4	Legge 1° luglio 1962, n. 886.
212	Opere igieniche varie	19.080	+8.395	Leggi 3 agosto 1949, n. 589; 22 giugno 1950, n. 480; 9 agosto 1954, n. 649; 29 luglio 1957, n. 634; 29 luglio 1957, n. 635; 2 luglio 1960, n. 677.
213	Ampliamento e completamento fognatura di Palermo	110	+ 35	Legge 11 ottobre 1960, n. 1155.
228	Completamento Ospedali riuniti di Salerno	50	—	Legge 9 aprile 1955, n. 279.
	Totali . . .	29.422,5	+5.193,4	

Da tale quadro, risulta che gli strumenti legislativi dei quali si serve l'Amministrazione dei lavori pubblici per attuare interventi nel settore delle opere igieniche sono la legge 3 agosto 1949, n. 589 (e successive modificazioni) e la legge 10 agosto 1950, n. 647 (e successive modificazioni); la prima ha carattere di generalità per tutto il territorio dello Stato, la seconda riguarda soltanto le località economicamente depresse dell'Italia centro-settentrionale; la prima si riferisce alla generalità delle opere igieniche (acquedotti, fognature, cimiteri, ospedali, mattatoi, bagni pubblici, ambulatori, tubercolosari, preventori), la seconda riguarda solo acquedotti e fognature; la prima non prevede un termine alla sua efficacia, la seconda (o più esattamente la legge 29 luglio 1957, n. 635, che ne ha prorogato l'efficacia) viene a scadere con l'esercizio finanziario 1964-65; lo stanziamento per l'esercizio 1962-63 costituisce il quinto di sette stanziamenti autorizzati dalla legge n. 635; anche a prescindere da ciò, i fondi disponibili su tale legge sono già stati impegnati da tempo: si è anzi cercato con apposito provvedimento legislativo (legge 21 gennaio 1961, n. 18) di anticipare l'esecuzione del programma con essa finanziato, autorizzando la Cassa depositi e prestiti ad anticipare fondi che gravano sui bilanci degli ultimi tre esercizi (dal 1962-63 al 1964-65): talune opere finanziate sulla legge n. 635 sono destinate a restare incompiute per insufficienza di fondi.

Quanto alla legge n. 589, in base ad essa è previsto nell'esercizio finanziario 1962-63 un ulteriore limite di impegno di milioni 8.395. Tale limite d'impegno è stato particolarmente incrementato a seguito della nota di variazioni di cui al disegno di legge n. 3945-*bis*.

Si ricordano qui i grossi problemi che *de iure condendo* vengono dibattuti a proposito dell'intervento dello Stato in materia di opere igieniche. Ne abbiamo

trattato con qualche ampiezza parlando dei problemi legislativi. In quella sede abbiamo accennato al disegno di legge in corso di presentazione al Parlamento che prevede la « predisposizione di un piano regolatore generale degli acquedotti e la delega al Governo ad emanare le relative norme di attuazione ». La delega al Governo si riferisce in particolare all'« istituzione di un adeguato sistema di finanziamento per la costruzione, ampliamento e sistemazione degli acquedotti previsti dal piano, anche in sostituzione e modificazione della legge 3 agosto 1949, n. 589 »; nonché all'« istituzione di un adeguato sistema di finanziamenti per la costruzione, l'ampliamento e la sistemazione delle fognature per lo smaltimento delle acque reflue ». Vorremmo qui aggiungere un cenno al disegno di legge n. 653 della Camera, il quale prevede una « delega al Governo per la costituzione di enti per la costruzione e gestione di acquedotti »; tale disegno di legge intende corrispondere in qualche modo ad esigenze obiettive, nascenti dal fatto che molti Comuni, una volta che gli acquedotti sono stati costruiti, non hanno né i mezzi né la capacità tecnica per amministrarli, col rischio gravissimo di mandare rapidamente in rovina manufatti preziosi.

Anche in materia ospedaliera, l'adeguatezza della legge n. 589 è stata messa in discussione, come pure abbiamo rilevato in precedenza. Quanto alla non lontana scadenza della legge n. 635, abbiamo accennato altrove ai complessi problemi connessi con un prolungamento o un rinnovamento della legislazione in tema di aree depresse centro-settentrionali.

L'EDILIZIA

1. — Gli interventi dello Stato in materia edilizia sono assai eterogenei. Prescindiamo in questa sede dalle opere igieniche che pure, almeno nella maggior parte dei casi, rientrano nella materia edilizia, in quanto hanno formato oggetto di un esame a parte. In realtà qui dobbiamo trattare di una serie di interventi dello Stato che sono unificati esclusivamente da un criterio estrinseco, quale è quello della competenza della Direzione generale della edilizia statale e sovvenzionata, che si estende appunto all'edilizia demaniale, all'edilizia scolastica, alle sedi municipali e degli Archivi di Stato, all'edilizia abitativa e ad altre forme straordinarie di intervento dello Stato, come quello in tema di edilizia universitaria.

A proposito della quale tuttavia converrà ricordare che mentre in passato (e da ultimo con le leggi 28 febbraio 1953, n. 103; 1° agosto 1957, n. 743; 24 giugno 1958, n. 637) gli stanziamenti per edilizia universitaria venivano iscritti sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici, con i provvedimenti stralcio del « Piano per lo sviluppo della scuola » (legge 9 marzo 1961, n. 158; legge 26 gennaio 1962, n. 17; legge 24 luglio 1962, n. 1073) si è cominciato a iscriverli sul bilancio del Ministero della pubblica istruzione. Non vi è in ciò certamente nulla che contrasti con precedenti norme attributive di specifica organica competenza al Ministero dei lavori pubblici; vi è tuttavia la modificazione di una tradizione in passato rispettata quando lo Stato attuava con leggi speciali straordinari interventi in tema di edilizia universitaria. Ciò che è avvenuto per l'edilizia universitaria potrebbe domani tentarsi anche in tema di edilizia scolastica, sempre nei confronti del Ministero della pubblica istruzione, oppure in tema di edilizia ospedaliera, o più genericamente di opere igieniche, nei confronti del Ministero della sanità. Non si osserva questo per il desiderio di difendere la competenza del Ministero dei lavori pubblici dalle altrui « invasioni », per una specie di campanilismo di Ministero, o di Commissione parlamentare: si prospetta però un problema di grande rilevanza, se cioè non sia preferibile conservare all'Amministrazione dei lavori pubblici la generale competenza tecnica in tema di edilizia (ivi compresa l'edilizia igienico-sanitaria), salve le competenze eventuali di altri Ministeri, nella fattispecie il Ministero della pubblica istruzione, o della sanità, sotto il profilo della programmazione degli interventi dello Stato.

2. — Gli interventi in materia di edilizia demaniale sono di scarso rilievo. Abbiamo già avuto modo di constatare, nell'esame generale della spesa ordinaria, la esiguità degli stanziamenti destinati alla manutenzione e riparazione di edifici pubblici. Sono venuti meno con l'esercizio 1961-62 taluni stanziamenti previsti da leggi speciali: come quello di 200 milioni relativo alla costruzione di caserme per la Guardia di finanza (legge 1° novembre 1957, n. 1058); quello di 200 milioni relativo al completamento degli Uffici finanziari di Torino e Udine (legge 11 ottobre 1960, n. 1234); quello di 2.000 milioni relativo alla costruzione degli edifici giudiziari di Roma, Bari e Napoli (legge 25 aprile 1957, n. 309).

Un nuovo stanziamento è, per contro, previsto sulla base di una nuova legge speciale: quello di 2.500 milioni relativo alla costruzione della nuova sede della Biblioteca nazionale di Roma (legge 5 luglio 1961, n. 668).

Particolari stanziamenti sono previsti per il completamento della sede della Corte dei conti (100 milioni); per lavori al Palazzo del Quirinale (100 milioni); per il completamento dell'edificio della F.A.O. (290 milioni) e per lavori straordinari al palazzo del Ministero della pubblica istruzione (300 milioni).

3. — Gli interventi in materia di sedi municipali ed Archivi di Stato rientrano nel congegno della legge 3 agosto 1949, n. 589, e successive modificazioni (in particolare leggi 15 febbraio 1953, n. 184; 9 agosto 1954, n. 649; 19 luglio 1959, n. 550). Si tratta cioè di opere edilizie che rientrano nella competenza degli enti locali, per agevolare i quali lo Stato, e per esso l'Amministrazione dei lavori pubblici, interviene con la concessione di un contributo di durata trentacinquennale. Pertanto siamo anche qui nel campo della spesa per limite d'impegno, che per le sedi municipali e gli Archivi di Stato riceve nell'esercizio finanziario 1962-63 un ulteriore incremento di 270 milioni di lire (mentre il limite raggiunto a tutto l'esercizio 1961-62 era di 295 milioni di lire). L'incremento relativamente assai notevole realizzato nell'esercizio 1962-63 è per la massima parte conseguente alla nota di variazioni di cui al disegno di legge n. 3945-*bis*.

4. — Gli interventi in materia di edilizia scolastica si concretano in concorsi e sussidi per l'esecuzione di opere di competenza degli Enti locali. Essi rientrano quindi nel sistema disciplinato inizalmente dalla legge 3 agosto 1949, n. 589, anche per l'edilizia scolastica, e quindi della legge 9 agosto 1954, n. 645. La spesa prevista per l'esercizio 1962-63 ammonta a milioni 16.745, dei quali milioni 15.245 per limiti di impegno concessi negli esercizi precedenti e milioni 1.500 per limiti di impegno concessi nell'attuale esercizio, a norma della legge n. 645.

La previsione di spesa per il 1962-63 va tuttavia integrata sulla base dei provvedimenti legislativi pubblicati dopo la presentazione dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici al Parlamento. Si tratta dei due noti stralci del « Piano per lo sviluppo della scuola »: con la legge 28 gennaio 1962, n. 17 (« Utilizzazione di fondi sinora accantonati per il finanziamento del piano per lo sviluppo della scuola ») è stato autorizzato un ulteriore limite di impegno di milioni 5.100 con decorrenza dall'esercizio finanziario 1961-62; con la legge 24 luglio 1962, n. 1073 (« Provvedimenti per lo sviluppo della scuola nel triennio dal 1962 al 1965 ») è stato autorizzato un ulteriore limite di impegno di milioni 1.750 con decorrenza dall'esercizio finanziario 1962-63. A seguito di tali provvedimenti legislativi pertanto il limite di impegno autorizzato per l'esercizio 1962-63 ammonta a milioni 23.595. La legge 24 luglio 1962, n. 1073, a integrazione della legge 9 agosto 1954, n. 645, prevede ulteriori limiti di impegno per gli esercizi finanziari 1963-64 e 1964-65 per l'importo complessivo di milioni 3.250 per ciascun esercizio; cosicché nell'esercizio 1964-65, quando si esaurirà l'efficacia della legislazione attualmente vigente in tema di edilizia scolastica, il limite di impegno ammonterà a milioni 30.095.

Va tenuto presente, per una corretta interpretazione dei nuovi limiti di impegno autorizzati nel corso del 1962, che essi sono destinati almeno in parte alla copertura di assegnazioni già fatte in precedenza, anche al fine di accelerare la procedura estremamente lenta che occorre per giungere dall'assegnazione in via di massima del contributo dello Stato al concreto provvedimento di concessione del contributo medesimo.

Lo sforzo compiuto dallo Stato in questa materia è indubbiamente imponente; pare dubbio tuttavia, come abbiamo osservato trattando di questi problemi nella parte dedicata alla legislazione, che esso possa considerarsi ancora adeguato di fronte alla fortissima espansione scolastica di questi ultimi anni e a quella prevedibile per il prossimo futuro.

Sempre nella parte dedicata alla legislazione, abbiamo svolto alcune osservazioni sui più recenti provvedimenti legislativi in materia di edilizia scolastica, osservazioni che non riteniamo di dover ripetere in questa sede.

Ricordiamo infine che la legge 24 luglio 1962, n. 1073, prevede nuove forme di intervento da parte dello Stato sia in materia di costruzioni di edifici per scuole materne statali sia in materia di contributi per la costruzione di edifici per scuole materne non statali; e che le leggi 15 febbraio 1961, n. 53 e 26 gennaio 1962, n. 17, prevedono un notevole intervento dello Stato in materia di edilizia scolastica prefabbricata, a quanto pare per ora ancora in via sperimentale, per un importo complessivo di spesa di milioni

21.400; lo stanziamento relativo peraltro fa capo al bilancio del Ministero della pubblica istruzione.

5. — Gli interventi dello Stato in materia di edilizia abitativa si sono venuti svolgendo in questo ultimo quindicennio in parte attraverso il Ministero dei lavori pubblici in parte al di fuori del Ministero dei lavori pubblici.

I provvedimenti legislativi che prevedevano interventi da parte del Ministero dei lavori pubblici hanno tutti esaurito la loro efficacia.

In particolare, la legge 9 agosto 1954, n. 640, che prevedeva « Provvedimenti per la eliminazione delle abitazioni improprie e malsane », ha esaurito la propria efficacia con l'esercizio finanziario 1961-62, nel quale ha avuto luogo l'ultimo stanziamento di milioni 15.000.

Tale legge, come è noto, prevedeva una forma di intervento a totale carico dello Stato, in considerazione della particolare natura degli obiettivi che il provvedimento si proponeva.

Nessun stanziamento per tal fine è quindi previsto per l'esercizio 1962-63.

In tema di edilizia sovvenzionata, lo stato di previsione della spesa per l'esercizio 1962-63 prevede i seguenti stanziamenti: al capitolo n. 209, lire 1.081.734.088; al capitolo n. 210, lire 28.462.500.000. Ma il primo capitolo si riferisce integralmente al pagamento di annualità corrispondenti a limiti di impegno anteriori all'esercizio 1949-50; il secondo capitolo si riferisce per lire 28.112.500.000 al pagamento di annualità corrispondenti a limiti di impegno concessi fino all'esercizio 1961-62: solo per lire 350 milioni si riferisce al pagamento di annualità corrispondenti a limiti di impegno concessi con leggi successive alla presentazione al Parlamento dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1961-62 (legge 9 marzo 1961, n. 171 e legge 14 novembre 1961, n. 1288).

Gli stanziamenti per l'edilizia sovvenzionata pertanto rispecchiano una situazione debitoria dello Stato per interventi disposti nel passato: non si riferiscono a nuovi investimenti.

Nel frattempo, è stata pubblicata la legge 21 aprile 1962, n. 195, contenente « autorizzazione di spesa per la concessione, ai sensi del testo unico 28 aprile 1938, n. 1165, e successive modificazioni ed integrazioni, di contributi in annualità per la costruzione di case popolari ».

La legge, di iniziativa parlamentare, autorizza un ulteriore limite di impegno di tre miliardi: il primo stanziamento peraltro è previsto per il prossimo esercizio 1963-64. Si tratta in certo qual modo di un provvedimento interinale, destinato a coprire un vuoto, in attesa di più ampi organici provvedimenti che investano l'intero settore dell'edilizia abitativa.

Si è già rilevato, facendo un esame sommario della nuova legislazione perfezionata nel corso dell'ultimo anno, come la legge n. 195 presenti un particolare interesse sotto il profilo dei nuovi criteri che hanno presieduto alla ripartizione della spesa con essa autorizzata: criteri illustrati nella circolare 5 maggio 1962 n. 5584 della Direzione generale dell'Edilizia statale e sovvenzionata e che fanno riferimento all'indice di affollamento, al fabbisogno reale di stanze, alle migrazioni interne e ai poli di sviluppo.

Da rilevare altresì che con tale circolare è stata data lodevole pubblicità alla ripartizione regionale e provinciale della spesa autorizzata.

In tema di edilizia abitativa, dobbiamo ricordare altresì la legge 30 dicembre 1960, n. 1676, contenente « norme per la costruzione di abitazioni per i lavoratori agricoli », con la quale è stata autorizzata la spesa di 200 miliardi di lire, distribuiti in 10 esercizi finanziari, partendo dal 1961-62.

Tale legge è in un certo senso al limite della competenza del Ministero di lavori pubblici, in quanto gli stanziamenti di spesa non figurano nello stato di previsione del Ministero medesimo, al quale tuttavia sono attribuiti molti ed importanti compiti per la sua applicazione, (ad esempio: il riparto tra le provincie dei fondi; la scelta degli enti, cui affidare la realizzazione delle opere nelle singole provincie; la nomina dei Comitati provinciali di attuazione; le direttive per l'attività dei Comitati provinciali; l'utilizzo dei fondi dei cantieri scuola, ecc.). La legge n. 1676 assume particolarissimo rilievo, in quanto permette di affrontare per la prima volta con criteri organici i problemi dell'edilizia abitativa per i lavoratori agricoli.

Per concludere, diamo cenno del disegno di legge n. 3569 della Camera, che prevede la « liquidazione del patrimonio edilizio della gestione I. N. A.-Casa e l'istituzione di un programma decennale di costruzione di alloggi per lavoratori ». Ma qui appunto siamo nell'ambito degli interventi dello Stato

in materia di edilizia abitativa che sconfinano dalla competenza specifica del Ministero dei lavori pubblici, come già era stato d'altronde per l'attività svolta dalla gestione I. N. A.-Casa.

Possiamo, alla fine, osservare che tutto il settore degli interventi dello Stato in materia di edilizia abitativa continua a trovarsi in una fase di transizione: mentre la legislazione che ha fino a ieri disciplinato tali interventi ha ormai esaurito la sua efficacia, non si vede ancora la nuova disciplina organica ormai auspicata da tempo.

CONCLUSIONE

ONOREVOLI COLLEGHI ! — L'esame dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, svolto per taluni punti in modo più ampio, per altri in modo sommario, ha posto in rilievo gli aspetti positivi del documento sottoposto alla vostra attenzione, non ha peraltro sottaciuto i motivi di perplessità per taluni aspetti del documento medesimo.

In particolare non è sembrato che l'incremento della spesa possa considerarsi pienamente adeguato sia alle necessità generali del Paese sia al ritmo di incremento della spesa generale dello Stato.

Si è peraltro constatato un notevole sforzo per qualificare la spesa in senso produttivistico: a tal fine, fermo restando l'importo globale della spesa medesima, si è dato particolare impulso agli stanziamenti destinati a « incentivare » le opere pubbliche di competenza degli enti locali. Si è altresì rilevato che su molti punti i dati del bilancio sono stati superati dalla legislazione perfezionata dopo la sua presentazione al Parlamento, nel senso di allargare le possibilità di intervento del Ministero.

Si è rilevato che l'attuale fase dell'attività del Ministero dei lavori pubblici ha caratteri tali da farla considerare una fase di transizione. Tale situazione investe ovviamente non soltanto le strutture e le funzioni del Ministero, ma si ripercuote anche sulla impostazione del bilancio.

Le molteplici iniziative legislative maturate o in corso di maturazione, anche qualora non possano tutte perfezionarsi prima della fine della legislatura, dimostrano che questa fase di transizione non è una fase passiva, ma è animata da un intenso dinamismo.

Sembra che in tale prospettiva il giudizio d'assieme sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963 debba essere ragionatamente favorevole: pertanto il relatore esprime il voto che la Camera abbia ad approvarlo, così come è pervenuto dal Senato.

BARONI, *Relatore*.

APPENDICE

RICHIESTE PER STRADE DA CLASSIFICARE E CLASSIFICATE AL 30 GIUGNO 1962

(LEGGE 12 FEBBRAIO 1958, N. 126)

PROVINCIA	RICHIESTE			STRADE CLASSIFICATE					STRADE DA CLASSIFICARE		
	Numero delle strade	Estesa (Km.)	Spesa (in milioni)	Numero tronchi stradali provincializzati	Km.	Contributi concessi in milioni	Percentuale contributi	Ammontare lavori eseguibili in base ai contributi in milioni	Rimanenti tronchi da provincializzare	Rimanenti chilometri	Somme ancora occorrenti (in milioni)
Agrigento	28	340,435	2.565	28	340,435	1.450	80 %	1.812	—	—	753
Alessandria	143	914,345	10 000	90	547,211	2.400	60 %	4 000	53	367.134	6.000
Ancona	60	475,730	8.112	60	475,740	4.000	70 %	5.714	—	—	(a) 2.398
Aosta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Arezzo	70	791,499	10.149	42	496,331	1.500	70 %	2.142	28	295,168	8.007
Ascoli Piceno	79	528,445	4.314	79	528,445	3.000	70 %	4.285	—	—	(a) 29
Asti	59	543,090	4.444	32	325,759	1.350	70 %	1.928	27	217,331	2.516
Avellino	94	305,667	2 316	88	295,167	1.200	80 %	1.500	5	10,500	816
Bari	58	570,792	2.635	39	438,610	2.108	80 %	2.635	19	132,182	(b) —
Belluno	20	154,900	3.928	15	142,230	1.500	70 %	2.143	5	12,670	1.785
Benevento	37	181,345	1.530	37	181,345	1.224	80 %	1.530	—	—	—
Bergamo	172	957,000	10.750	104	582,000	2.286	70 %	3 266	68	375,000	7.484
Bologna	44	673,838	6,828	21	408,225	1.800	60 %	3.000	23	265,613	3.828
Bolzano	23	112,100	1.306	23	112,100	915	70 %	1.306	—	—	—
Brescia	111	1.135,087	11.351	44	680,558	1.700	50 %	3.400	67	454,529	7.951
Brindisi	41	412,756	2 170	38	343,731	1.735	80 %	2.169	3	69.025	1
Cagliari	114	827,887	10.090	91	741,887	6.100	80 %	7.500	23	86.000	2.590
Caltanissetta	23	299,681	6.635	18	188,295	2 900	80 %	3.625	5	111,386	3.010

(a) Spesa per completare la sistemazione delle strade classificate. — (b) Non occorre spesa di sistemazione.

Segue APPENDICE

PROVINCIA	RICHIESTE			STRADE CLASSIFICATE					STRADE DA CLASSIFICARE		
	Numero delle strade	Estesa (Km.)	Spesa (in milioni)	Numero tronchi stradali provinciali	Km.	Contributi concessi in milioni	Percentuale contributi	Ammontare lavori eseguibili in base ai contributi in milioni	Rimanenti tronchi da provincializzare	Rimanenti chilometri	Somme ancora occorrenti (in milioni)
Campobasso	63	398,577	2.452	47	274,696	1.600	80 %	2.000	16	123,881	452
Caserta	101	402,480	4.130	82	352,430	2.200	80 %	2 750	19	50.050	1.380
Catania	103	551,337	3.229	61	338,167	2 150	80 %	2.687	42	213,170	542
Catanzaro	136	1.276,550	9.749	105	926,910	4.300	80 %	5.400	31	349,640	4.349
Chieti	111	611,954	7.197	86	528,204	4.500	80 %	5 625	25	83,750	1.572
Como	82	588,940	11 350	21	202,850	3 000	70 %	4.286	61	386,090	7.064 (*b*)
Cosenza	124	859,960	3.635	119	751,859	2.900	80 %	3.635	5	108,101	—
Cremona	115	568,675	4.027	65	445,376	1.200	70 %	1.714	50	123,299	2.313
Cuneo	223	1.479.430	21 555	75	592,880	4.000	66 %	6.000	148	886,550	15.555
Enna	26	197,111	1.985	21	140,150	1.200	80 %	1.500	5	56,961	485
Ferrara	40	387,207	4.126	19	259,611	1.200	60 %	2.000	21	127,596	2.126
Firenze	83	695,391	10.283	41	430,273	1.500	70 %	2.142	42	265,118	8.141
Foggia	65	854,400	7.287	34	539,360	3.000	80 %	3.750	31	315,040	3.577
Forlì	61	611,415	6.776	40	367,887	1.440	60 %	2.400	21	243,528	4.376
Frosinone	121	580,075	3.909	73	412,310	2.400	80 %	3.000	48	167,765	909
Genova	24	164,845	1.642	24	164,845	1.150	70 %	1.642	—	—	—
Gorizia	16	118,800	863	14	93.500	600	80 %	750	2	25,300	113
Grosseto	56	446,508	3.495	29	269,726	1.000	70 %	1.428	27	176,782	2.067
Imperia	12	104,000	516	12	104,000	350	70 %	500	—	—	(*a*) 16

(*a*) Spesa per completare la sistemazione delle strade classificate. — (*b*) Senza spesa.

Segue APPENDICE

PROVINCIA	RICHIESTE			STRADE CLASSIFICATE					STRADE DA CLASSIFICARE		
	Numero delle strade	Estesa (Km.)	Spesa (in milioni)	Numero tronchi stradali provinzializzati	Km.	Contributi concessi in milioni	Percentuale contributi	Ammontare lavori eseguibili in base ai contributi in milioni	Rimanenti tronchi da provinzializzare	Rimanenti chilometri	Somme ancora occorrenti (in milioni)
L'Aquila	94	501,135	6.025	94	501,135	3.700	80 %	3.700	—	—	(*a*) 2.325
La Spezia	28	212,030	2.653	16	144,000	1.100	70 %	1.571	12	68,030	1.082
Latina	60	238,800	2.000	39	223,820	1.200	80 %	1.500	21	14.980	500
Lecce	134	690,119	4.798	128	647,254	3 500	80 %	4.375	6	42,865	423
Livorno	33	218,322	3.465	19	150,122	1.250	70 %	1.785	14	68.200	1.680
Lucca	30	172,436	2.410	30	172,436	1.687	70 %	2.410	—	—	—
Macerata	57	387,941	3.266	46	321,026	2.000	70 %	2.857	11	66,915	409
Mantova	68	720,400	6.818	42	439,900	1.200	60 %	2.000	26	343,300	4.818
Massa	29	293,000	7.100	28	250,141	1.209	70 %	1.728	1	42,859	5.372
Matera	42	377,952	2.744	30	218,645	2.195	80 %	2.744	12	159,307	(*b*) —
Messina	111	710,900	3.470	43	477,500	1.800	80 %	2.250	68	233,400	1.220
Milano	141	937,300	19.487	54	535,685	3.000	30 %	10.000	87	401,615	9.387
Modena	37	419,230	4.800	21	310,419	1.200	60 %	2.000	16	108,811	2.800
Napoli	318	676,000	9.500	179	373,710	4.400	80 %	5.500	139	302,290	4.000
Novara	108	633,219	12.115	62	407,370	2.300	60 %	3.833	46	225.849	8.282
Nuoro	22	166,950	1.720	22	166,950	1.350	80 %	1.720	—	—	—
Padova	89	938,157	18.535	61	764,027	3.800	70 %	5.420	28	174,130	13.115
Palermo	48	758,073	6 853	32	472,268	3.500	80 %	4.375	26	285,805	2.478
Parma	85	505,985	3.350	34	307,760	960	70 %	1.371	51	198,225	1.979

(*a*) Spesa per completare la sistemazione delle strade classificate. — (*b*) Senza spesa.

Segue APPENDICE

PROVINCIA	RICHIESTE			STRADE CLASSIFICATE					STRADE DA CLASSIFICARE		
	Numero delle strade	Estesa (Km.)	Spesa (in milioni)	Numero tronchi stradali provinciallizzati	Km.	Contributi concessi in milioni	Percentuale contributi	Ammontare lavori eseguibili in base ai contributi in milioni	Rimanenti tronchi da provinciallizzare	Rimanenti chilometri	Somme ancora occorrenti (in milioni)
Pavia	117	920,330	13.128	82	885,300	1.500	50 %	3.000	35	35,030	10.128
Perugia	61	751,238	11.020	43	603,105	2.500	70 %	3.571	18	148,133	7.449
Pesaro-Urbino	70	709,264	7.747	42	432,772	2.000	70 %	2.857	28	276,492	4.800
Pescara	61	277,234	1.660	51	220,753	1.000	80 %	1.250	10	56,481	410
Piacenza	42	524,846	12.950	29	286,620	3.900	70 %	5.571	13	238,226	7.379
Pisa	34	358,000	6.529	21	228,550	2.000	70 %	2.857	13	129,450	3.672
Pistoia	20	159,304	2.054	18	107,834	600	70 %	857	2	51,470	1.197
Potenza	45	381,736	2.075	45	381,736	1.656	80 %	2.075	—	—	—
Ragusa	41	376,416	7.285	28	197,735	3.000	80 %	3.750	13	178,681	3.535
Ravenna	55	338,395	2.620	38	250,396	1.200	60 %	2.000	17	87,999	620
Reggio Calabria	63	428,529	2.769	63	410,529	2.215	80 %	2.769	—	18,000	(b) —
Reggio Emilia	72	598,051	4.793	41	345,911	1.200	60 %	2.000	31	252,140	2.793
Rieti	86	378,514	4.410	61	283,214	2.500	80 %	3.125	25	95,300	1.285
Roma	114	484,532	3.394	114	484,552	2.346	70 %	3.351	—	—	43
Rovigo	45	258,100	2.801	13	167,900	900	70 %	1.286	32	90.200	1.515
Salerno	210	621,483	10.800	144	381.381	4.700	80 %	5.875	66	240,102	4.925
Sassari	39	333,528	3.671	31	318,389	2.550	80 %	3.185	8	15,139	486
Savona	48	497,238	5.159	48	497,238	2.850	70 %	4.070	—	—	(a) 1.089
Siena	49	407,699	5.833	29	268,482	1.200	70 %	1.714	20	139,217	4.119

(*a*) Spesa per completare la sistemazione delle strade classificate. — (*b*) Senza spesa.

Segue APPENDICE

PROVINCIA	RICHIESTE			STRADE CLASSIFICATE					STRADE DA CLASSIFICARE		
	Numero delle strade	Estesa (Km.)	Spesa (in milioni)	Numero tronchi stradali provincializzati	Km.	Contributi concessi in milioni	Percentuale contributi	Ammontare lavori eseguibili in base ai contributi in milioni	Rimanenti tronchi da provincializzare	Rimanenti chilometri	Somme ancora occorrenti (in milioni)
Siracusa	36	408,300	4.485	29	282,400	2.300	80 %	2.875	7	125,900	1.610
Sondrio	62	360,900	7.305	48	232,300	1.750	70 %	2.500	14	128,600	4.805
Taranto	92	553,140	3.046	92	553,140	2.400	80 %	3.000	—	—	(a) 46
Teramo	73	441,020	2.075	73	441,020	1.300	80 %	1.625	—	—	(a) 450
Terni	40	353,254	4.550	26	224,154	1.500	70 %	2.142	14	129,100	2.408
Torino	276	1.783,581	25.832	149	1.130,743	5.000	50 %	10.000	127	652,838	15.832
Trapani	31	352,632	2.380	31	352,632	1.200	80 %	1.500	—	—	(a) 880
Trento	71	651,650	6.226	71	651,650	4.350	70 %	6.226	—	—	—
Treviso	71	675,370	6.127	66	618 610	2.700	70 %	3.858	5	56,760	2.269
Trieste	13	57,657	554	13	57,657	350	70 %	500	—	—	(a) 54
Udine	120	1.308,100	10.180	88	925,046	3.500	70 %	5.000	32	383,054	5.180
Varese	67	596,770	8.000	61	532,350	2.400	60 %	4.000	6	64,420	4.000
Venezia	59	431,432	2.400	43	282,222	1.300	70 %	1.857	16	149,210	543
Vercelli	160	895,649	10.021	121	638,271	1.000	50 %	4.000	39	257,378	6.021
Verona	113	1.220,780	14.371	69	838,200	3.500	70 %	5.286	44	382,580	9.085
Vicenza	91	762,800	7.057	72	589,410	2.200	70 %	3.143	19	173,390	3.914
Viterbo	93	735,090	5.739	75	568,829	3.500	80 %	4.375	18	166,261	1.364
Totali	7.012	50.072,763	559.484	4.865	36.560,302	199.000		283.353	2.147	13.512,461	276.131

(a) Spesa per completare la sistemazione delle strade classificate.

DISEGNO DI LEGGE

APPROVATO DAL SENATO DELLA REPUBBLICA

ART. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1963, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

ART. 2.

Per l'esercizio finanziario 1962-63 è autorizzata la spesa di lire 16.515.000.000 di cui: lire 45.000.000 per la concessione del contributo statale per la Basilica di San Marco in Venezia, previsto dalla legge 25 aprile 1957, n. 305; lire 100.000.000 per il completamento della sede della Corte dei Conti in via Baiamonti in Roma e lire 16.370.000.000 per provvedere:

a) a cura ed a carico dello Stato, e con pagamenti non differiti, a lavori di carattere straordinario concernenti sistemazioni, manutenzione, riparazioni e completamento di opere pubbliche esistenti nonché al saldo del completamento dei lavori connessi con lo svolgimento delle Olimpiadi del 1960;

b) al recupero, alla sistemazione e 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 2° 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 2° comma dell'articolo 1 della legge 3 agosto 1949, n. 589;

f) alla concessione di contributi previsti dall'ultimo comma dell'articolo 56 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261, per l'ampliamento e il miglioramento di ospedali, convalescenziari e luoghi di cura;

g) alla spesa per l'esecuzione di lavori per il risanamento, il consolidamento ed il trasferimento di abitati, disposti ai sensi delle leggi 31 marzo 1904, n. 140 e 9 luglio 1908, n. 445 e successive estensioni e modificazioni;

DISEGNO DI LEGGE

DELLA COMMISSIONE

ART. 1.

Identico.

ART. 2.

Identico.

h) alle opere rimaste da eseguire nelle regioni colpite da alluvioni dal 1° gennaio 1951 al 15 luglio 1954, già previste dalla legge 9 agosto 1954, n. 636 ed alla concessione di contributi di cui alla legge stessa.

i) al pagamento di maggiori oneri in conseguenza della esecuzione di opere pubbliche straordinarie ai sensi del decreto legislativo luogotenenziale 10 agosto 1945, n. 517 e successive disposizioni.

ART. 3.

È autorizzata per l'esercizio finanziario 1962-63 la spesa di lire 7.180.000.000 – di cui lire 2.290.000.000 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 legislativo presidenziale 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 diverso 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, ratificati, 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 1° e 2° comma dell'articolo 56 del predetto decreto legisla-

ART. 3.

Identico.

tivo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261;

d) alla manutenzione straordinaria, riparazione e completamento degli alloggi per i senza tetto, costruiti ai sensi del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261;

e) alla esecuzione dei piani di ricostruzione.

ART. 4.

È autorizzata per l'esercizio finanziario 1962-63 la spesa di lire 2.500.000.000 per provvedere alla concessione di contributi per la costruzione di nuove chiese in attuazione della legge 18 dicembre 1952, n. 2522.

ART. 4.

Identico.

ART. 5.

È stabilito per l'esercizio finanziario 1962-1963, 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 d'impegno di lire 760.000.000 di cui:

1°) lire 10.000.000 per la concessione del contributo trentacinquennale dell'uno per cento previsto dall'articolo 12 della legge 2 luglio 1949, n. 408, a favore di Comuni ed Istituti autonomi per le case popolari;

2°) lire 550.000.000 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 200.000.000 per l'attuazione dei piani di ricostruzione degli abitati danneggiati da eventi bellici di cui alla legge 27 ottobre 1951, n. 1402.

ART. 5.

Identico.

ART. 6.

Sono altresì stabiliti per l'esercizio finanziario 1962-63 i seguenti limiti di impegno per pagamenti differiti relativi a:

1°) sovvenzioni e contributi dipendenti dal testo unico delle leggi sulle acque e sugli

ART. 6.

Identico.

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 d'interesse di enti locali mediante la corresponsione di contributi costanti per trentacinque anni a norma del 1° comma dell'articolo 1 e del 1° comma dell'articolo 17 della legge 3 agosto 1949, n. 589, e della legge 31 luglio 1956, n. 1005, lire 10.270.000.000, 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 1.240.000.000, destinate, per lire 685.000.000, all'Italia meridionale e insulare;

b) per opere marittime da eseguirsi ai sensi dell'articolo 9 della citata legge n. 589, lire 200.000.000.

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 160.000.000, destinate per lire 80.000.000 all'Italia meridionale e insulare;

d) per opere igieniche indicate agli articoli 3, 4, 5 e 6 della citata legge n. 589, modificata dalla legge 9 agosto 1954, n. 649, lire 4.300.000.000 destinate, per lire 2.150.000.000, all'Italia meridionale e insulare;

e) per la costruzione o il completamento delle reti di distribuzione interna degli acquedotti e per la costruzione o il completamento degli impianti e reti di fognature nei Comuni contemplati nell'articolo 6 della legge 29 luglio 1957, n. 634, e nell'articolo 3 della legge 29 luglio 1957, n. 635, modificato ed integrato dalla legge 2 luglio 1960, n. 677; lire 4.100.000.000 destinate per lire 3.600.000.000 alle località di cui all'articolo 3 della legge 10 agosto 1950, n. 646, e successive modificazioni ed integrazioni;

f) per la costruzione e l'ampliamento di edifici per sedi municipali ai sensi dell'articolo 6 della legge 15 febbraio 1953, n. 184, modificata dall'articolo 3 della legge 9 agosto 1954, n. 649, nonché per la costruzione, sistemazione e restauro degli archivi di Stato, ai sensi della legge 19 luglio 1959, n. 550, lire 270.000.000.

ART. 7.

Per l'esercizio finanziario 1962-63 è autorizzata la spesa di lire 2.000.000.000, per il completamento di opere di pubblica utilità

ART. 7.

Identico.

in applicazione dell'articolo 59 della legge 29 aprile 1949, n. 264 e dell'articolo 73 della legge 25 luglio 1952, n. 949 e per l'impianto di nuovi cantieri scuola.

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, comprese quelle di cui ai decreti legislativi luogotenenziali 22 settembre 1945, n. 676 e 12 ottobre 1945, n. 690, 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 variazioni compensative connesse con l'attuazione della legge 9 agosto 1954, n. 638, relative alla sistemazione dei fiumi e torrenti.

Per l'attuazione delle leggi 10 agosto 1950, n. 647, 2 gennaio 1952, n. 10, 15 luglio 1954, n. 543, e 29 luglio 1957, n. 635, concernenti l'esecuzione di opere straordinarie di pubblico interesse nell'Italia settentrionale e centrale il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare con propri decreti, e su proposta del Ministro dei lavori pubblici, le relative variazioni compensative, sia in conto competenza che in conto residui.

Parimenti, in relazione alle leggi 18 marzo 1958, n. 240 e 24 dicembre 1959, n. 1149 che, rispettivamente, trasformano il Magistrato per il Po in organo dell'Amministrazione attiva ed istituiscono il Provveditorato regionale alle opere pubbliche per il Friuli-Venezia Giulia, il Ministro del tesoro, su proposta del Ministro dei lavori pubblici, è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle variazioni di bilancio, sia in conto competenza che in conto residui, connesse con l'attuazione delle dette leggi.

Il Ministro del tesoro è altresì autorizzato a provvedere, su proposta del Ministro dei lavori pubblici, con propri decreti, alle variazioni nello stato di previsione della entrata ed in quello della spesa del Ministero dei lavori pubblici concernenti l'applicazione del decreto presidenziale 17 gennaio 1959, n. 2, articolo 21, 1° comma, che disciplina la cessione in proprietà degli alloggi di tipo economico e popolare.

ART. 8.

Identico.

ART. 9.

Identico.

ART. 10.

È approvato il bilancio dell'Azienda nazionale autonoma delle strade per l'esercizio finanziario 1962-63, annesso alla presente legge.

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 1962-63, concernenti gli oneri di carattere generale, il fondo inscritto al capitolo n. 63 del detto stato di previsione. 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 per il tesoro.

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

ART. 10.

Identico.