

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

739^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

VENERDÌ 1 DICEMBRE 1967

(Antimeridiana)

Presidenza del Presidente ZELIOLI LANZINI,
indi del Vice Presidente SECCHIA

INDICE

CONGEDI Pag. 39571

DISEGNI DI LEGGE

Trasmissione dalla Camera dei deputati . 39571

Seguito della discussione:

« Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1968 » (2394) e: « Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per il 1966 » (2395):

ARTOM	39595
D'ANDREA	39600
GIGLIA, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	39610
LESSONA	39607
LIMONI	39571
ROTTA	39578
ROVERE	39579

Presidenza del Presidente ZELIOLI LANZINI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 10).

Si dia lettura del processo verbale.

M A I E R, Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del giorno precedente.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Congedi

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il senatore Simonucci per giorni 2.

Non essendovi osservazioni, questo congedo è concesso.

Annunzio di disegni di legge trasmessi dalla Camera dei deputati

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

Deputati **DARIDA** ed altri. — « Miglioramenti al trattamento economico degli infortunati del lavoro già liquidati in capitale o in rendita vitalizia » (2564);

« Variazioni al bilancio dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi per l'anno finanziario 1967 » (2565);

« Variazioni al bilancio dello Stato per l'anno finanziario 1967 (1° provvedimento) » (2566);

« Variazioni al bilancio dello Stato ed a quello dell'Amministrazione del fondo per il culto per l'anno finanziario 1967 (2° provvedimento) » (2567);

Deputati **TOGNI** ed altri; **PIRASTU** ed altri. — « Inchiesta parlamentare sui fenomeni della criminalità e della delinquenza in Sardegna » (2568).

Seguito della discussione dei disegni di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1968 » (2394) e: « Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per il 1966 » (2395)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dei disegni di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1968 » e: « Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per il 1966 ».

Dobbiamo proseguire l'esame della Tabella n. 9 concernente lo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, ma prima desidero invitare tutti i senatori che prenderanno la parola a volersi trattenere in Aula per ascoltare la replica del rappresentante del Governo e ciò per un elementare dovere di cortesia.

È iscritto a parlare il senatore Limoni. Ne ha facoltà.

LIMONI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, nel presente mio intervento, che sarà sicuramente frammentario e disorganico, io toccherò alcuni dei temi che rientrano nel complesso quadro della politica dei lavori pubblici del nostro Paese, e il mio vuol essere un modesto contributo di esperienza più che di dottrina all'attuazione della politica governativa in un settore come quello dei lavori pubblici che è, per sua natura, di quelli in cui la verifica è più immediata e più facile, perchè ha per oggetto cose e fatti concreti che o sono o non sono e in rapporto ai quali non c'è dialettica, per quanto

abile essa sia, che valga a far credere avvenuto ciò che non è avvenuto o avvenuto in un modo ciò che avvenuto in un altro. Si tratta di un settore, insomma, in cui il Governo e la sua capacità di volere e di fare sono prontamente giudicati dal popolo.

Il primo tema che io tratterò è quello relativo alla navigazione interna, tema che mi conduce, oserei dire, ad un problema quasi domestico. A proposito della navigazione interna tutti possiamo facilmente constatare che nel passato c'è stata una grave negligenza e carenza di interventi. Mentre in altri Paesi d'Europa si sviluppavano complessi idroviari imponenti, in Italia alla costruzione di una rete idroviaria non si pensava affatto. Ciò poteva essere per la particolare orografia del nostro Paese, per le vicende politiche attraverso le quali è passato, per le stesse scelte economiche; comunque questo complesso di cause ha determinato tale situazione di carenza.

Ora invece, a mio giudizio, è necessario che il problema della navigazione interna non venga più oltre trascurato. Come si sa, gli altri Paesi del Mercato comune europeo, e anche quelli fuori di esso, hanno in questo dopoguerra dato un impulso notevole allo sviluppo delle vie d'acqua (in Francia, nel Belgio, nell'Olanda, negli stessi Stati Uniti e nella Unione Sovietica) ed hanno più che raddoppiato, in qualche caso, la rete idroviaria prebellica. Da noi le cose sono rimaste pressochè al punto in cui erano ed ora è necessario, direi, che incominciamo a formarci anche noi una coscienza di questo problema: è necessario affrontarlo perchè occorre snellire il traffico nel nostro Paese. E in che maniera? Alleggerendo il traffico sulle strade esistenti, costruendone di nuove. Naturalmente, qui si affronterebbe una spesa enorme; già si parla di raddoppio dell'attuale rete autostradale. Certamente, la spesa per queste strade sarebbe molto maggiore che se si affrontasse il problema del trasporto per via d'acqua. Quindi, eccoci all'altro corno del dilemma: sviluppare, dove è possibile, la rete della navigazione interna, con una spesa che è certamente in-

feriore a quella che richiederebbe il raddoppio delle autostrade esistenti.

In secondo luogo, che si affronti questo problema lo richiede la necessità di offrire trasporti a costo economico. L'aumento della competitività della nostra economia rispetto alle economie degli altri Paesi europei è affidato, per certe merci, esclusivamente alla economicità del mezzo di trasporto; il trasporto, naturalmente, incide sul prezzo delle materie prime, incide sul costo dei prodotti non finiti, come anche sul prezzo dei prodotti finiti. Dal trasporto non si può assolutamente prescindere; quando il trasporto, rispetto al prezzo che costa in altri Paesi, è un trasporto a costi maggiori, la nostra economia, nel quadro del Mercato comune, difficilmente diventa competitiva.

So delle obiezioni che si fanno a questa tesi dello sviluppo delle idrovie. Si dice che c'è stato ed è tuttora in atto un arresto generale dello sviluppo di questo mezzo di comunicazione; dacchè si è sviluppato il trasporto per oleodotti degli idrocarburi e dacchè, attraverso questo sviluppo degli oleodotti, è venuto a mancare un determinato settore di clientela al trasporto per via di acqua, è superata — si dice — la fase dell'utilità di una rete navigabile per acque interne.

Ora, che ciò sia vero, e cioè che la costruzione di oleodotti abbia ridotto alquanto il volume di trasporti per via d'acqua, non si può negare. La tecnologia moderna ha fatto sì che siano economici anche gli oleodotti per prodotti grezzi di portata relativamente modesta; però, il canale può sempre essere un mezzo economico per trasportare dei prodotti finiti dalla raffineria ai punti di distribuzione. Si dice poi che, in conseguenza di questo arresto di sviluppo, c'è stato anche un arresto degli investimenti, non solo nei Paesi del MEC, ma anche nei Paesi terzi.

La caduta progressiva, e non certo di poco peso, dei prodotti petroliferi non ha intaccato la funzione sostanziale dei canali in un moderno sistema di trasporto. Lo prova il fatto che (pure limitando la nostra osservazione all'Europa occidentale) ingenti stanziamenti sono stati deliberati anche recentemente in Belgio, in Olanda, in Germania,

per la costruzione di nuovi canali, e siamo stati anche recentemente ammoniti, da operatori economici francesi che hanno interesse anche ai trasporti in Italia, a guardare al giorno in cui, e non sarà un giorno lontano, la Francia avrà completato l'imponente sistema di riordinamento della rete dei canali nel suo territorio. Quindi non è vero, secondo quello che si dice, che gli investimenti siano caduti per questo effetto: anzi direi che lo sviluppo di questo tipo di trasporti è postulato oggi dalle stesse condizioni dell'industria e precisamente dall'associazione o simbiosi, come si suol dire, tra le industrie di base e le industrie manifatturiere.

I processi produttivi oggi in atto nelle industrie di base richiedono, per ragioni tecnologiche, ingenti masse di materie prime, così come richiedono un'economica distribuzione di forti volumi dei prodotti; prodotti che costituiscono il punto di partenza di un ampio ventaglio di lunghi processi produttivi attuati dalle industrie manifatturiere. Ed è proprio — lo possiamo constatare ogni giorno — nelle industrie di base che si manifesta con grande impeto la tendenza ad impianti di dimensioni sempre maggiori. In sostanza, componenti tecniche e componenti economiche agiscono con effetti analoghi e rendono così decisive le economie nei trasporti; non solo, ma si può dire, al limite, che un impianto industriale di base o manifatturiero possa o non possa nascere a seconda della presenza nel territorio di una via d'acqua.

Tralascio di confutare le argomentazioni relative al pericolo di congestione di troppe industrie in aree ristrette. Dirò soltanto che è provato dalla esperienza che proprio questa unione di industrie di base e di industrie manifatturiere porta a dislocare gli insediamenti su più vasta area delle stesse industrie di base e che le stesse forze economiche che determinano la localizzazione degli impianti di base, qualora esista un canale, tendono ad opporsi alla concentrazione degli impianti stessi e a dislocare gli impianti lungo tutta l'asta del canale.

Si è detto che c'è il pericolo che i centri industriali lombardi, già così potenti per

conto proprio, possano venire ulteriormente agevolati dalla costruzione e dallo sviluppo dell'idrovia. Si teme, in sostanza, che un canale possa esercitare forti effetti concorrenziali a danno dello sviluppo dei centri industriali costieri, favorendo i tradizionali centri industriali lombardi e impedendo quell'auspicabile sviluppo dell'area depressa polesana e delle zone meridionali — pure depresse — della provincia di Verona e della zona occidentale della provincia di Mantova.

A quest'argomentazione rispondono sul piano logico alcune considerazioni che abbiamo già fatto, ma si deve soprattutto sottolineare che l'argomentazione e l'obiezione sono viziate da una visione statica del problema. Si assume cioè in altri termini, implicitamente, seppure erroneamente, che il numero degli impianti di industrie di base sia un dato fisso e che di conseguenza si possa soltanto mutare la distribuzione, ma non operare, se non una moltiplicazione, un aumento degli impianti stessi. Infatti, se gli impianti dovessero restare nel numero e nella potenza quelli che sono, il guadagno di alcune località sarebbe certamente a detrimento di altre. Ma la realtà è invece ben diversa, poichè mettendo a disposizione, per esempio, della val Padana, un canale o un sistema di navigazione, si introduce una innovazione; si creano cioè opportunità di sviluppo radicalmente nuove, si creano attività e traffici che prima, in assenza di quella innovazione, non c'erano e non potevano nemmeno nascere.

Gli effetti a favore delle aree meno sviluppate si manifestano perciò con maggiore intensità, proprio perchè si concretano nell'ambito di una espansione economica produttivistica, che il canale stesso concorre a porre in essere.

È stato detto, ed anche temuto, che gli investimenti nella valle Padana possono provocare un danno all'economia di altre regioni, specialmente delle regioni meridionali. Anzitutto si deve osservare che, contrariamente a quanto si è detto a proposito di un presunto nuovo investimento massiccio, che si attuerebbe con la costruzione delle idro-

vie nella valle Padana, non si tratta di investimenti massicci.

Se adottiamo nella nostra discussione il termine 1970 come punto terminale della nostra programmazione, l'investimento, secondo quanto prevede il piano, non dovrebbe essere superiore a 50 miliardi, e entro questo limite non vi è contrasto con altre finalità.

Considerando il problema per un orizzonte temporale oltre il 1970 — come è necessario del resto fare per opere di questa natura — si può calcolare che lo sviluppo della parte essenziale della rete di navigazione interna richieda un investimento dell'ordine di 350 miliardi; per ragioni tecniche, oltre che per ragioni economiche e finanziarie, le opere corrispondenti per assicurare il finanziamento non potranno completarsi prima della fine del prossimo decennio.

Ora, di fronte a un volume di investimenti direttamente produttivi di 3.970 miliardi nel 1966, e di investimenti sociali, sempre nello stesso anno, di 3.562 miliardi, l'assorbimento di risorse per un complesso di investimenti innovativi di questo tipo, commisurati al limite di 50 miliardi, non pare certo un investimento massiccio.

In secondo luogo è da tener presente che la scomparsa di dazi all'interno del Mercato comune, l'accresciuto grado di concorrenze internazionali fanno sì che costituisce interesse nazionale difendere la produttività delle industrie che sono attualmente in essere nella valle Padana.

Infine è da considerare che anche nella valle Padana vi sono delle zone depresse per le quali occorre provvedere con grande intensità e urgenza, proprio per evitare quegli effetti sfavorevoli e contrari a quella politica di riequilibrio territoriale, la cui validità deve essere affermata non solo per le grandi aree di depressione, ma anche per le piccole sacche di depressione che possono esistere entro territori generalmente sviluppati.

Infine, qualora si pensi all'impiego di mezzi fluvio-marittimi di una rete di navigazione interna in valle Padana, si spalanca alla nostra previsione e al nostro sguardo una nuova possibilità di sviluppo sia per le pro-

duzioni agricole pregiate del Sud, sia ad integrazione, prima non possibile, tra i grandi impianti costieri del Mezzogiorno e le attività industriali di base e manifatturiere della valle Padana.

Si può perciò concludere che la creazione di un sistema di navigazione interna costituisce un apporto positivo non solo allo sviluppo economico della valle Padana, ma anche al raggiungimento delle fondamentali finalità di una politica di piano che contempi come urgente il riequilibrio economico su tutto il territorio nazionale. E allora, un canale o una rete di canali? Ed eventualmente, quale il primo fra questi canali? Non c'è dubbio che l'ideale, anzi, il programma a lungo termine sia la costruzione di una rete di canali che solchi in lungo e largo, da est a ovest e da nord a sud, la valle Padana, e metta in comunicazione, attraverso il continente, l'Adriatico con il Tirreno, e, attraverso i laghi alpini e prealpini, si congiunga con le linee navigabili del centro d'Europa, e, tramite queste, ai mari del Nord e all'Atlantico. Ma questo naturalmente è il programma ottimale, programma che dovrà essere attuato gradualmente e secondo delle scelte prioritarie che dovranno tener conto, a mio modesto avviso: primo, delle reali disponibilità finanziarie; secondo, delle condizioni idrologiche dei bacini nonché dei preminenti problemi di difesa e sicurezza idraulica; terzo, degli obiettivi socio-economici a cui lo sviluppo delle infrastrutture è subordinato, al raggiungimento dei quali obiettivi è positivamente connesso il superamento di quegli squilibri economici esistenti tra aree territoriali e sociali diverse, che è uno dei fini precipui e dichiaratamente più urgenti e più umani della programmazione.

È in relazione a tali fini che io mi permetto di ribadire qui ancora una volta la necessità che la sistemazione come idrovia del Tartaro-Canal Bianco sia assunta prioritariamente rispetto alle altre idrovie destinate a collegare col mare Adriatico l'entroterra veneto e lombardo. Tale priorità si conferma proprio in rapporto alla necessità di sviluppare aree tradizionalmente depresse, come l'alto Polesine, la bassa padovana e la bassa veronese, nei confronti del progettato

canale pedemontano che da Mestre per Padova, Vicenza e Verona si dovrebbe collegare al Mincio. I territori che il predetto canale dovrebbe attraversare sono già serviti da ottime vie di comunicazione, in senso est-ovest: la statale n. 11 (padana superiore), l'autostrada della Serenissima, la grande linea ferroviaria Milano-Venezia.

È significativo, d'altra parte, il fatto che la fascia territoriale sopradescritta non presenti sacche di depressione e nessuna zona in essa è stata riconosciuta, nè dal Comitato regionale, nè dal Comitato dei ministri, come zona da includersi nel novero delle depressione.

Ora, si domanderà: allora è superfluo il canale pedemontano? No. Anzi, io affermo che nei tempi medi, se non brevi, esso si renderà indispensabile per soddisfare le esigenze di traffico a prezzi economici per una zona intensamente industrializzata. Ma come esso non è superfluo, così non può imporsi prioritariamente, se non si vuole ancora di più aggravare gli squilibri che già esistono e creare, accanto ad una zona caratterizzata da un'ipertrofia, delle zone a sud della medesima caratterizzate da una sotto-alimentazione. E sarebbe un errore rispetto alla proclamata volontà di realizzare uno sviluppo armonico dell'economia su tutto il territorio nazionale se lo spirito di campanile, congiunto a potenza politica o a possesso di leve di Governo, dovesse prevalere sulle ragioni obiettive che hanno ispirato le scelte programmatiche.

È con fermo convincimento, anche dopo recenti approfondimenti del problema, dopo apprendimenti, constatazioni ed esperienze fatti durante una visita sui luoghi, che io ribadisco la necessità della sistemazione prioritaria del Tartaro-Canal Bianco rispetto alla sistemazione idrovaria del corso inferiore del Po, da foce Mincio al mare.

Tralascio di ricorrere a disquisizioni tecniche suffragate da dati ed argomentazioni attinti ad alte e qualificatissime fonti scientifiche. Mi limiterò soltanto a qualche considerazione.

Desidero richiamare l'attenzione dell'onorevole rappresentante del Governo su un ordine del giorno del comitato regionale per

la programmazione del Veneto, diretto in particolare al Ministero dei lavori pubblici, perchè esso Ministero, nel contesto delle determinazioni da assumere relativamente alla utilizzazione delle risorse idriche ed in particolare del Po, voglia tenere nella giusta evidenza la priorità ed i voti che il comitato veneto ha voluto affermare sulla base di studi compiuti dalla commissione scientifica — costituita da valentissimi studiosi e presieduta dal professor Ferro dell'università di Padova — in merito ai problemi delle utilizzazioni idriche e delle difese fluviali ed in base alla necessità di assicurare una sempre maggiore sicurezza alle popolazioni venete ed un sempre maggiore sviluppo economico e sociale dei medesimi territori.

Questo ordine del giorno dice che il comitato regionale per la programmazione economica del Veneto prende atto dei risultati dell'indagine, delle indicazioni in tema di nuove ricerche esposti nella relazione della commissione scientifica dianzi ricordata, e ritiene opportuno affermare che « i problemi, relativi alle difese idrauliche ed all'utilizzazione delle acque debbano essere affrontati secondo il seguente ordine di priorità, tenendo presenti le necessarie interrelazioni tecniche insite in queste opere ad usi multipli ».

Qual è l'ordine di priorità? « Primo, difesa idraulica ed idrologia; secondo, utilizzazione civile, agricola, industriale e navigatoria ». In particolare si sottolinea — nell'ordine del giorno sopra citato — come « il problema della sicurezza sia assolutamente prioritario nel caso del Po, a partire dagli interventi indifferibili inerenti al delta, e come il fiume rappresenti una risorsa che nelle priorità precedentemente indicate va utilizzata nel modo più completo » e — sempre in quell'ordine del giorno — si riafferma « la necessità di una soluzione organica e definitiva dell'intero bacino, respingendo quelle iniziative parziali ed unilaterali come l'attuale proposta di sistemazione dell'alveo di magra del Po ai soli fini navigatori, che contraddicono il concetto di difesa e di utilizzazione multipla e che non rispettano la successione delle priorità esposta precedentemente ».

Io aggiungo ora una sola considerazione. Se, disattendendo le ragioni e i voti dianzi ricordati, si volesse sistemare a fine di navigazione, con una impresa lunga e costosissima, il corso di magra del Po a valle dell'incile di Mincio con precedenza sul Tartaro-Canal Bianco, a parte le incongruenze e gli inconvenienti prima citati, si differirebbe a tempo assai lontano, se non addirittura si congelerebbe per sempre, la sistemazione della via fluviale Tartaro-Canal Bianco. Infatti reso, sia pure al prezzo che costerebbe, navigabile il Po, quando si troverebbero la volontà ed i mezzi per fare una seconda linea navigabile a distanza di pochi chilometri da quella offerta dal Po? Certamente l'opera di sistemazione del corso navigabile del Tartaro-Canal Bianco rifluirebbe tra quelle a lungo tempo, in contrasto con le scelte programmatiche, approvate dal Parlamento; ma quel che è peggio si differirebbe *sine die* la promozione economica e sociale delle citate zone del Polesine, del veronese e del padovano caratterizzate da un alto indice di depressione economica e sociale. Questo io ritengo che non deve, nè può accadere e ritengo anche che nessuno, nè qui, nè fuori di quest'Aula possa volerlo.

Qualche osservazione su qualche altro tema, come dicevo all'inizio.

Il tema dei danni di guerra. Onorevole Sottosegretario, è un capitolo che non ci fa onore. Anche quest'anno vediamo uno stanziamento di 4 miliardi 380.500.000 lire per il risarcimento dei danni di guerra. Io ho voluto fare un'indagine, e mi risulta che si debbono ancora risarcire danni nell'ordine di oltre un centinaio di miliardi. Ma se andiamo avanti di questo passo, quando avremo finito di pagare i danni di guerra? Noi programiamo tante cose in Italia; non sarebbe ora e tempo che programmassimo anche il pagamento dei debiti?

T E S S I T O R I . Si aspetta la terza guerra mondiale!

L I M O N I . Forse, per dare un colpo di spugna. Con stanziamenti dell'ordine della cifra che ho citato ne avremo ancora per oltre vent'anni. Ora, è mai possibile conti-

nuare così? Ci sarebbe almeno un rimedio parziale: una volta accertato e riconosciuto il danno, consentire, anche prima della emissione dei decreti di concessione dell'indennizzo, la ricostruzione, e non far perdere il diritto al danno di guerra se un comune, una provincia, un ente di beneficenza ricostruisce i suoi edifici distrutti prima che sia emesso il decreto. Si costituisca un titolo di credito da parte dell'ente nei confronti dello Stato; lo Stato pagherà, ma intanto lasci costruire. Mi rendo conto che a questo proposito occorre modificare la legge; ebbene, allora la si modifichi.

Una parola sull'edilizia abitativa. Nel bilancio dei Lavori pubblici abbiamo visto che al capitolo 5343 è stanziato un miliardo circa per le case da costruirsi in base alla legge n. 408 (praticamente si tratta di contributi agli istituti autonomi delle case popolari) e che vi è uno stanziamento di due miliardi e mezzo per l'applicazione rinnovata della legge 9 agosto 1954, n. 640, per i senza tetto. Benissimo. Però auspicherei che fossero previsti finanziamenti anche a favore dei singoli e delle cooperative in aggiunta ai programmi della GESCAL, sulla base di leggi che sono ancora operanti, ma poveramente, asfitticamente finanziate. Mi riferisco alla legge Aldisio, alla legge Tupini ed anche alla n. 408 e successive modificazioni.

Dato che sono in argomento vorrei elevare una deplorazione per quello che avviene nonostante i ripetuti richiami. Molto spesso, quando gli alloggi sono finiti, non si consegnano per mesi e mesi; di qui l'attesa spasmodica di coloro che sperano di essere assegnatari e poi di coloro che diventano assegnatari in seguito alle decisioni delle competenti commissioni, con perdita enorme di interessi da parte dello Stato che non riscuote gli affitti e con deterioramento degli immobili perchè sono abbandonati e molto spesso offrono veramente l'aspetto della vigna desolata di Renzo Tramaglino.

A L B A R E L L O . Quando poi non si consegnano prima dei collaudi di legge!

L I M O N I . Ora, questo modo di procedere, con quel magistrato a capo della

commissione, sarà una cosa ottima; io ritengo però che se si potesse lubrificare l'organismo sarebbe tanto di guadagnato.

Direi poi che sarebbe bene favorire la politica del riscatto dell'alloggio. La casa in proprietà è un contributo validissimo alla promozione economica, sociale e civile dei lavoratori. Fu fatto in occasione della legge istitutiva della GESCAL, anzi i proventi furono reinvestiti. Sarebbe il caso di procedere a nuove alienazioni secondo un piano razionalmente congegnato.

Per quanto riguarda le opere igieniche e sanitarie, devo dire che le esigenze del Paese sono tuttora rilevanti ed impellenti, nè vi è da attendersi che le richieste di contributo presentate dai comuni possano essere tutte accolte. Bisognerebbe però che almeno i completamenti, sia degli ospedali, sia delle reti di fognature e degli acquedotti, fossero attuati. Si potrà aspettare a fare il piano organico per tutto quello che ha da venire, ma per ciò che è già in fase di attuazione vediamo di accelerare i tempi. Sono opere avviate e non utilizzabili, per parecchie decine e centinaia di miliardi. È uno spreco di denaro se le lasciamo lì senza ricavarne frutti.

Non aspettiamo, onorevole Sottosegretario, il piano regolatore degli acquedotti, di cui si parla nel decreto ministeriale del 16 marzo 1967, con la sua spesa di 1844 miliardi e che arriva a coprire un arco di tempo che raggiunge l'anno 2015. Vediamo un po' più da vicino le cose e poi atteniamoci alla realtà. Chi ha visto quel malloppo...

D E L U C A L U C A . Chiedo scusa dell'interruzione: meno male che in fatto di acquedotti e di ospedali nel Mezzogiorno stiamo bene, quindi questi problemi non ci interessano!

L I M O N I . Beati voi, se state bene! (*ilarità*). Dicevo, dunque, che quel grosso malloppo di quel decreto che è stato sottoposto in queste ultime settimane all'esame di enti e di comuni, io non so quando offrirà materia per deliberazioni definitive.

In quel decreto ci sono delle inesattezze enormi da correggere. Chi ci ha messo l'oc-

chio per vedere, nell'interesse del proprio comune, si è accorto che i dati lì raccolti sono in gran parte fuori della realtà, sono sbalati. Quanto alle previsioni, poi, peggio ancora.

Inoltre, io non posso non rilevare che tali dati che sono stati sottoposti ai comuni e agli enti consorziali, perchè li rivedano e correggano, difficilmente saranno riveduti e corretti. Infatti ci sono dei comuni che non si sono presi la briga di esaminarli, hanno lasciato cadere il termine ultimo e di conseguenza le cose resteranno come sono. Ci sono altri comuni che non hanno capito che cosa avrebbero dovuto fare, quali cioè erano le esigenze del Ministero, ed hanno dato risposte o generiche o sfasate; sicchè, o per l'incuria degli interpellati o per la superficialità delle risposte, io non so quale attendibilità potrà avere il piano definitivo in questa materia.

Io sarei dell'avviso, onorevole Sottosegretario, che intanto si facesse quello che è più urgente da fare, e cioè un piano per il completamento degli acquedotti che sono stati iniziati e non sono stati ancora portati a termine.

Per quanto riguarda la legge urbanistica del 5 agosto 1967, n. 765, dirò che si tratta di una legge interessante e davvero attesa, salutata con molta soddisfazione: ce n'era veramente bisogno, perchè l'incertezza del diritto era fonte di disagio per le amministrazioni e di tensione di rapporti tra amministratori ed amministrati. Inoltre, la lentezza dell'approvazione dei piani era qualche cosa di esasperante e noi, lo sa bene anche il collega Albarello, abbiamo esperienza in materia: sono sette anni che gira il piano regolatore di un comune di venticinquemila abitanti...

A L B A R E L L O . Ma è la programmazione Pieraccini che funziona perfettamente!

L I M O N I . Ora, la materia con questa legge, bisogna riconoscerlo, sembra meglio regolamentata: norme più precise, minore margine alle impugnative, procedure più agili e più spedite e più adeguate anche le san-

zioni. Certo, vedremo quale sarà l'esito del rodaggio anche di questa legge. Però io mi permetto di osservare che, quando i comuni si saranno più speditamente forniti di più precisi piani, sia regolatori generali sia piani di fabbricazione, sia regolamenti edilizi, non si sa come li attueranno. Chi fornirà i mezzi? L'esperienza mi dice che il finanziamento necessario per l'attuazione dei piani non è facile; in taluni casi è addirittura impossibile. E nonostante le leggi abbiano obbligato lo Stato, almeno per i comuni tenuti ad assumere il piano di ricostruzione, a dare i mezzi e ad anticiparli, nonostante le pressanti e ripetute domande fatte dai comuni, non fu accolta la richiesta di finanziamento anticipato da parte dello Stato. Ora, come faremo, con quali mezzi attueremo il piano? Lo Stato, è evidente, non interviene nè può intervenire nella misura che le necessità richiedono o nel volume delle richieste degli enti locali.

Io non vorrei — e questa è la preoccupazione che avanzo con trepidazione — che noi ci fossimo dati, al posto del vecchio strumento e cioè la legge urbanistica del 1942, uno strumento nuovo, agile, efficace, cioè avessimo sostituito la vecchia e sconquassata macchina con una macchina modernissima, ma che ora mancasse il carburante per farla andare avanti; perchè in tal caso si che si riprodurrebbe la stessa situazione di stallo.

Rapidissimamente un'osservazione sulla n. 167; acquisizione delle aree fabbricabili per l'edilizia popolare. È un documento di buona volontà, onorevole Sottosegretario, ma questa anzichè aver favorito l'edilizia popolare ha rischiato di fare, e nella realtà ha fatto, da freno alla spinta che viene dalla massa popolare alla costruzione della casa. È necessario modificarla sì da farne uno strumento legislativo più idoneo a favorire l'edilizia popolare, in rapporto alle molte e diversissime situazioni territoriali che la realtà ci presenta. Non possiamo fare il dettato che valga per tutti i luoghi e per tutti i tempi; dettare norme oggettive destinate ad avere valore universale, sta bene, ma bisogna tenersi sulle generali e non pretendere di dare alla legge natura di regolamento, perchè

in tal caso l'uniformità della regola urta contro l'irriducibile varietà delle situazioni reali. Sono moltissimi i comuni che, nonostante l'impegno, non sono riusciti a costruire un solo alloggio in base alla n. 167. Bisogna fare attenzione inoltre e non dimenticare che la n. 167 è nata per favorire l'edilizia economica e popolare; ora, quando per ottemperare letteralmente alla legge e alle circolari che intendono interpretare la legge, si porta il prezzo delle aree urbanizzate al livello di alcune migliaia di lire al metro quadrato, si esce dalla capacità di acquisto delle classi lavoratrici e i fini della legge sono frustrati in pieno.

Altra osservazione sull'imposta sulle aree fabbricabili (so che non sarebbe materia strettamente pertinente, ma mi sia consentito parlarne perchè c'è un addentellato). Anche la legge che ha istituito l'imposta sulle aree fabbricabili deve essere aggiustata, onorevole Sottosegretario, dopo i primi tre anni di applicazione. A tale fine, per aggiustarla è necessario però modificare i criteri a cui gli organi dello Stato, in forza delle leggi vigenti, sono costretti ad attenersi nel definire edificabile un'area o nel definire inabitabile un edificio. Occorre precisare, o meglio, sostituire nel testo della legge il termine « rudere ». Giocando sull'equivoco a cui i dettati legislativi, nonchè la prassi, si prestano, i proprietari di immobili demoliscono gli immobili vecchi, dopo aver ottenuto la dichiarazione che sono inabitabili per cattive condizioni statiche o igieniche, e ottengono così l'esenzione venticinquennale dall'imposta sui fabbricati, a danno dello Stato, dei comuni e delle provincie.

Chiamati poi a pagare l'imposta sulle aree fabbricabili dimostrano che l'edificio demolito non era un rudere in quanto c'erano degli inquilini che vi abitavano o magari al piano terreno dei negozi, e che pertanto l'area non si poteva intendere come area fabbricabile, mentre essi edificano, hanno edificato ed edificheranno un nuovo edificio il quale così non va soggetto all'imposta sui fabbricati, nè l'area su cui è costruito alla imposta sulle aree fabbricabili.

In questo modo si elude in due direzioni il pagamento dei tributi dovuti.

Avrei altre osservazioni da fare, ma debbo necessariamente concludere; vorrei dire soltanto un'ultima cosa all'onorevole Sottosegretario: è necessario che si stabilisca una più cordiale, più stretta collaborazione tra le amministrazioni locali e i Ministeri, fra Parlamento e Ministeri, tutti, ma in modo particolare il Ministero dei lavori pubblici. Ho l'impressione che il palazzo di Porta Pia sia diventato la casa del mistero. Le richieste di informazioni non trovano risposta; io mi trovai veramente di fronte ad un'atmosfera misteriosofica quando chiesi informazioni sul piano regolatore del mio comune, circa il quale erano sfuggite voci che non fosse stato approvato. Con fare misterioso e reticente, fui inviato da un ufficio ad un altro. Un'altra volta chiesi in che modo erano stati distribuiti i contributi integrativi per i cantieri-scuola, e all'ufficio non mi vollero rispondere, ma mi si disse di fare domanda all'onorevole Ministro. Io la domanda la feci, perchè l'informazione mi serviva per svolgere un intervento in Aula, ma quei dati non li ho avuti. La settimana successiva ritornai al Ministero e chiesi nuovamente la informazione al medesimo funzionario, il quale gentilmente mi disse di fare un sollecito al Ministro; feci anche quello, ma sono passati parecchi mesi, onorevole Sottosegretario, e risposta non ne ho avuta.

A L B A R E L L O . A noi dell'opposizione ci trattano meglio che a voi della maggioranza, perchè a noi hanno risposto.

L I M O N I . Ho piacere che sia così, ma auspico — ripeto e concludo — che fra tutti i Ministeri, e in particolare il Ministero dei lavori pubblici, con il quale le ragioni di contatto sono più frequenti, vi siano le relazioni più cordiali, più aperte, meno fasciate di silenzio e di mistero. Grazie. (*Applausi dal centro. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Rovere. Ne ha facoltà.

R O V E R E . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Sottosegretario, prendo la parola in questa discussione sul

capitolo del bilancio riservato ai Lavori pubblici per alcune considerazioni che desidero affidare alla cortese attenzione del signor Ministro, qui rappresentato dal Sottosegretario, onorevole Giglia.

Queste mie considerazioni riguardano l'andamento delle costruzioni e delle progettazioni nel comparto dell'edilizia abitativa, uno dei settori più importanti del nostro apparato produttivo. È un luogo comune fra le nozioni spicciole di economia che, quando l'edilizia fiorisce, tutto prospera, e che, quando questa edilizia viene a trovarsi in crisi, lo sviluppo economico del Paese si arresta o addirittura inverte la sua tendenza. I francesi sintetizzano questa constatazione dicendo che *quand le bâtiment va tout va*.

Ora, noi ci troviamo appunto in un periodo di depressione dell'attività edilizia; nei primi dieci mesi del 1966 sono state costruite in Italia 142.322 abitazioni, mentre nello stesso periodo di ciascuno dei due anni precedenti ne erano state costruite poco meno di 200 mila. Sebbene l'edilizia non sia tutto, l'evidenza mostra come la situazione lavorativa in genere, cioè l'indice di occupazione nazionale, si presenti in questo campo in termini interamente analoghi a quelli dell'edilizia stessa. È ben vero che qualche sintomo di ripresa dell'occupazione viene rilevato dall'ISTAT nei primi mesi del 1967, ma se si risale al 1964 e si tiene conto dell'aumento della popolazione si vedrà che, sia nell'industria sia nell'agricoltura, vi è un regresso non solo in cifre assolute ma anche più in cifre percentuali.

Nel gennaio 1964 le forze del lavoro occupate erano complessivamente 19 milioni 967 mila su una popolazione presente di 50 milioni 496 mila unità, mentre nel gennaio 1967 le forze del lavoro occupate ammontavano complessivamente a 18 milioni 854 mila su una popolazione presente di 52 milioni 337 mila unità, con una diminuzione pertanto, tra i due periodi, di ben 1 milione 113 mila occupati.

Questi, onorevole Presidente ed onorevoli colleghi, i grossi problemi, i veri problemi vorrei dire, che aspettano una soluzione, soluzione che consiste nel creare urgentemente — e sottolineo l'espressione urgente-

mente — dei nuovi posti di lavoro. E occorre tanto più urgentemente risolvere questo problema capitale proprio in questo momento in cui la situazione del mercato del lavoro viene aggravata dall'insorgere di un fatto nuovo: il fenomeno nuovo costituito dal fatto che i Paesi dove la nostra manodopera trovava largo sbocco, come la Germania, la Francia, la Svizzera, vanno restringendo sempre più l'impiego dei lavoratori stranieri per effetto di una mutata congiuntura economica.

Si ha così un riflusso preoccupante di lavoratori emigrati, che con le loro rimesse sostenevano il nostro bilancio ed ora bussano alle porte delle aziende di casa nostra in cerca di un'occupazione.

Ma, tralasciando queste considerazioni di ordine generale, che però hanno una loro enorme importanza e che certamente non possiamo dimenticare, vorrei venire all'argomento base di questo mio intervento e cioè all'esame delle previsioni a breve termine nel campo dell'edilizia abitativa. Il 1967 volge ormai al termine e si avverte pertanto l'esigenza di conoscere, sia pure in via di approssimazione, l'entità del bilancio produttivo dell'annata. Si avverte soprattutto la necessità di formulare delle ragionevoli previsioni a breve termine.

Secondo le risultanze di uno studio recentemente, eseguito opportunamente utilizzando le serie mensili di dati ufficiali delle progettazioni e delle ultimazioni, resi noti dall'Istituto centrale di statistica, il 1967 dovrebbe concludersi con un'ulteriore diminuzione della produzione ultimata. L'entità della flessione dovrebbe aggirarsi intorno a valori compresi tra il 6,1 e il 3,5 per cento. Il 1968, invece, dovrebbe far registrare — questo nelle previsioni — un aumento delle abitazioni ultimate che si stima potrà variare tra il 17,5 e il 27,3 per cento: ciò naturalmente qualora le previsioni statistiche non vengano poi alterate da fattori di rallentamento della produzione di natura politica e di natura amministrativa.

Da questi dati è possibile trarre alcune considerazioni di carattere generale. Innan-

zitutto la flessione delle ultimazioni nel 1967 sta a significare che il 1966, nonostante l'aumento delle progettazioni verificatosi, è stato da un punto di vista sostanziale un anno avaro per quanto attiene all'inizio di nuovi lavori. D'altro canto il previsto aumento delle ultimazioni nel 1968 deve essere valutato con estrema prudenza, senza cioè lasciarsi prendere la mano da troppo facili ottimismo. E infatti, quand'anche tale aumento dovesse essere confermato dal futuro consuntivo, e ciò dipenderà in larga misura dagli indirizzi generali e settoriali di politica economica che verranno seguiti nel prossimo futuro, il livello della produzione per il prossimo anno resterebbe pur sempre al disotto di quei livelli annuali raggiunti nel quadriennio 1962-65, superando di poco il livello del 1961.

Inoltre tale aumento presunto delle ultimazioni del 1968, non può autorizzare senz'altro un'illazione di ripresa effettiva delle iniziative del 1967; l'aumento infatti sembra doversi ascrivere piuttosto a fattori di ritardo nella realizzazione di opere già progettate nel 1966, dato che l'incremento delle progettazioni che si verificò nei primi mesi di quell'anno non trova ancora riscontro, in termini di ultimazioni, nel 1967.

Tutto questo induce, quindi, a ridimensionare, e in misura anche notevole, i facili ottimismo di fonte ufficiale quali quelli, ad esempio, contenuti nella relazione previsionale e programmatica recentemente approvata dal Consiglio dei ministri, ove si parla, a proposito dell'edilizia abitativa, di « sintomi di ripresa nel 1966, confermati nel 1967, che consentono di formulare attendibili previsioni di stabilizzazione dell'attività costruttiva ». Non essendo precisato su quali livelli avverrà la stabilizzazione, si deve desumere che l'affermazione è abbastanza generica.

Si può aggiungere infine che, per ciò che riguarda il 1969, al momento nulla si può dire sulla base di dati concreti o anche previsionali, e può giovare intanto meditare sul fatto che, sulla base delle previsioni formulate e del consuntivo ISTAT per il 1966, la media annua delle abitazioni ultimabili nel triennio 1966-68 raggiungerebbe un livello di

304 mila abitazioni circa, a fronte delle 385 mila realizzate annualmente in media nel quinquennio 1961-1965. La situazione edilizia permane pertanto molto pesante nel complesso, una situazione indubbiamente seria, coinvolgendo larghe masse di imprese e di lavoratori del settore e provocando ripercussioni negative in molti altri settori produttivi direttamente o indirettamente collegati a quello edile, e più in particolare su tutto il sistema economico del Paese.

Da tempo si discute del problema, da tempo si invoca l'adozione, da parte degli organi di Governo, di criteri di intervento più razionali e realistici, che, pur consentendo un'adeguata difesa degli interessi generali della collettività, permettano d'altra parte la produzione del bene « casa » in quantità ed a costi tali da soddisfare in misura sufficiente la domanda. Da tempo si richiede responsabilmente una radicale revisione della politica (o della non politica) seguita in questi ultimi anni nel settore, politica che, partita con lo sbandierato intento di mettere ordine e disciplina là dove prima esisteva solo l'abuso e il caos, partita con l'intento di reprimere inesorabilmente le speculazioni e gli arbitri, di consentire l'accesso al bene casa anche ai ceti meno abbienti, ha avuto invece come unico ed evidente risultato quello di gettare in una profonda e lunga crisi uno dei settori più importanti, dal punto di vista economico e occupazionale, del nostro apparato produttivo. Gli interventi fin qui seguiti per trovare una via d'uscita si sono dimostrati scarsamente efficaci. Prendiamo, ad esempio, il caso della legge 1 novembre 1965, n. 1179, a suo tempo tanto esaltata; questa legge, come ricordiamo, fu varata con finalità eminentemente anticongiunturali, e cioè allo scopo di stimolare la ripresa della attività edilizia e di favorire l'accesso del risparmio alla proprietà della casa. Le intenzioni erano evidentemente buone; sta di fatto, però, che, sul piano dell'applicazione pratica, la legge non ha funzionato, e, soprattutto, non ha avuto quegli effetti immediati e sciocchizzanti, vorrei dire, che, trattandosi di un provvedimento anticongiunturale, cioè

di una terapia di urto, era lecito attendersi. Alla scadenza dei termini fissati per la presentazione delle domande di mutuo agevolato erano pervenute agli istituti di credito autorizzati 34.794 domande, per l'importo di complessivi 379,9 miliardi di lire per l'acquisto di abitazioni già costruite, e 53.890 domande per l'importo di 4.547 miliardi di lire per la costruzione di abitazioni di tipo popolare. In tutto, le domande pervenute agli istituti di credito erano 88.684, per 4.926,9 miliardi di lire. Si valuta che, con i fondi stanziati per l'erogazione di contributi agli istituti mutuanti, sarebbe stato possibile erogare mutui agevolati per circa 125 miliardi per l'acquisto di alloggi già costruiti e per circa 375 miliardi per la costruzione di edifici residenziali.

Alla data del 31 marzo 1967, era stata presentata dagli istituti di credito agli uffici del Genio civile, per l'accertamento dei requisiti richiesti dalla legge, la documentazione per un importo di 207 miliardi. La parte di essa ritenuta regolare dagli uffici del Genio civile e rinviata agli istituti di credito fondiario riguardava mutui per un importo di oltre 194 miliardi, di cui 29,9 relativi ad acquisto di abitazioni già costruite e 164,3 miliardi relativi a costruzioni ancora da iniziare. Per queste ultime trattasi di progetti muniti di licenza edilizia, e quindi di immediato avviamento non appena perfezionate le pratiche di mutuo.

Per quanto riguarda i contratti di mutuo già stipulati, gli istituti abilitati hanno concesso prestiti per 23,2 miliardi per acquisto di abitazioni già realizzate e per 15,5 miliardi per nuove costruzioni. Pur essendosi registrata nei primi mesi di quest'anno una maggiore sollecitudine nelle deliberazioni e stipulazioni di mutui, ciò non pertanto appare facilmente prevedibile che i mutui agevolati consentiranno appena il collocamento di un modestissimo *stock* di abitazioni invendute; mentre, d'altronde, il limitatissimo contributo al collocamento dell'invenduto non può avere effetti anticongiunturali, nè può mutare la situazione del mercato edilizio.

Presidenza del Vice Presidente SECCHIA

(Segue R O V E R E). L'eccessiva ampiezza dei requisiti soggettivi richiesti dalla legge per la concessione di mutui agevolati e la indeterminatezza delle caratteristiche e dei prezzi delle abitazioni, protrattasi fino ad un mese prima della scadenza del termine per la presentazione delle domande di mutuo, hanno creato aspettative troppo ampie e, insieme, hanno creato delle ben prevedibili remore. È troppo facile dimostrare anche come il numero elevato delle domande affluite agli istituti di credito autorizzati non sia indice di validità della legge, ma una evidente prova dei suoi difetti, consistenti soprattutto nel fatto che molti cittadini, cooperative, enti, istituti e costruttori edili sono stati attratti dalla falsa illusione di poter ottenere dei facili finanziamenti, mettendosi poi in una posizione di attesa sia come acquirenti potenziali di abitazioni, sia come costruttori, provocando in tal modo un ulteriore rallentamento della già limitata attività del mercato edilizio e rinunciando ad avviare iniziative edilizie già predisposte con altre prospettive di finanziamento in attesa di ottenere la concessione di mutui a tasso agevolato.

In verità, molti di coloro che hanno richiesto il mutuo agevolato dovranno attendere ancora diversi mesi per conoscere l'esito definitivo e frattanto non prenderanno alcuna iniziativa in tutti quei casi nei quali le costruzioni progettate costituiscono tutto quanto essi possono intraprendere. Dalla presentazione delle domande all'avvio dei lavori trascorrerà parecchio tempo durante il quale molti imprenditori resteranno inoperosi, senza alcun giovamento per le loro aziende e per la ripresa dell'attività edilizia, in attesa di ottenere poi i mutui richiesti, attesa che alla fine risulterà, però, vana per la maggior parte di essi.

Resta inoltre da considerare cosa succederà sul mercato edilizio quando cominceran-

no ad essere poste in vendita, col concorso di mutui agevolati, le abitazioni costruite nell'ambito della legge n. 1179. È probabile che l'immissione nel mercato di questi alloggi renderà difficile e ritarderà il collocamento di quelli aventi caratteristiche simili e prezzi uguali o quasi, ma condizioni di pagamento meno favorevoli, e tale situazione durerà fino a quando saranno offerte in vendita abitazioni assistite da mutui a tasso agevolato. Così la legge n. 1179 in definitiva turberà ancora il mercato edilizio e l'attività costruttiva delle imprese private. A questo punto pare legittimo chiedersi perchè le autorità che misero a punto il provvedimento non vollero tener conto delle molteplici osservazioni che da più parti furono, a suo tempo, formulate, specialmente sull'aspetto più strettamente tecnico del provvedimento. La risposta va forse cercata in quello spirito pressappochistico e demagogico che spinge sovente Governo e maggioranza di centrosinistra ad affrontare i problemi del nostro Paese, anche quelli più complessi e vitali, senza i necessari approfondimenti e senza valutarne appieno le prevedibili conseguenze.

Basti considerare, tanto per fare un esempio diventato ormai celebre, quanto è avvenuto precedentemente alla Camera, in occasione della legge istitutiva dell'ordinamento regionale. Il Governo si è deciso ad istituire una Commissione di studio su diversi aspetti del problema non al momento della presentazione del disegno di legge, o prima della presentazione dello stesso, come la più umile logica avrebbe consigliato al fine di rendere possibile una più responsabile e ponderata decisione, ma solo al termine della discussione.

Una buona parte delle cause che hanno impedito alla legge n. 1179 di sortire i risultati sperati, oltre che alla deficienza di fondi della legge stessa ed alla vischiosità delle pro-

cedure applicative, va indubbiamente attribuita al permanere di una situazione generale sostanzialmente negativa che influisce in misura determinante sia sulle domande, sia sull'offerta; situazione determinata dall'esistenza di numerose condizioni limitatrici come, ad esempio, la scarsa redditività degli investimenti immobiliari, le perduranti incertezze in materia urbanistica e di disciplina dei fitti, i timori, sul mercato, di eccessivi oneri fiscali, la scarsa dinamica demografica ed occupazionale, l'aumento continuo dei costi di costruzione e quindi dei prezzi delle abitazioni.

Giunti a questo punto, consenta onorevole Presidente che spenda qualche parola al riguardo di alcune di queste che abbiamo chiamato condizioni limitatrici di una ripresa dell'edilizia abitativa, esaminando, anche se rapidissimamente, i costi di costruzione, l'andamento del fenomeno demografico e delle migrazioni interne, il regime vincolistico delle locazioni; considerazioni, queste, io ritengo, indispensabili per poter poi arrivare a parlare della legislazione urbanistica e trarne le dovute conseguenze.

Costi di costruzione. Il costo delle costruzioni edilizie è in continuo aumento. Per effetto dei rialzi verificatisi in alcune delle componenti del processo produttivo si sono registrati incrementi di rilievo e comunque molto più consistenti se rapportati agli incrementi delle risorse individuali di questi ultimi anni. È stato calcolato che, fra il 1959 e il mese di febbraio del corrente anno, l'indice del costo delle costruzioni edilizie è passato da 100 a 181 e tale notevole sbalzo è stato dovuto soprattutto all'aumento del costo della mano d'opera il cui indice, sempre alle date sopra riferite, è aumentato da 101 a 246. D'altra parte il costo della mano d'opera è destinato ad aumentare ancora anno per anno fino almeno a tutto il 1969, come è previsto dal contratto collettivo nazionale di lavoro della categoria. Gli aumenti che si verificheranno determineranno pertanto un ulteriore aumento dei costi di costruzione globali. Inoltre è da ritenere che anche il costo dei materiali da costruzione, rimasto sostanzialmente stabile in questi ultimi anni, dovrà lievitare per effetto soprattutto di riven-

dicazioni salariali, contribuendo ad appesantire ulteriormente i costi di produzione.

Il continuo aumento del costo delle costruzioni edili scoraggia indubbiamente una larga parte della domanda la quale, nonostante gli incentivi creditizi, spesso non dispone neanche della quota minima richiesta quale anticipo dell'acquisto. Pertanto non c'è da prevedere che, almeno a breve termine, possa verificarsi un sostanziale miglioramento della situazione attuale. La fissazione di *standards* edilizi generali attentamente studiati, le conseguenti variazioni degli *standards* urbanistici e, sulla base di questi *standards*, la coordinazione e l'unificazione dei materiali e della progettazione, potrebbero indubbiamente costituire dei validi provvedimenti per giungere ad una riduzione dei costi di costruzione nell'edilizia privata. Ma è fuori di luogo che occorreranno diversi anni prima di raggiungere traguardi e risultati soddisfacentemente positivi.

Nel frattempo, poichè non è assolutamente pensabile poter restare inerti di fronte al problema, sarà necessario cercare di ovviare alle gravi deficienze attualmente registrabili attraverso l'adozione di adeguate misure di politica economica dirette a bilanciare almeno in parte l'incidenza negativa delle numerose condizioni che ostacolano il normale svolgimento dell'attività produttiva nell'industria delle costruzioni edili.

Esaurito questo argomento sui costi delle costruzioni, vorrei ora toccare rapidissimamente un argomento che ha certamente un suo peso sulla domanda dell'abitazione, l'argomento dell'evoluzione demografica. Come è noto, nei periodi di stabilità o di sviluppo di un sistema economico il numero dei matrimoni tende ad aumentare mentre l'opposto si verifica invece nei momenti di depressione economica, periodi nei quali la domanda di abitazioni si contrae a volte anche in misura notevole e gli indici di affollamento e di utilizzazione degli alloggi si fanno stabili o, nei migliori dei casi, diminuiscono con lentezza estrema e comunque ad un ritmo assolutamente insoddisfacente. Ciò è apparso in chiara evidenza nel corso di questi ultimi anni, in coincidenza con la grave crisi che l'economia italiana ha attraver-

sato a partire dal 1964. Mentre, infatti, dal 1961 al 1963 i matrimoni erano andati rapidamente passando da 134 a 147 mila, a partire dal 1964 le difficoltà economiche hanno pesato in misura sempre più evidente. Nel 1966 i matrimoni sono stati 135 mila, cifra di poco superiore a quella registrata nel 1961 e notevolmente inferiore alle corrispondenti relative nel periodo 1962-65.

C'è da considerare, infine, che i giovani in età matrimoniale saranno, fra il 1967 e il 1969-70, in numero relativamente inferiore rispetto ai giovani degli anni seguenti. Infatti, durante il secondo conflitto mondiale, le nascite subirono una forte contrazione che limiterà nei prossimi due o tre anni il numero dei giovani in età di matrimonio e che, di conseguenza, non mancherà di fare sentire il suo peso sulla domanda di abitazioni.

Inoltre, poichè tutti i fenomeni demografici sono sottoposti a leggi di carattere naturale che presentano una rigidità assai rilevante, si presume che, in una fase di ripresa economica globale, il numero dei matrimoni possa fare registrare nuovi incrementi solo gradualmente con il trascorrere degli anni.

La domanda di abitazioni, pertanto, sotto questo aspetto, non sembra in grado di riprendere rapidamente, anche perchè occorrerà del tempo prima che i nuclei familiari in via di costituzione possano accantonare quella parte di risparmio da destinare all'acquisto dell'abitazione. Lo stesso discorso può essere svolto anche per quanto riguarda il fenomeno della migrazione interna, fenomeno strettamente legato all'andamento economico generale.

Come è noto, gli anni '60 sono stati caratterizzati da un notevole aumento dell'occupazione e dalla creazione di nuovi posti di lavoro, soprattutto nelle regioni settentrionali. Verso queste regioni, e precisamente verso il triangolo industriale Torino-Milano-Genova, si sono dirette le migrazioni interne che, soprattutto nelle città di Torino e di Milano, hanno imposto la soluzione di rilevanti problemi di carattere sociale, primo fra questi il problema dell'alloggio.

Nel 1962 i trasferimenti di residenza fra i comuni italiani avevano raggiunto 2 milioni 196 mila unità: una cifra, cioè, senz'al-

tro notevole, ma che probabilmente lo è ancora di più se si pensa che una parte dei lavoratori emigrati non ha provveduto ad effettuare le prescritte registrazioni anagrafiche.

A partire dal 1963 si è verificato un notevole rallentamento nell'andamento delle migrazioni interne: 1 milione 783 mila unità nel 1963; 1 milione 598 mila unità nel 1964; 1 milione 483 mila unità nel 1965. L'andamento del fenomeno demografico, nei suoi aspetti di fondo, risulta, pertanto, sfavorevole ad un incremento nel volume delle domande di abitazioni e, qualora altri fattori positivi dovessero prevalere nel prossimo futuro, ciò non mancherà quanto meno di esercitare una azione frenante. Ed un'ulteriore azione frenante sullo sviluppo dell'edilizia abitativa è messa in opera dal regime vincolistico delle locazioni.

Sulla situazione del settore edilizio e sull'andamento delle domande di abitazione influiscono certamente in maniera negativa anche fattori di natura psicologica, la cui importanza non deve essere assolutamente sottovalutata. Ricordiamo, ad esempio, il blocco dei fitti ancora sul tappeto, con tutte le sue implicazioni di carattere economico e sociale e che, fra l'altro, non rende certo allettante l'acquisto di abitazioni per investimenti e determina uno stato di generale incertezza che si ripercuote, come è stato accertato anche di recente da una indagine effettuata, su circa un terzo della produzione annuale di abitazioni, un tempo assorbita da piccoli risparmiatori-investitori.

Sarebbe veramente malinconico, per non dire altro, rifare, sia pure sommariamente, la storia dei vari provvedimenti adottati per cercare di risolvere l'annosa questione. Sta di fatto che un'ennesima puntuale proroga ha portato al 1° luglio prossimo la scadenza dell'attuale regime vincolistico che è veramente duro a morire. La proprietà dell'abitazione continua ad essere sottoposta ad un trattamento che non è molto lontano dalla confisca senza indennizzo, un trattamento perciò più severo della nazionalizzazione che, almeno, prevede l'indennizzo del bene espropriato in una misura uguale per tutti i cittadini che vi sono sottoposti. Alla radice di

questo modo di agire del legislatore vi è un fondamentale vizio di ragionamento sul quale è giocoforza insistere non per amore di astrazione o di polemica, ma perchè, solo quando si comincerà a ragionare diversamente, si potrà operare in maniera più razionale.

La premessa di questo ragionamento sbagliato è esatta: la casa è un bene di prima necessità. Ma l'errore comincia subito dopo: come bene di prima necessità, si dice, l'abitazione non può essere abbandonata al libero mercato, non può essere abbandonata alla legge della domanda e dell'offerta. Il legislatore deve intervenire per ristabilire un equilibrio che liberamente non si potrebbe raggiungere. È appena il caso di ricordare che la casa, come tutti i beni, ha un costo e che, se si vuole imporre un prezzo politico, il legislatore può ben farlo, ma a condizione di coprire a spese della collettività la differenza tra il prezzo politico e la quotazione del mercato. I beni mobili, quando sono colpiti da un calmier sbagliato, spariscono subito dal mercato bianco per riapparire sul mercato nero. Ma i beni immobili non possono sparire, una casa non può essere occultata come un sacco di farina o come un sacco di patate. È facile perciò sottoporre la casa al prezzo politico, ma se ne debbono subire le conseguenze. Nel caso del nuovo blocco dei fitti, di un regime cioè che dalla fine del 1967 alla metà del 1969 promette solo confusioni e liti e che non lascia per ora sperare nulla di meglio a partire dal 1º luglio 1969, le conseguenze sono due: il definitivo annichilimento delle speranze dei più sventurati risparmiatori congelati dal blocco di più di venti anni e il rinvio *sine die* della vera ripresa edilizia. Chi segue con tutta la necessaria attenzione le rilevazioni dell'Istituto per la congiuntura sente crescere in sé l'apprensione, sente crescere in sé lo sgomento per la crescente tendenza ai consumi che si diffonde in tutte le classi, in tutti i ceti del nostro Paese, e io non voglio qui ripetere quanto ho già avuto modo di dire in sede di discussione generale, ma la realtà del giorno d'oggi è che il risparmio è considerato o inutile o pericoloso. Già il capitale ha deci-

samente, e forse definitivamente, abbandonato l'agricoltura, e ancora mostra di non voler tornare agli investimenti industriali.

Il blocco dei fitti, reso ancora più complicato, più ingiusto, più tortuoso, terrà lontano per un pezzo il risparmiatore individuale dall'acquisto di abitazioni. La politica dell'urbanistica e dell'edilizia continuerà, come da anni, ad essere una politica cartacea.

Un ultimo breve cenno, e mi avvio alla conclusione, signor Presidente ed onorevoli colleghi, alla legislazione urbanistica. In campo urbanistico la legge 6 agosto 1967, n. 765, la cosiddetta legge-ponte, contenente modifiche ed integrazioni alla legge del 1942, ha suscitato insieme a taluni consensi anche numerosi dissensi e numerose perplessità; dissensi e perplessità che non sono stati sopiti o fuggiti neppure dalle recenti norme interpretative.

Non vi è dubbio che il provvedimento rappresenti un fatto positivo dal punto di vista generale in quanto destinato, tra l'altro, almeno nelle intenzioni, ad eliminare i ritardi che abitualmente si verificano nella concessione di licenze edilizie e di licenze di abitabilità, destinato ad eliminare le lunghe attese per l'approvazione di piani regolatori, con la conseguente applicazione delle misure di salvaguardia, l'assenza di piani particolareggiati, le difficoltà di aggiornamento di regolamenti edilizi vecchi di decenni; tutte circostanze, queste, che pongono freni ai programmi di intervento, sconvolgono le previsioni dei costi e dei tempi di realizzazione, impediscono l'impostazione anticipata di un piano commerciale.

Sotto questo punto di vista, quindi, la legge-ponte non potrebbe non essere considerata — malgrado la sua incompletezza e le soluzioni dubbie e di incerta attuazione in essa contenute — favorevolmente, se non altro perchè è la prima iniziativa concreta in materia di urbanistica in un Paese nel quale, da anni, di urbanistica si parla troppo e si fa assai poco.

Con essa i temi tanto spesso riecheggianti nelle aule dei congressi e dei convegni dovrebbero essere entrati finalmente in Parlamento, per trovarvi definizione normativa. L'urbanistica delle parole dovrebbe final-

mente cominciare a diventare l'urbanistica delle leggi e dei fatti.

Questi condizionali che usiamo per trattare questo argomento derivano però dall'impressione — già espressa in quest'Aula dal collega senatore Chiariello — che questa legge forse non potrà avere quegli effetti positivi che tutti si attendevano, sia per l'eccessivo accentramento dei poteri nelle mani dell'amministrazione centrale, sia perchè, vietando ogni lottizzazione fino all'approvazione dei piani regolatori ed imponendo eccessivi vincoli ed oneri ai privati, rischia di scoraggiare, anzichè favorire, la ripresa dell'attività edilizia.

Siamo d'accordo sulla necessità di imporre un ordine alla disordinata crescita dei centri urbani, ma questa esigenza di ordine non deve certamente comportare il soffocamento dell'edilizia privata, dalla quale dipende in larga parte la ripresa dell'attività edilizia e alla quale si dovrebbero concedere agevolazioni e non creare degli intoppi. Questi sono i motivi della nostra perplessità, pur non potendo negare *a priori* una certa validità alla legge stessa.

Naturalmente un giudizio più ponderato in materia potrà essere dato solo dopo che la nuova legge avrà subito il necessario collaudo sul piano pratico. A questo proposito non si può non rilevare come un primo ostacolo venga ad essere rappresentato proprio dai comuni, i quali, malgrado fossero a conoscenza da parecchi mesi dell'elaborazione della legge, non si sono affatto preoccupati, nella stragrande maggioranza dei casi, di predisporre gli strumenti necessari per la sua applicazione, lasciandosi poi sorprendere assolutamente impreparati.

Ma questa, onorevole Presidente, è la solita storia sulla quale si potrebbe fare un lungo discorso che porterebbe a delle amare riflessioni che sono certamente a conoscenza di tutti e che desidero, quindi, evitare, se non altro per motivi di concisione. Su questo argomento, d'altronde, interverrà in modo molto più dettagliato il collega senatore D'Andrea.

Queste brevi, e forse confuse considerazioni — e ne chiedo scusa al signor Presidente e agli onorevoli colleghi — io ho vo-

luto fare, intervenendo nella discussione della tabella n. 9 del bilancio di previsione dello Stato per il 1968, e desidero concludere richiamando l'attenzione di tutti sul fatto che il programma economico prevede la creazione di 1 milione e 400 mila nuovi posti di lavoro nel quinquennio. È un programma essenziale per le sue conseguenze sulla politica di piano in generale, ma bisogna considerare che ben difficilmente si potrà raggiungere questo obiettivo, confidando esclusivamente sui fenomeni di naturale lievitazione.

Questo problema dell'occupazione nell'edilizia si innesta perfettamente in quello della casa, problema che presenta aspetti morali, civili, umani e sociali che non possiamo ignorare. La casa, con il perpetuarsi della legislazione dei fitti bloccati, ha subito un declassamento: ha perduto quel posto che occupava nella mentalità e nel costume delle passate generazioni.

Ormai è considerato un fatto acquisito che la casa non si paga o, per meglio dire, che la casa si paga a prezzi irrisori, tutt'al più con l'equivalente di qualche pacchetto di sigarette. Questa mentalità nuova ha creato un danno psicologico e morale che non possiamo e non dobbiamo sottovalutare; ha scosso uno dei capisaldi della vita familiare, ha avuto ripercussioni deleterie soprattutto presso quella piccola borghesia che vive di reddito fisso.

Sono questi, onorevole Sottosegretario, molte volte i veri poveri, quelli che soffrono la vera povertà, la povertà ignorata perchè dignitosamente nascosta, la povertà che non urla, non sciopera e non assume i tanto facili atteggiamenti demagogici del « popppolo » con tre « p » e relativi tre stipendi in famiglia. Alludo alle vedove, alle figlie di funzionari dello Stato e di impiegati privati che, dopo anni ed anni di economie e non di rado di stenti, avevano investito un modesto e sudatissimo gruzzolo in un appartamento che doveva assicurare loro una certa tranquillità negli anni della vecchiaia.

Ebbene, questi vecchi ed i loro familiari, questi « servi ciechi della reazione in agguato », non riescono in molti casi neppure a pagare le tasse con il ricavato dell'affitto e sono letteralmente ridotti alla miseria. E

non dimentichiamo che nessuno di questi padroni di casa è in grado di spendere neppure le cifre necessarie per la manutenzione in efficienza dei loro appartamenti, onde il patrimonio edilizio subisce perdite ingentissime e se ne va alla malora.

Durante questi ultimi 22 anni sono venuti meno circa 100 miliardi all'anno di introiti — e si tratta di calcoli molto prudenti — che andavano ai proprietari di case. Sono oltre due mila miliardi che in altri tempi andavano in utili investimenti e che oggi vanno sperperati in consumi voluttuari.

Teniamo presenti queste considerazioni, onorevole Sottosegretario, e consideriamo oltretutto l'aspetto civile e morale del problema della casa: è questa una delle strade che ci permetterà di rimettere in moto l'edilizia italiana, questo settore di primaria e vitale importanza per l'economia nazionale. Grazie, signor Presidente. (*Vivi applausi dal centro-destra*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Rotta. Ne ha facoltà.

R O T T A . Signor Presidente, signor Sottosegretario, onorevoli colleghi, acqua e strade sono le due grandi richieste di tutte le regioni italiane; richieste che abbiamo sentito echeggiare anche qui in quest'Aula oggi da tutte le regioni italiane, dalla Sicilia al Brennero, e non a torto, perchè esse rappresentano la base del vivere civile, e il vivere civile consiste appunto nella dignità di vita e nella libertà di comportamento.

Ma, per limitarci alle vie di comunicazione, dobbiamo osservare che proprio attraverso di esse gli uomini possono conoscersi ed affratellarsi. Questa idealità l'avevano perseguita i nostri padri che, in uno slancio di grande spiritualità, avevano attuato quella che per noi è ancora una aspirazione e cioè di viaggiare per tutta l'Europa con una semplice carta d'identità o anche senza di quella.

Il muoversi è nel concetto della libertà. I dittatori fanno di tutto per limitare i contatti fra gli uomini, financo tra quelli appartenenti alla propria Nazione. Si può asserire senza tema di smentita che la via della comprensione tra gli uomini sta nella fa-

cilità ed economicità dei trasporti, e alla comprensione possiamo aggiungere il progresso ed il benessere.

In base a queste considerazioni il piccolo Piemonte perforò il Frejus e più tardi l'Italia si impegnò nel traforo del Sempione e nella costruzione di molteplici strade ferrate e rotabili per congiungersi alle Nazioni vicine e per alimentare le vie di comunicazione interna. In verità anche ora si cerca di perseguire lo stesso indirizzo, e sono in avanzata costruzione le autostrade che dovrebbero percorrere tutta l'Italia.

Ma un frenetico desiderio, alimentato dalla necessità di trasportare sempre più uomini e cose, fa sì che alcune regioni si impegnino anche direttamente per risolvere il problema dei trasporti, non risultando sufficiente l'aiuto che può dare lo Stato.

Una di queste è il Piemonte, del quale è bene conoscere le necessità, le iniziative, le difficoltà nelle quali si dibatte, chiedendo al Governo non aiuti, se questo non li può dare, ma tolleranza per iniziative che la regione finanzia quasi tutte in proprio.

In verità l'Italia settentrionale, che pure deve ringraziare le Alpi perchè le procurano un clima temperato ed una sufficiente quantità di acqua, ha trovato nelle Alpi una remora ai suoi scambi col resto dell'Europa.

Il Piemonte, dopo avere cercato con autostrade di migliorare le vie di comunicazione interne (e ricorderò solo, quasi da un punto di vista storico, la Torino-Milano, di un'altra epoca) si accorse che, se non voleva morire asfittico, doveva risolvere il problema delle comunicazioni con i Paesi confinanti in un modo adeguato ai nostri tempi.

Da qui le iniziative di trafori autostradali che, sebbene non ancora ben raccordati con le strade interne, hanno dimostrato di essere efficaci, economici, ma rapidamente insufficienti.

Nel tentativo di risolvere i suoi problemi, il Piemonte ha dimostrato anche che, attraverso queste vie, si favoriva la soluzione di un problema nazionale, poichè poco valore avrebbero le autostrade che percorrono e si irradiano per tutta la Penisola se mancassero le vie di accesso per l'Italia.

I trafori, per le città del Piemonte, hanno il valore dei porti per le città marinare e la stessa importanza dei porti per l'entroterra. Anche se lo si è già detto e ripetuto in altre occasioni, giova ricordare quali sono la posizione e la funzione del Piemonte odierno. Del resto, il ripeterne le ragioni nulla toglie alla loro validità, almeno fintanto che non si giunga, non soltanto al riconoscimento delle nostre esigenze, ma anche e soprattutto alla serie di interventi e appoggi dello Stato che costituiscono la premessa della loro realizzazione.

Si è detto dunque che il centro di gravità del Mercato comune europeo oggi operante nel centro Europa si sposterebbe verso la nostra Penisola, sia in seguito alla rinascita del Mezzogiorno, sia in seguito alla conseguente dislocazione nel nostro territorio di impianti energetici e industriali, sia per le correnti di traffico che si dovranno stabilire con i Paesi di nuova indipendenza dell'Asia e dell'Africa.

Si è detto che il Piemonte è destinato, sempre nel quadro in via di formazione dell'unione europea, alla funzione di regione-porta tra le aree nord-occidentali e quelle mediterranee dell'intera comunità europea.

Non c'è chi non veda la profonda differenza tra il Piemonte proiettato sul piano europeo, con i compiti e le responsabilità che questa nuova posizione comporta, e un Piemonte oleografico, messo da parte, non preparato ad affrontare e risolvere problemi di dimensioni europee.

Ognuno vede che una tale preparazione richiede in primo luogo e con urgenza la sistemazione dei trafori, della rete stradale, delle linee aeree, degli aeroporti che interessano il Piemonte; la soluzione di tali problemi risiede in provvedimenti adeguati per il raggiungimento di fini non più locali, regionali, limitati, sibbene di un più vasto respiro e che comportano interessi nazionali e sopranazionali.

Riconosciute per valide queste premesse, chi vorrebbe rinunciare, onorevoli colleghi, ai benefici che deriverebbero, e certamente derivano, alla nostra economia, per non dire al prestigio di membri della Comunità, lasciandoli ai nostri vicini d'oltralpe? Infatti,

lo sviluppo europeo preme alle porte, e se troverà sulle Alpi una barriera, la vicina regione della Francia meridionale potrebbe assumere e svolgere le funzioni che competono al Piemonte, in virtù della sua posizione.

Da questa sommaria esposizione, dovrebbe apparire chiaro che il settore dei trafori e delle strade in Piemonte, come pure quello delle linee aeree che lo attraversano e che vi fanno scalo, è di importanza primaria e merita tutta l'attenzione di questa Assemblea e dei Ministeri competenti.

Non è retorica aggiungere che in Piemonte questi problemi sono sentiti vivamente dagli organi amministrativi dalle autorità e dalle personalità più responsabili dalle categorie interessate e da quanti desiderano e prendono parte all'incremento della regione, non sotto specie campanilistica, che è un modo provinciale di sentire non abituale da noi, ma con una volontà che si avvicina volenterosamente a quella che dovrà essere l'Europa di domani.

Se vogliamo dare uno sguardo ai trafori, che sono punti di passaggio obbligato e che, nel nostro caso, mettono — o dovrebbero mettere — in comunicazione il Piemonte con la Francia e la Svizzera, possiamo considerare che, quando ebbe inizio l'era dei grandi trafori, nel secolo scorso, la loro costruzione era legata allo sviluppo delle strade ferrate. Una concezione, questa, che si addiceva ai tempi in cui la politica dei governi, condizionata dalla orgogliosa sovranità dei singoli Stati, da nazionalismi di data più o meno recente e a volte accesi, da un'economia che, a confronto a quella di oggi, si potrebbe dire chiusa, cominciava appena ad essere temperata da qualche accenno di fratellanza nel nome del progresso.

I trafori di allora, così come ci appaiono ora, costituivano i primi spiragli tra le Nazioni europee, che avevano ancora nelle loro mani le redini della grande politica internazionale e, bene o male, erano arbitre della loro stessa storia e di quella del mondo intero.

I trafori erano concepiti in funzione solo delle ferrovie, che praticamente assorbivano tutto il traffico. D'altra parte, in un'Europa divisa in compartimenti stagni, nella quale la

automobile non esisteva o cominciava appena ad apparire, non si sentiva gran bisogno di nuove strade, nè di altre vie di comunicazione. Senza contare che le strade non ferrate avevano un'importanza strategica determinante, per il modo e i mezzi con cui si conducevano le guerre.

Doveva passare molta acqua sotto i ponti prima che il progresso tecnico e l'industria automobilistica si affermassero, e molta di più prima che si arrivasse ai primi validi tentativi di federalismo europeo.

Nel primo dopoguerra si erano cominciate a costruire alcune nuove strade o autostrade adeguate ai tempi di allora, come la Torino-Milano, ma che, nella realtà, avevano poco a vedere con quelle del secondo dopoguerra.

Nel secondo dopoguerra, con il nuovo assetto mondiale, con la nuova Europa privata del suo secolare primato di continente guida, è cominciata la revisione e la rivalutazione sulle basi imposte dalla sua condizione di territorio costretto e compresso tra l'ovest e l'est; rivoluzione e rivalutazione che hanno investito tutte le posizioni e i problemi politici, sociali, finanziari e tecnici; tra questi ultimi, i problemi delle comunicazioni e dei trasporti europei nel loro insieme i quali, come gli altri, richiedevano di essere considerati sotto un diverso angolo, ed esigevano soluzioni aggiornate.

Ai nostri giorni i trafori sono diventati una necessità vitale, e quanti più sono, meglio è, perchè le correnti di traffico aumentano con l'intensità richiesta dalla integrazione economica europea. Dogane e passaporti stanno per diventare un ricordo del passato, almeno lo speriamo, l'ultimo diaframma in fatto di formalità e di fiscalismo tra le Nazioni del Mercato comune.

Bisogna abbattere, però, anche i più pesanti diaframmi posti dalla natura, e aumentare il numero dei trafori, perchè quelli attualmente esistenti in Piemonte non bastano a smistare nella direzione giusta e per la via più breve le file di autotrasporti e di automobili da e per la nostra regione.

Gli economisti sanno bene cosa significhi e quanto incida sui costi il dover allungare i percorsi, specie in regime di concorrenza e di scelte, quindi, che potrebbero far preferire

altre vie meno lunghe e meno costose delle nostre.

Non è però solo la questione dei costi che può scoraggiare i produttori e gli imprenditori, ma anche il turismo contemporaneo che esige da parte sua molto spazio ed ha fretta di arrivare, di vedere e di ripartire.

Anche nel settore delle comunicazioni turistiche il ritmo sta diventando frenetico e noi abbiamo tutto l'interesse ad assecondare questa tendenza che si traduce in un apporto massiccio di valuta pregiata.

Non bisogna poi dimenticare, se si vuole soddisfare tutti e tutto, che i valichi non sono aperti tutto l'anno, ma solo dove e quando le condizioni meteorologiche lo consentono. Pertanto bisogna poter disporre anche di valichi non soggetti alla temporanea stasi invernale. Il turismo infatti non è più una caratteristica dei mesi estivi, anche se le punte massime si registrano in questi mesi; ma come gli altri scambi continua ininterrotto per gli altri mesi dell'anno e conviene favorirlo. Né, in definitiva, l'economia di una Nazione può essere soggetta e regolata a seconda del ritmo delle stagioni più o meno clementi e favorevoli, come si verifica nei più miseri aggregati umani.

Bisogna, infine, tener conto che non sarebbe di alcuna o di scarsa utilità, limitatamente alle esigenze interne, il costruire autostrade se queste non venissero collegate tempestivamente alla rete stradale estera. Similmente trafori che non abbiano efficienti autostrade di accesso, come accade purtroppo, servono poco: trafori ed autostrade debbono nascere e prosperare in simbiosi per costituire un investimento sicuramente fruttifero.

Ora, i trafori piemontesi sono pochi, molti invece quelli da costruire. Mi permetto passarli brevemente in rassegna, indicando per ciascuno i dati essenziali, le considerazioni in base alle quali la loro realizzazione è ritenuta, più che opportuna, indispensabile ed urgente per i benefici che ne deriverebbero, sempre, si intende, senza perdere di vista la destinazione di tali opere che eleverebbero il Piemonte da regione italiana di frontiera a zona di grande interesse della Comunità economica europea, a punto di passaggio, di incrocio, di smistamento e di convergenza del-

le infinite attività contemplate nel programma federalistico europeo.

Accanto al traforo ferroviario del Fréjus, manca un traforo stradale che colleghi la pianura padana con l'occidente lungo la direttrice est-ovest. L'apertura di questo nuovo traforo è fondamentale per l'assetto dell'intera struttura economica e produttiva piemontese e per le sue prospettive di sviluppo nazionale ed europeo, facendo parte del piano di infrastrutture viabili di carattere internazionale che gli enti pubblici piemontesi hanno impostato ed avviato sulla base di un esame documentato e realistico della situazione e dei suoi sviluppi futuri.

Nel quadro organico delle comunicazioni che dovrà consentire al Piemonte di inserirsi nell'area del Mercato comune come regione di passaggio per gli scambi internazionali e come generatrice di forti flussi di traffico, uno dei cardini è costituito dalla direttrice est-ovest, strade europee E-13 ed E-53 lungo l'asse del 45° parallelo che, attraverso Lione e il traforo del Fréjus, la Torino-Milano e la Milano-Piacenza, innesta la rete stradale italiana in quella francese.

La realizzazione del traforo fu intrapresa con la costituzione nel 1960 della società italiana per il traforo autostradale del Fréjus, la SITAF, cui partecipano per un terzo gli enti pubblici territoriali, per un terzo gli enti pubblici economici e per un terzo gruppi industriali, assicurativi e finanziari di Torino con un capitale di 6 miliardi. La società francese consorella è stata costituita nel 1962 con analoga organizzazione. Il finanziamento dell'opera è previsto a carico esclusivo delle due società interessate, senza oneri diretti per gli Stati italiano e francese. L'esito delle trattative che garantiranno la necessaria copertura, senza ricorso al mercato finanziario italiano, è condizionato alla stipulazione della convenzione internazionale per il traforo ed al successivo affidamento alle due società interessate della concessione per la costruzione e la gestione dell'opera stessa. Da parte italiana in particolare si è in attesa di un riconoscimento concreto del progetto da parte del Governo con l'inserimento del progetto stesso nel piano quinquennale, sempre senza contributi da parte dello Stato, come

si è detto. L'inizio dei lavori è previsto per il 1968 e la sua apertura al traffico per il 1973. Tali dati presuppongono che l'accordo definitivo tra i Governi e il piano finanziario definitivo avvengano nel 1968.

Il traforo assicurerà vantaggi indiscutibili, specialmente durante l'inverno, per i trasporti a grande distanza. Si calcola che a seguito dell'apertura del traffico vi transiteranno in un solo anno circa 800.000 veicoli dei quali un terzo addetti al traffico industriale e due terzi appartenenti a quello turistico. L'intensità del traffico, dunque, escluderà una ipotetica concorrenza con il traforo del Monte Bianco che, per sua parte, sarà ugualmente impegnato in pieno. D'altra parte dalle nuove correnti di traffico e da tutto il movimento che si svilupperà attraverso la nuova via di transito dipende anche il risveglio di vaste zone e di città, come ad esempio quella di Susa che è prossima al punto di convergenza e di passaggio obbligato delle reti stradali italiane e francesi. Tali previsioni giustificano il costo dell'opera preventivato nel 1964 in 27 miliardi e 800 milioni complessivamente.

A questa cifra tuttavia, già di per sé suscettibile di revisione in sede di aggiornamento e definizione dei piani finanziari, andrebbero aggiunte quelle per il completamento dei tratti stradali e autostradali di accesso al traforo. L'Amministrazione provinciale di Torino e la SITAF in collaborazione con la ANAS provvederanno alla sistemazione della statale che collega Bardonecchia con Susa e Torino. Si tratterebbe tuttavia di una sistemazione provvisoria perché si pensa venga aprire fra l'altro una strada nuova lungo la Valle di Susa adeguata al traffico presumibile dal traforo a Torino.

Il problema viabile a livello continentale da parte francese sarà risolto con una autostrada a due carreggiate da Lione, attraverso Chambéry, a San Giovanni di Moriana fino all'imbocco della galleria. Il traforo servito da strade superate non corrisponderebbe ai fini per i quali è stato aperto. Si impone quindi una accelerazione dei tempi di studio e di progettazione per giungere alla fase esecutiva, previa approvazione, in modo che lo sfasamento dei tempi di realizzazione del

tunnel da una parte e delle strade d'accesso dall'altra non pregiudichi l'efficienza di tutto il sistema di comunicazioni. Purtroppo, malgrado l'urgenza che tutto il complesso riveste, pare si sia lontani dal completare perfino gli studi sulla nuova rete stradale.

Un altro traforo è quello cosiddetto del Ciriegia Mercantur, concepito in funzione del traffico verso l'Europa centrale da una parte e dall'altra verso la Costa Azzurra e il Mediterraneo francese facendo perno sul Piemonte. In una prospettiva a raggio anche più ampio verrà ad unire il nord Europa e la Valle padana con la Provenza, il sud della Francia e la Penisola iberica. Con il traforo, che dovrebbe essere il più lungo del mondo con i suoi 12.380 metri, si raggiungerà Nizza da Cuneo con 111 chilometri di strada, mentre l'attuale percorso è di 128 via Sospello oppure di 138 via Ponte San Luigi. A suo vantaggio questo traforo ha la più bassa quota di accesso che è 1185 metri. Come per il Fréjus nel 1964, è stata costituita la Società italiana per il traforo del Ciriegia, la SITRACI promossa dalle provincie di Cuneo, la città che ha maggiormente caldeggiato la esecuzione dell'opera, di Asti e di Alessandria. Ne fanno parte ben 62 enti pubblici in tutto. Il capitale ammonta a 1199 milioni di lire. L'impegno messo in questa opera dalla provincia di Cuneo è veramente ammirevole e si è già iniziata la costruzione di un cunicolo esplorativo, che è in fase di attuazione e che dovrebbe prolungarsi per 3 chilometri nell'interno della montagna.

In Francia, però, deve essere ancora costituita la società corrispondente che dovrà sostenere, insieme a quella italiana, la spesa preventivata nel 1964 in 24 miliardi da dividere a metà. Il ritardo nella costituzione della società francese non dipenderebbe da difficoltà nel reperimento dei mezzi finanziari, che anzi sarebbero cospicui a quanto si assicura. Per quello che si riferisce all'impegno del Governo in questa azione, io potrei leggere quella che è stata la conclusione della Conferenza permanente delle Camere di commercio italo-francesi della zona di frontiera. « Si imporrebbe » — dice tale conclusione — « pertanto, un voto della Conferenza affinché la società francese venisse costituita

al più presto e ciò in conformità, del resto, con lo stesso voto già espresso dalla XV Assemblea della Conferenza permanente nella mozione di chiusura del convegno di Saint-Vincent, nel settembre ultimo scorso (cioè nel settembre 1967), invitando i rispettivi Governi delle due nazioni confinanti a considerare i trafori del Fréjus, del Ciriegia e del Colle della Croce nei piani di programmazione economica quali infrastrutture di base necessarie anche in zone non ancora sufficientemente sviluppate o in fase di sviluppo ». Quindi saremmo molto grati se il Governo veramente intraprendesse questa opera che le Camere di commercio hanno invocato.

Il terzo traforo in predicato è quello del Colle della Croce. Si è detto che lo scopo dei trafori, nel quadro dell'economia europea, è quello di spianare ed accorciare le linee di comunicazione. Fra Torino e Marsiglia l'itinerario più breve e facile passa da Pinerolo, percorre la Val Pellice, sale la Conca del Pra, attraversa il Colle della Croce e scende in Francia fino a Marsiglia con un percorso di 350 chilometri.

Come dimensione, rispetto agli altri valichi e trafori, che costituiscono opere colossali di ingegneria e richiedono investimenti altrettanto cospicui, quello del Colle della Croce sarebbe molto più modesto: 3500 metri di lunghezza in totale. Il relativo progetto è ovviamente meno impegnativo di quello degli altri maggiori trafori, come si desume dai dati disponibili.

I benefici, tuttavia, sarebbero uguali e forse superiori a quelli degli altri trafori. La difficoltà maggiore non starebbe nel costo del traforo preventivato per la prima volta nel 1965 in 3 miliardi e in una seconda, pare definitivamente, nel 1966 in 5 miliardi. Il traforo, infatti, richiederebbe una strada nella Val Pellice tra Villanova e il Pra, dove si aprirebbe la galleria in luogo della stradetta comunale, della mulattiera oggi esistente, per un percorso di 11 chilometri.

Per quest'opera si spera nei contributi statali, ottenibili in quanto la zona è classificata come depressa. Quest'anno è stata costituita la Società italiana per il traforo della Croce, la SITCRO, con un capitale iniziale di 150

milioni di lire che avrà il compito di completare gli studi. Questa direttissima Torino-Marsiglia, come è chiamata dagli esperti, migliorerebbe gli scambi tra la regione marsigliese e quella piemontese-lombarda, con aperture sulla Lingua d'Oca e la Spagna ad ovest, sul Veneto e sull'Austria ad est.

Sulla base dei dati relativi allo sviluppo della motorizzazione privata e al progresso economico e sociale delle zone interessate alla strada, si calcola che nel 1975, anno di presunta apertura del traforo, vi si registrerà un passaggio di 840 mila autovetture e 3 mila camion. Queste cifre superano quella degli 800 mila complessivi automezzi all'anno attribuiti per ora al traffico del futuro traforo del Ciriegia. Anche questa nuova galleria esige strade adeguate. Sul versante francese verranno attuati lavori di miglioramento dell'arteria di accesso che sono già in buono stato di percorribilità. L'impegno da parte italiana è maggiore; la provincia di Torino ha preparato un progetto di strada che da Bobbio sale alla Conca del Pra, lunga 15 chilometri, il cui costo è preventivato in 5 miliardi.

Il problema più grosso è appunto costituito dalla strada di accesso della Conca del Pra; vi è già stato un piccolo finanziamento del Governo con 150 milioni che ha permesso di fare un chilometro di strada, ma occorrerebbe un impegno assai più sostanzioso e sarei grato se il Governo potesse darmi delle assicurazioni in proposito.

A ulteriore completamento delle notizie fornite si può rilevare che tra il Monginevro e la Maddalena, cioè tra i due colli che sono uno a nord e uno a sud del Colle della Croce, per oltre 100 chilometri non esistono posti di transito con la Francia e che la Maddalena è chiusa d'inverno e il Monginevro lo è saltuariamente.

Un breve accenno, se mi è ancora permesso, al traforo del Colle della Scala, prima di concludere questo argomento dei trafori. A questo proposito non è necessario ricordare l'adagio secondo il quale non è conveniente mettere troppa carne al fuoco, e ciò per due buone ragioni: in primo luogo perchè, in una discussione che si riferisce ai problemi delle grandi comunicazioni stradali europee, è op-

portuno includere anche quelli che presentano soluzioni e realizzazioni per così dire un po' avveniristiche; in secondo luogo, per la notizia di un progetto per il traforo del Colle della Scala che ci proviene dalla Francia che provvederebbe anche alla spesa. Scopo del traforo sarebbe di mettere in comunicazione Briançon con Bardonecchia, realizzando la possibilità di collegare le Alpi marittime inferiori alla Savoia per evitare un lungo giro verso la Valle del Rodano. Quindi si potrebbe dire che si tratta di un lavoro interno della Francia.

Tra le opere che riguardano esclusivamente il nostro versante, è indispensabile citare quelle relative al miglioramento delle arterie di avvicinamento al traforo del Gran San Bernardo. Le cifre dell'attuale traffico, per sufficienza di alcuni tratti, ma potranno aumentare notevolmente quando non ci saranno più orari ridotti e limiti per il traffico pesante, imposti dall'attuale manchevolezza stradale.

Trattando delle necessità dei nuovi trafori da eseguire in Piemonte, si è già detto di questi assurdi inconvenienti che si ripercuotono sulle relative gestioni. Il traforo senza strada adeguata, che assicuri uno scorrimento rapido di automezzi di qualsiasi portata, è utile solo per metà. Nel caso del traforo del Gran San Bernardo vi sono almeno due tratti importanti che strozzano ancora la corrente del traffico: l'autostrada Verrès-Aosta progettata e non ancora costruita che interessa anche il traforo del Monte Bianco, in quanto le strade per i due trafori si biforcano ad Aosta e sono comunicanti con la città; il tratto Aosta-Saint Rhèmy che fa parte della strada del traforo del Gran San Bernardo.

Non scema la pena, anzi aggrava il danno, l'incresciosa contingenza che sul versante svizzero non si è fatto ancora nulla per adeguare la rete autostradale alle esigenze del traffico su scala europea.

Per concludere i cenni sui trafori, e prima di passare alle autostrade in Piemonte, è opportuno insistere sulla mutata strumentalità della cerchia delle Alpi che da muro divisorio posto dalla natura a difesa del territorio nazionale sottostante, possono e devono trasformarsi, mediante i trafori, nei polmoni di

Europa ricchi di ossigeno da irradiarsi giù giù da un versante all'altro, sia che si tratti di industrie, di commerci, di turismo, rappresentando nel complesso una svolta decisiva nell'economia alpina.

Quanto al Piemonte, giova ripeterlo, diventerebbe il grande crocevia dell'Europa di domani. Per comprendere la portata del problema, della soluzione delle strade in Piemonte e quindi del miglioramento e completamento dell'attuale sistema di strade, occorre vederlo in prospettiva storica. Sul finire dell'800 l'asse europeo cominciò a spostarsi dalla secolare linea Parigi-Londra a quella più orientale che unisce Rotterdam a Milano, lungo il fiume Reno. Questo spostamento ha contribuito all'ascesa di Milano che si trova sulla direttrice nord-sud, in un punto di unione tra due Paesi a nord della nostra Penisola, fino al Mediterraneo.

Torino invece, e l'economia piemontese, hanno continuato a subire le conseguenze di una posizione periferica ed hanno avuto uno sviluppo in prevalenza industriale, quello sviluppo che, come tutti sanno, costituisce la salvezza del Piemonte. Con il nuovo sistema stradale, il centro di gravità stabilitosi nella pianura padana verrebbe ad essere integrato da un nuovo e importante quadrilatero economico, tra Genova, Marsiglia, Lione e Torino.

Altri fattori favorirebbero lo sviluppo del Piemonte, almeno secondo gli studi dello IRES che qui riporto nelle loro conclusioni, lasciando ad esso la responsabilità di quanto asserito. L'IRES appunto dice che in favore di quello che sarà lo spostamento delle industrie dal Nord Europa verso l'Italia, gioca il fatto che le regioni dell'Europa settentrionale sono sature; l'industria non dipende più, come in passato, dalla presenza del carbone e del ferro. Il triangolo industriale italiano e la Francia del sud sono vicine alla Spagna ed all'Africa, cioè alle zone di sviluppo dell'avvenire.

Per quanto si riferisce alle strade io potrei sintetizzare dicendo: poche strade; e poche sono veramente le strade statali dell'ANAS che noi troviamo in Piemonte; sono della lunghezza di 2.500 chilometri, nei confronti dei 37 mila chilometri delle strade statali di

tutta Italia, cioè con un modesto 6,1 per cento del totale. Gli stanziamenti stessi della ANAS per il Piemonte si aggirano intorno al 6 per cento del totale, e da questo deriva forse anche il non buono stato delle strade statali piemontesi. Confrontiamo ora queste cifre con la circolazione stradale giornaliera sulle strade piemontesi, sempre del 1965: troviamo 291 mila auto contro le 133 mila del 1960, con un aumento del 190 per cento; 42 mila autocarri contro i 23 mila del 1960, con un aumento dell'85 per cento. In particolare l'aumento della circolazione su alcune strade è impressionante: sulla Vercelli-Alessandria l'aumento, dal 1960 al 1965, è stato del 295 per cento per le autovetture e del 450 per cento per gli autocarri; sulla Tortona-Novara, del 330 per cento per le auto e del 280 per cento per gli autocarri; sulla Torino-Ponte Ticino del 100 per cento per le auto e del 10 per cento per gli autocarri.

Poche, direi, sono anche le autostrade, se noi prendiamo in considerazione quelle attualmente in funzione in Italia e quelle che erano percorribili fino al 31 dicembre del 1966, in Piemonte.

Bisogna premettere che la situazione autostradale italiana, al 31 dicembre 1966, si presentava così (secondo le Camere di commercio italiane delle zone di frontiera): autostrade in esercizio 2.212 chilometri, dei quali 245 in Piemonte (contro, ad esempio, i 353 della Lombardia e i 332 dell'Emilia-Romagna e i 254 della Toscana).

Tale situazione, al fine dell'ottenimento della priorità cui si è accennato, andrebbe messa a confronto con le attuali previsioni secondo le quali la rete autostradale italiana dovrebbe raggiungere i 4.875 chilometri.

Nei 2.263 chilometri di strade e autostrade nuove dovrebbero dunque essere incluse le strade da costruire in Piemonte, intese ad accorciare le distanze trasversali e longitudinali lungo le direttrici del traffico nazionale e internazionale laddove si disponga dei raccordi con le strade di Paesi confinanti attraverso nuovi trafori; a ridurre i tempi effettivi di percorrenza nei due sensi verso il Nord e verso il Sud nonché nelle direzioni est ed ovest; a offrire insomma alle correnti circolatorie, già in via di notevole accresci-

mento secondo i dati sopracitati, nuove condizioni di fluidità, di sicurezza, oltre alla possibilità di ulteriori sviluppi.

L'autostrada Torino-Piacenza, lunga 165 chilometri, si immette da una parte nell'Autostrada del sole tagliando fuori Milano e liberando le autostrade della direttrice Torino-Milano-Trieste; dall'altro consente l'inserimento nella Serravalle-Genova, aumentando e migliorando le comunicazioni con il mare.

L'intera opera sarà ultimata nel 1969, ma già nel 1968 saranno in funzione alcuni tratti come quelli di Piacenza-Voghera e Torino (Santenna)-Asti.

La spesa prevista è di 30 miliardi, dei quali 16 già impiegati nelle opere di costruzione.

Se si pensa che il piano ANAS-IRI non contemplava autostrade per il Piemonte, limitando soltanto l'intervento statale a un contributo governativo per le strade in concessione, si ha la misura dell'energia e della efficienza con cui si sta realizzando l'intera opera.

Per quest'autostrada in ogni modo non si hanno preoccupazioni finanziarie; approvata la progettazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il Ministero del tesoro ha concesso la garanzia dello Stato alla prima quota di 7 miliardi del prestito obbligazionario; e la Banca d'Italia ha autorizzato l'emissione di tutte le obbligazioni per l'importo complessivo di 27 miliardi.

L'autostrada Verrés-Aosta, o per meglio dire il tratto ancora da costruire dell'autostrada Torino-Aosta, verrà realizzata a cura della Società autostradale valdostana con il concorso dell'amministrazione regionale e degli enti pubblici territoriali e di credito.

E' di importanza fondamentale nella grande viabilità europea essendo destinata ad inserirsi negli itinerari: Ginevra-Aosta-Torino-Savona; Losanna-Aosta-Torino-Savona, previsti dalla convenzione di Ginevra con le sigle E-21a ed E-21b per un tronco comune ai due itinerari (lungo 48 chilometri) da Aosta a Quincinetto all'incirca.

Il primo di questi due itinerari passa attraverso il traforo del Monte Bianco, il secondo attraverso il traforo del Gran San Bernardo. La realizzazione di tutta l'autostrada consen-

tirà dunque l'assorbimento dei traffici internazionali e di quelli a media distanza e ridurrà le correnti di traffico sulla strada statale 26 che è gravatissima.

Il completamento dell'autostrada appare urgente se si pensa che nel 1966 sulla Torino-Quincinetto è stato registrato il passaggio di 2 milioni e 725 mila veicoli circa, cioè quasi 7500 al giorno, con un incremento del 13,24 per cento rispetto all'anno precedente.

E' poi in costruzione un'altra piccola autostrada, la cosiddetta « Bretella », che dovrebbe raccorciare, per i viaggiatori provenienti da Milano, attraverso una scorciatoia Santhia e Ivrea, il tragitto tra Milano e la Valle d'Aosta.

I vantaggi di questo, che si potrebbe chiamare un completamento di autostrada in quanto allaccia i due tronchi autostradali della Torino-Milano da una parte e della Torino-Aosta dall'altra, appaiono evidenti quando si pensa che consente ai traffici non diretti a Torino di tagliare fuori la città con notevole risparmio di tempo. Una funzione analoga dovrebbe assolvere il sistema di tangenziali che si snoderebbe attorno al territorio della città di Torino a modo di raccordo anulare a larghissimo raggio.

Le tangenziali collegherebbero tra loro strade e autostrade: la prima, tangenziale sud, consentirebbe l'accesso alle autostrade Torino-Piacenza e Torino-Savona. Questa tangenziale, della quale si è presa particolare cura la provincia di Torino con la società ATIVA, vorrei raccomandarla particolarmente al Governo, poiché è uno degli elementi indispensabili al buon funzionamento delle autostrade e delle strade del sud di Torino.

L'autostrada Savona-Ceva-Fossano riveste un particolare interesse per il Piemonte che verrebbe ad essere collegato con la riviera ligure di ponente attraverso una via di scorrimento rapida quanto le altre già citate. Il progetto di prolungamento da Fossano a Torino è all'esame dell'ANAS: il nuovo tratto, della lunghezza di 49 chilometri, comporterebbe una spesa di 25 miliardi; da quanto mi risulta, per il finanziamento di questo nuovo tratto di autostrada, che non sarebbe altro che il prolungamento dell'autostrada

finora esistente, che va da Savona a Fossano, non sarebbe richiesto l'intervento dello Stato. Il consiglio di amministrazione della SPASIS, cioè la società che si occuperebbe di questa costruzione, assumerebbe l'impegno di elevare il capitale sociale da 15 a 20 miliardi destinando il supero, cioè i 5 miliardi di aumento al prolungamento della autostrada da Fossano a Torino.

La necessità di prolungamento dell'autostrada fino a Torino, è dimostrata dal fatto che nel 1966 sulla Ceva-Savona è stato registrato il passaggio di ben 3 milioni di veicoli; in particolare il passaggio dei veicoli industriali pesanti e di auto con oltre 40 posti, tipo gran turismo ha avuto un incremento del 127 per cento rispetto all'esercizio precedente.

Per quanto si riferisce all'autostrada che dovrebbe unire Voltri-Genova al Sempione, su questa autostrada non avrei grandi notizie e per questo vorrei che il Governo mi illustrasse maggiormente quanto è stato discusso e approvato in merito a questa progettata autostrada.

Certo che questa autostrada sta a cuore a tutto il Piemonte orientale; questa autostrada ha ottenuto ormai l'approvazione di tutte le provincie, non soltanto di quelle che percorre, ma anche di quelle viciniori, come la provincia di Pavia, che in precedenza aveva sollevato delle eccezioni.

Questa autostrada direttissima, che andrebbe da Genova al Sempione, avrebbe la grande caratteristica di unire direttamente la Svizzera al porto genovese. Come è scritto nel piano quinquennale, credo che questa autostrada dovrebbe avere una precedenza particolare sulle altre. Da parte sua la Svizzera, da quanto mi risulta, senza voler arrivare ad un traforo del Sempione, al quale è contraria per motivi di carattere turistico, ha migliorato notevolissimamente la strada del Colle, portandola alla larghezza di 12 metri, e con il completamento dei lavori in corso sarà possibile percorrere questa strada per tutto l'anno.

Quindi io raccomando vivamente questa autostrada, perché non soltanto risolverà uno dei problemi delle comunicazioni del Piemonte orientale, ma farà sì che veramen-

te la Svizzera consideri il porto di Genova il suo porto.

Non vorrei, concludendo, onorevole Sottosegretario ed egregi colleghi, che si avesse l'impressione che io abbia richiesto molto, nella mia esposizione, per il Piemonte. Non abbiamo l'abitudine di farlo, ma, senza voler turbare l'economia nazionale, insisterei perché venga facilitata l'iniziativa che il Piemonte, con i suoi mezzi, intraprende. Ed anche per quello che si riferisce al tratto del Colle della Croce, per il quale ho richiesto l'intervento del Governo, non mi pare di avere abusato. Si tratta di una valle depressa che ha bisogno della solidarietà generale; e le cifre che occorrerebbero per queste strade sarebbero relativamente modeste.

In definitiva, il Piemonte versa, a titolo di solidarietà nazionale, quasi 500 miliardi all'anno; e se anche qualcosa di questa cifra fosse stanziata per risolvere i problemi di viabilità e di rifornimento di acqua per irrigazione, non ci sarebbe nulla di ingiusto.

Questi denari sarebbero certamente utilmente impiegati, e nei prossimi anni i versamenti allo Stato da parte del Piemonte sarebbero maggiori.

Mi scusi il Sottosegretario se ho voluto con questo indicare una via fruttuosa di investimenti.

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Artom. Ne ha facoltà.

A R T O M Signor Presidente, io non credo che i pazienti banchi del Senato abbiano bisogno quest'oggi di una larga illustrazione de temi che io vorrei svilupparvi. Desidererei, quindi, limitarmi a fare una semplice enunciazione di problemi e di temi, senza svolgerli, lasciando alla diligenza del Sottosegretario di Stato di riferirne al Ministro perché, ove creda, voglia ritornare su di essi. (*Interruzione del senatore Bonacina*)

Io sono un rappresentante della Toscana e bisogna che in questa sede faccia presenti i problemi e le ragioni della mia regione, anche in temi più vasti.

È inevitabile che ad un anno di distanza dall'alluvione, stabilito il bilancio di quanto

il Ministero dei lavori pubblici ha fatto in Toscana, senza scendere a dettagli, senza enumerare le cose fatte (che rappresenterebbero una lista non troppo lunga anche se non troppo breve quando è lunga invece la lista delle cose che ancora debbono essere fatte) io debbo ricordare che è viva e presente in Toscana la sensazione che si è fatto troppo poco: ne ha dato quasi una concretizzazione ed una conferma il fatto che il periodo di piogge un po' intense verificatesi proprio al principio di novembre, in coincidenza dell'anniversario dell'inondazione dell'anno scorso, ha potuto suscitare preoccupazioni, ansie e angosce, perché nessuna vera e propria regolamentazione dei fiumi, nessuna difesa della città aveva ancora trovato una sua realizzazione.

Il fatto che oggi — e soltanto oggi — si cominci a discutere sul rifacimento e completamento delle spallette dei lungarni è la dimostrazione di quanto ancora non si è fatto; di quante siano le preoccupazioni e le ansietà dei fiorentini, sia pure all'indomani di un fatto eccezionale, come è stata la piena del 1966; di quanto il Ministero dei lavori pubblici sia ancora debitore nei confronti della Toscana. Questo è un argomento che non sviluppo, perché i banchi del Senato non hanno bisogno di essere informati dettagliatamente delle deficienze. Spero però che il Ministro dei lavori pubblici abbia, nel confronto tra le cose da fare e tra quelle fatte, la possibilità di parlare di questo determinato argomento.

Vorrei però ricordare che noi non attendiamo soltanto una serie di opere dettate dall'urgenza, sotto la pressione di dolorose ed immediate esperienze. Il problema sta anche nel regime giuridico dell'Arno e nella responsabilità della sua custodia. Nonostante che sia stato creato l'Ispettorato speciale per lo Arno, sia pure senza i poteri del Magistrato alle acque o del Magistrato del Po — poteri che invece dovrebbe avere per poter controllare effettivamente la situazione, — debbo ricordare che al momento dell'alluvione il corso dell'Arno, a monte di Firenze fino ai confini della provincia di Arezzo, non aveva nessun responsabile; nessun ente pubblico aveva la minima responsabilità su quanto

avveniva nel corso del fiume, su come erano mantenute le rive, su come era difeso il territorio circostante dall'andamento dell'Arno: debbo ritenere che le cose siano ancora così anche oggi.

D'altra parte anche se come è nelle convinzioni di tutte le persone serie, i giudici si orientano fondatamente verso l'esonero da ogni responsabilità penale diretta per l'alluvione dei regolatori del lago della Penna, una disciplina più precisa, un perfezionamento degli atti burocratici, una regola tecnica alla gestione di questo lago meriterebbero di essere compiuti.

Come lei vede, signor Presidente, su questo punto io sono telegrafico; ho accennato a dei temi — grossi temi — senza però svilupparli perché credo che questo possa bastare. Lo scopo del mio discorso è soltanto quello di porre a verbale determinati problemi: l'ho promesso e mi pare che stia mantenendo la parola.

Occorre però che io mi soffermi un momentino di più su un altro tema di particolare importanza.

Quando abbiamo discusso i precedenti bilanci, il collega Veronesi ha fatto una proposta alla quale io mi sono associato e che ho poi sviluppato in Aula, allorché per la sventura che lo ha colpito Veronesi è stato impedito a partecipare ai lavori in Aula per assistere invece ai funerali della sua carissima moglie. L'idea di questa proposta è stata accettata dalle autorità e ripresa da organismi tecnici, idea questa di notevole significato ed importanza: è l'idea cioè di considerare che la difesa contro le inondazioni e quindi il regolamento effettivo del corso dei fiumi, non debbono svolgersi tanto a valle nella creazione di opere defensionali dei centri abitati, ma debbono verificarsi a monte quando i corsi d'acqua prendono le loro direzioni ed iniziano il loro corso. Avevamo rilevato che su questo punto, sul problema cioè del regolamento dei fiumi e più esattamente sul regolamento dei bacini montani dei fiumi — il problema rappresentato dal piccolo corso d'acqua che incomincia a monte e discende verso la piana povero d'acque che in un secondo momento dalle varie valli riceve altre correnti piccole anch'esse, ma

il cui assommarsi determina quello che sarà l'andamento futuro del corso d'acqua verso la bassa valle — si sentiva la necessità di dare un regolamento completo, organico al bacino dell'alto Arno ed insieme a quello finitimo dell'alto Tevere e si sentiva anche l'esigenza di non fermarsi soltanto al versante meridionale dell'Appennino, al versante toscano, ma di estendere questa stessa indagine, queste stesse opere di regolamentazione, questa stessa sperimentazione a tutto il bacino tosco-emiliano a cui fanno capo i due più grandi fiumi dell'Italia centrale e da cui prendono origine i fiumi che alimentano il Po sulla riva destra verso il finire del suo corso e con esso gli altri fiumi che sboccano nell'Adriatico.

In questa concezione di creare un esperimento pilota per la regolamentazione dei fiumi nelle zone di montagna, il comprensorio montano tosco-emiliano, si presentava con aspetti particolarmente tipici, comprendenti un po' tutte le diverse ipotesi e particolarmente comprendenti proprio quelle che sono le maggiori caratteristiche riguardanti la zona appenninica. Il signor Ministro si dimostrò particolarmente interessato a questo progetto ed ha dichiarato di volerne tener conto. Adunanze di tecnici di alto livello si sono soffermate su questa proposta e la hanno approfondita; io non ho qui le conclusioni di questi congressi e del resto penso che i banchi di questo Senato non hanno necessità di conoscere quei particolari documenti. Credo però che il ritornare sul tema e il riprendere questo tema dell'esigenza di creare uno esperimento pilota nella zona appenninica sia un fatto di grande importanza. E con questo lascerei la parte idraulica.

Non ho bisogno di ricordare quali sono le vie di comunicazione della Toscana; voi le conoscete. Vi sono progetti; vi sono piani, non vi sono d'altra parte grandi innovazioni. Vorrei soffermarmi tuttavia su un punto in particolare: è inutile compiere tratti di strade statali se non si collegano tra essi attraverso tronchi che abbiano uguale capacità di traffico rispetto ai tronchi già effettuati. La strada attrezzata Firenze-Siena, (che è felicemente riuscita anche dal punto di vista tu-

ristico perché ha rivelato una zona che pochi conoscevano nella sua piena bellezza) non ha una funzione sufficiente corrispondente al suo costo se il traffico si limita a Siena; ha un suo significato se da Siena viene prolungata verso Grosseto, come del resto è in progetto, in modo che non solo possa porre in luce una zona di grande bellezza, quasi ignorata dagli italiani e dagli stranieri nella quale si trovano monumenti artistici dell'altezza, ad esempio, dell'Abbazia di San Galgano, ma soprattutto possa porre la zona maremmana, attraverso Firenze, a contatto con l'Italia settentrionale nella sua parte orientale.

Vi è poi una seconda esigenza, e direi che questa è l'esigenza più grande, non nell'interesse della regione Toscana ma nell'interesse dell'Italia: quella di completare l'autostrada tirrenica lungo l'Aurelia, di creare l'autostrada dell'Aurelia. L'abbiamo costruita fino a Civitavecchia e ben poche macchine la usano; perché l'autostrada è troppo corta per avere un suo significato. Il suo prolungarsi fino a Grosseto e il suo ricongiungersi, partendo da Grosseto, con l'autostrada che proviene da Genova seguendo la riviera di Levante è una necessità assolutamente prorogabile. Io vorrei che l'autostrada della Aurelia — che è la strada più gloriosa, nel suo unire l'Italia a tutto l'occidente della Europa lungo le coste marittime — fosse posta all'ordine del giorno e venisse immediatamente presa in considerazione.

Naturalmente i toscani desiderano ricordare che la cosiddetta autostrada del mare è ormai così appesantita, così aggravata per ragioni sportive, per ragioni turistiche, che non può adempiere al suo compito di collegamento tra la Toscana centrale ed orientale, con quello che è il porto della Toscana tutta. Una seconda linea più diretta di comunicazione che attraverso Pisa e l'Arnaccio raggiunga Livorno è un'altra esigenza che si impone.

L'onorevole Sottosegretario trova che questa lunga elencazione di opere possa essere trascurabile; io vorrei che avesse pazienza e se l'appuntasse.

G I G L I A , *Sottosegretario di Stato ai lavori pubblici*. Penso alla questione finanziaria.

A R T O M . Onorevole Sottosegretario, non si domandano cose nuove. Si tratta di opere che sono già comprese nel piano delle autostrade e per le quali è previsto gradualmente il finanziamento. So benissimo che non si inventa il danaro e che è inutile avere delle macchine che stampino della valuta perché in questo caso la si svaluterebbe. Ma è necessario che queste cose si ricordino.

Ciò che invece mi sembra presenti più urgente necessità è l'interpretazione, l'integrazione e la correzione della legge-ponte. La legge-ponte non ha risposto alle speranze che aveva suscitato, non ha risposto alle sue finalità e non è servita a rianimare il settore edilizio; se mai lo ha ritardato. Inoltre — cosa ancora più grave — ha creato nel settore edilizio dei problemi di credito che sono particolarmente gravi.

Nella legge-ponte si trova infatti una disposizione veramente eccezionale: quella che consente la possibilità di impugnare entro il termine di dieci anni gli atti formalmente legittimi creati dalle Amministrazioni comunali per autorizzare le costruzioni edilizie nell'ambito urbano. Un sindaco firma una licenza di costruzioni, un Consiglio comunale approva una convenzione tra alcuni comproprietari, il Comune crea uno qualsiasi di quegli atti che sono la premessa e la necessaria condizione per l'esecuzione di opere edilizie; nel termine di dieci anni, *quisque de populo* con un'azione a carattere popolare può intervenire e chiedere l'annullamento di questa licenza.

Quale garanzia ha un istituto di credito per concedere un mutuo a lunga scadenza, quando la cosa che costituisce la garanzia del denaro offerta da quei risparmiatori che l'istituto di credito hanno interpellato e da cui hanno ottenuto i soldi per questa determinata operazione creditizia, l'immobile cioè che è garanzia del mutuo, può essere domani annullata, demolita? E ciò perché il comune, nell'esercizio delle facoltà che gli ha dato la legge, nel compimento di quelle che sono le sue funzioni, pronunciandosi nel-

l'ambito della propria autorità, ha concesso una determinata autorizzazione nelle forme previste dalle leggi, in modo giuridicamente perfetto.

Questo, signor Sottosegretario, costituisce cosa di estrema gravità; è cosa così grave che, per dimostrarne il peso e l'influenza, mi basterà dire che gli istituti di credito stanno interpellando compagnie di assicurazione per ottenere una garanzia supplementare, sotto forma di assicurazione di credito da parte degli assicuratori, perché il mutuo quale è stato concesso su immobili ipotecati non dà più garanzia di certezza, non dà alcuna sicurezza.

Forse non si attuerà alcuna di queste convenzioni assicurative in progetto perché costerebbe troppo, ma il fatto stesso che il problema sia stato posto in questa forma dimostra quale sia la preoccupazione degli istituti di credito; e questa è cosa, signor Sottosegretario, che ritarda enormemente la ripresa edilizia e crea uno stato di pericolo a cui bisogna apportare un rimedio; che in ogni caso non può essere dimenticato, anche perché una tale disposizione offre veramente una occasione per dare lavoro e profitto ad una serie di persone che sanno e sapranno qual possa essere il danno che un loro avvalersi del diritto di azione popolare possa provocare nei confronti di proprietari dannarosi, direttamente e col loro minacciare la sicurezza delle garanzie costituite dagli istituti di credito.

Le mie parole potrebbero essere sintetizzate in una parola sola, che io non ho intenzione di pronunciare in quest'Aula; ma quale sia questa parola Lei, onorevole Sottosegretario di Stato, lo sa.

Evitare questo fatto è una esigenza della moralità della vita di una città; una esigenza che deve essere presa in considerazione e che non può essere dimenticata né trascurata.

Tutto questo appare tanto più grave, quanto più il fatto che una Amministrazione autorizzi un privato a compiere determinate opere, pone il privato in una posizione di diritto che non è impugnabile. Quando io mi sono rivolto all'autorità, ho presentato un progetto e manifestato la mia intenzione di

attuarlo, il giudizio che l'autorità dà su questo progetto non è più cosa che investe la mia responsabilità: è cosa che investe la responsabilità della Pubblica amministrazione.

E se domani la casa che io ho costruito, in base a una legittima autorizzazione dell'autorità, viene demolita, io ho diritto di chiedere al comune che mi ha autorizzato che mi ha quasi invitato ad investire del denaro in quella casa, di essere indennizzato. Non si può lasciare senza sanzione e senza risarcimento un atto dalla cui illegittimità, comunque sostanziale e non formale, deriva una illegittimità di cui io privato non posso essere giudice, da cui mi deriva un danno.

Come lei vede, è questa una seconda conseguenza che interviene dal fatto assolutamente eccezionale di un così lungo termine per presentare ricorso, di un così lungo termine ammesso per promuovere un giudizio per far accertare se un atto della Pubblica amministrazione sia o non sia valido, una seconda conseguenza che sottolinea la gravità della situazione.

Non entro nel terzo argomento che è ugualmente grave ma che è collegato con questo, lo completa, lo integra e dimostra l'assurdità delle disposizioni che ho lamentato, cioè il fatto che le autorità comunali sono spogliate in fondo dei loro diritti in materia di piani regolatori, di piani di fabbricazione, di piani particolareggiati, e che tutto risale al Ministero.

Quando io ho dato il mio parere personale sulla legge-ponte, in sede di V Commissione io ho eccepito la violazione dell'articolo 81 della Costituzione perché, considerando la mole di lavoro che viene a cadere sul Ministero dei lavori pubblici, è facilmente prevedibile l'esigenza di creare nuovi uffici, di creare nuovi controlli, di avere nuovi impiegati, di fare nuove spese, senza che questi aumenti di spesa trovino alcuna copertura. Mi si è detto che la mia osservazione era un po' avveniristica e un po' troppo rigorista l'applicazione dell'articolo 81. Forse lo è: resta però il fatto che mentre il Partito socialista sta trascinando la Democrazia cristiana verso l'attuazione delle regioni, esso

ha in questo tema imposto una legge in senso opposto creando una forma di accentramento che è grave e che è pericolosa così come è grave e pericoloso per se stesso il fatto corrispondente della spoliazione dei poteri delle autorità locali che si vuole attuare nel campo sanitario ospedaliero, come ieri il senatore Peserico ha dimostrato in prima Commissione.

Questo secondo fatto della spoliazione dei poteri delle autorità comunali o della riduzione almeno di tali poteri, non è soltanto un fatto teorico che urta i sacri principi delle autonomie comunali, ma è un fatto che praticamente rende estremamente più difficile l'ottenere dei permessi di costruzione, che rende estremamente più incerta la possibilità di avere delle licenze di costruzione e più pericoloso l'investimento di capitali in costruzioni edilizie.

Ad una società fiorentina è stato proposto in questi giorni l'acquisto di un terreno di 10 mila metri quadrati sul quale esigenze pratiche e esigenze urbanistiche consiglierebbero e farebbero desiderare alla città di vedere costruire delle abitazioni. Questa società, come altre, ha prontamente rifiutato tale acquisto soltanto per il fatto che questo terreno si trovava in una zona paesisticamente interessante, paesisticamente importante e che quindi non si può sapere nè se sarà concessa una licenza di costruzione nè come sarà concessa, nè in quali limiti. Ed è vano interrogare gli uffici comunali perchè la decisione non dipende più dagli uffici comunali ma dipende da Roma e Roma non è ancora investita del problema. In questa incertezza l'affare non si fa e il terreno rimane con il non bell'aspetto di capannoni industriali fatiscenti e vuoti che non fanno un bell'onore alla città di Firenze, in uno dei punti più vivi e vitali della città nuova.

Io ho accennato a temi che saranno svolti probabilmente con più competenza di me dal senatore D'Andrea, ma che sono temi che il signor Sottosegretario dovrebbe notare nei suoi appunti perchè hanno una importanza ed una rilevanza pratica estremamente grande e costituiscono una delle ragioni più importanti, più impellenti, più gravi che paralizzano la ripresa dell'indu-

stria edilizia. Grazie. (*Applausi dal centro-destra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore D'Andrea. Ne ha facoltà.

D'ANDREA. Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, io non supererò, per cortesia verso i colleghi che hanno avuto la bontà di rimanere in Aula, i trenta minuti. Prego però l'onorevole Presidente di consentirmi di considerare come pronunciata la parte del discorso che io non potrò completare, perchè a me interessa che questa parte, e per le sue considerazioni e per i suoi rilievi, sia conosciuta attraverso la pubblicazione negli atti del Senato.

PRESIDENTE. D'accordo, senatore D'Andrea.

D'ANDREA. La ringrazio.

Onorevoli colleghi, sono state rivolte da varie parti delle lodi al Ministro dei lavori pubblici per avere egli presentata al Parlamento la legge-ponte urbanistica. Le considerazioni positive espresse su questo provvedimento, divenuto la legge 6 agosto 1967, n. 765, sono per lo più di ordine generale e non si sono soffermate sugli aspetti più importanti della legge nel quadro della disciplina urbanistica generale, nè sul contenuto delle diverse norme.

Sembra invece opportuno soffermarsi su questo provvedimento, che sarà probabilmente sbandierato dai socialisti nelle prossime elezioni come una pietra miliare della nuova politica urbanistica del Governo di centro-sinistra, per metterne in luce le pecche e i difetti, che non sono certamente trascurabili.

L'obiettivo più importante che si propone la legge 6 agosto 1967, n. 765, è quello di promuovere lo sviluppo accelerato della pianificazione urbanistica, attribuendo a tal fine ampi poteri sostitutivi agli organi dello Stato per fronteggiare l'eventuale prolungata inerzia dei Comuni.

Questo può corrispondere senza dubbio, onorevole Presidente, ad una necessità del

Paese, ma bisogna anche notare che con ciò si toglie ai comuni l'autonomia che hanno sempre avuto in materia urbanistica; dal momento in cui il Ministero dei lavori pubblici impose al comune di Roma, nel 1962, con decreto legge, la revoca del piano del 1959 approvato dal Consiglio comunale e dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici, i provvedimenti di imperio si succedono con grande frequenza.

L'obiettivo della legge del 6 agosto '67 è certamente importante dal momento che dei 747 Comuni obbligati a dotarsi di un PRG, compresi nei 10 elenchi finora pubblicati ai sensi dell'art. 8 della legge urbanistica, soltanto un centinaio dispongono di un PRG approvato, mentre degli altri 7.288 Comuni sprovvisti di PRG, soltanto 700 hanno provveduto ad adottare un regolamento edilizio con annesso programma di fabbricazione. Pertanto, al momento della emanazione della legge-ponte urbanistica erano più di 7.000 i Comuni ancora sprovvisti di strumenti urbanistici, ai quali il legislatore destinava prescrizioni e norme coercitive per indurli a dotarsi di tali strumenti.

Tra l'altro, una serie di drastiche limitazioni della edificabilità stabilite nell'art. 17 della legge, dovrebbe contribuire a indurre i Comuni a dotarsi entro il 1º settembre 1968 — data nella quale le limitazioni anzidette entreranno in vigore — di adeguati strumenti urbanistici. Al riguardo, vien fatto di chiedersi se le forti limitazioni della edificabilità previste dal citato art. 17 non finiranno per tradursi nel settembre dell'anno prossimo in una nuova e generale remora dell'attività edilizia, il che è in contrasto con quella ripresa economica che viene ogni giorno presentata e vantata come la conquista dell'ora presente, in considerazione della importanza dell'edilizia nella vita economica della Nazione.

Il dubbio circa una probabile remora della attività edilizia sorge spontaneo in considerazione non soltanto del tempo, generalmente non breve, occorrente per la redazione e l'adozione di piani regolatori generali e di regolamenti edilizi con annessi programmi di fabbricazione, ma anche in relazione alle prevedibili difficoltà che sorgeranno per

il sollecito esame e la definitiva approvazione di tali strumenti urbanistici da parte degli organi statali, centrali e decentrati. In proposito, è il caso di osservare che il rilancio della pianificazione urbanistica e la attribuzione di nuovi poteri di controllo e di decisione agli organi statali, centrali e decentrati, e il più celere *iter* dei piani territoriali che la legge n. 765 si propone di promuovere, sono tutti obiettivi che presuppongono l'esistenza, ai diversi livelli, di strutture burocratiche adeguate ai compiti da svolgere, sia sotto l'aspetto quantitativo che qualitativo. È abbastanza noto che la Direzione Generale dell'Urbanistica e le Sezioni urbanistiche presso i Provveditorati regionali alle OO.PP. non si trovano in questo momento in condizioni di svolgere sollecitamente la notevolissima mole di lavoro che loro assegna la legge n. 765 per carenze di personale, che sono state più volte rilevate in documenti ufficiali ed anche in pubbliche dichiarazioni fatte da parlamentari particolarmente competenti in materia di urbanistica. È anche nota la lentezza con la quale procedono i lavori del Consiglio Superiore dei LL.PP. relativi all'esame dei piani urbanistici, lentezza che si traduce in un forte ritardo nell'approvazione dei Piani regolatori generali e dei piani particolareggiati e delle loro varianti.

A questo proposito posso ricordare che nel 1956 proposi al comune di Roma una variante per il risanamento della zona di Tor di Nona. Le case della zona erano pericolanti e la variante era necessaria per poter effettuare l'esproprio e l'allontanamento degli abitanti. Dal 1956 al 1967 le cose non sono cambiate: voi potete passare per la zona di Tor di Nona e continuerete a vedere le murate, perchè manca ancora la approvazione della variante dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Giova ricordare che lo stesso onorevole Ripamonti, relatore alla Camera della legge n. 765, ha dichiarato, mentre la legge era ancora all'esame del Senato, che il rilancio della pianificazione urbana richiede immediate misure da parte del Governo per assicurare un rapido ed efficace esame dei progetti dei PRG e dei programmi di fab-

bricazione. Si può aggiungere che occorre considerare anche migliaia di piani di lottizzazione, dal momento che la legge n. 765 ha attribuito al Ministero dei lavori pubblici (sentito il Consiglio superiore) e ai Provveditorati regionali alle OO.PP. (sentite le Sezioni urbanistiche regionali) la competenza di rilasciare il nulla-osta per le lottizzazioni. Per deficienze qualitative e quantitative di personale, le Sezioni urbanistiche regionali e il Consiglio superiore dei lavori pubblici non sono in grado di svolgere celermente tutto il lavoro occorrente per l'approvazione dei piani, dei programmi di fabbricazione e per il rilascio dei nulla-osta per le lottizzazioni, talchè è lecito prevedere che la pianificazione del territorio, alla quale la legge n. 765 vuole subordinare strettamente ogni attività edilizia, vada incontro a inevitabili « strozzature » amministrative, che pregiudicheranno la celerità dell'*iter* dei piani e causeranno ritardi anche notevoli nel perfezionamento delle lottizzazioni, con gravi conseguenze sull'andamento dell'attività edilizia. Questo è un grossissimo inconveniente che si sarebbe potuto evitare, se il Ministero dei lavori pubblici, come era nei suoi compiti, avesse provveduto tempestivamente a ripianare le gravi carenze di personale che si riscontrano nelle strutture burocratiche chiamate, ai vari livelli, ad occuparsi della pianificazione urbanistica. Invece, non essendo stata presa nessuna iniziativa al riguardo e non figurando nell'attuale stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici alcuna spesa straordinaria rivolta a ripianare le carenze di personale dei vari Uffici centrali e periferici, appaiono di estrema gravità le conseguenze che deriveranno dalla applicazione delle diverse limitazioni previste nell'art. 17 della legge numero 765, che vanno dalla inedificabilità assoluta delle aree comprese nelle zone dell'aggregato urbano che rivestono carattere storico e artistico fino all'approvazione del PRG, alla forte limitazione dell'indice di edificabilità consentito nei Comuni sprovvisti di PRG e di programma di fabbricazione.

Il Ministero dei lavori pubblici, nella circolare contenente istruzioni per l'attuazione della legge n. 765, ha precisato che il ter-

mine di un anno dall'inoltro al Ministero dei lavori pubblici fissato dall'art. 1 per l'approvazione dei piani regolatori generali e quello più breve relativo all'approvazione dei regolamenti edilizi, non sono da considerare perentori. Non si comprende allora quale effetto possano avere i poteri sostitutivi largamente previsti dalla legge per accelerare l'iter di approvazione dei piani regolatori generali e dei detti regolamenti se poi, una volta giunti al Ministero dei lavori pubblici e ai Provveditorati regionali, questi elaborati potranno essere approvati con comodo.

Per quanto riguarda le salvaguardie, l'articolo 3 ultimo comma della legge ha stabilito che, nelle more di approvazione del piano, le normali misure di salvaguardia, di cui alla legge 3 novembre 1952, n. 1902, e successive modificazioni, sono obbligatorie. Le istruzioni ministeriali hanno cercato di dare a questa norma un significato e una portata particolari, che non trovano sostegno nel testo della legge. Il Ministero sostiene che il Sindaco, essendo ora obbligato in ogni caso ad adottare le misure di salvaguardia, non è più vincolato al parere delle Commissioni edilizie, il quale resta obbligatorio ma non più vincolante, come la giurisprudenza ha finora costantemente ritenuto: a loro volta, le Commissioni edilizie dovrebbero limitarsi a rilevare la conformità o difformità dei progetti nei riguardi delle nuove previsioni urbanistiche adottate dal Comune, astenendosi dal valutare l'importanza dell'eventuale « contrasto ». La legge non giustifica questa interpretazione ministeriale, perchè non ha modificato la norma della legge n. 1902 secondo la quale il Sindaco adotta le sue determinazioni in merito alle domande di licenza su conforme parere della Commissione edilizia comunale. Queste direttive sono destinate a sollevare nuove perplessità e indurranno forse le Amministrazioni comunali a prendere decisioni che potranno risultare illegittime quando si vada di fronte al Consiglio di Stato. In ogni caso, sembra evidente che esse tendono a mettere il Sindaco in condizioni tali da indurlo a rifiutare sempre il rilascio della licenza quando il progetto presenti difformità dalle nuove previsioni urbanistiche, anche se trattasi di difformità non rilevanti.

La legge prevede l'intervento sostitutivo dell'autorità statale tanto per la formazione, l'adozione, la presentazione e l'approvazione dei piani regolatori generali, quanto per gli analoghi adempimenti relativi ai regolamenti edilizi comunali con annessi programmi di fabbricazione.

L'esercizio dei poteri sostitutivi è ritenuto necessario per far fronte alla rilevante inerzia dei Comuni, ma il legislatore ha escluso che tale inerzia possa derivare da motivi di ordine finanziario, tanto che ha previsto l'iscrizione d'ufficio nel bilancio comunale delle spese per la compilazione, elaborazione o rielaborazione dei piani regolatori e dei programmi di fabbricazione e regolamenti edilizi.

È da notare al riguardo che sarebbe stato assai più opportuno prevedere la possibilità di un intervento statale per il finanziamento totale o parziale della spesa occorrente per la redazione dei piani e dei programmi di fabbricazione quando risulti che i Comuni non siano in grado di affrontarla. In tal senso si sta orientando la legislazione urbanistica regionale.

Lottizzazioni. La disciplina delle lottizzazioni, dettata dalla legge n. 765, appare troppo rigorosa, tale da non incoraggiare l'iniziativa privata in questo campo. Mi sia consentita qui una breve parentesi; non solo sono pesanti le norme che regolano le lottizzazioni, ma, una volta concesse, una volta che esse abbiano superato tutto l'iter previsto, insorgono, per la smania ideologica di certi gruppi, aspre e preordinate campagne di stampa allo scopo di impedire che quanto è stato previsto e concesso sia ritolto da arbitrarie decisioni di autorità comunali e da nuovi interventi del Ministero dei lavori pubblici. Evidentemente, il legislatore ha trascurato che, nell'attuale momento, i piani di lottizzazione sono l'unico strumento urbanistico di pronta attuazione al quale possano fare ricorso i Comuni per dare ordine allo sviluppo urbanistico ed edilizio delle nostre città. Si vogliono accollare ai lottizzatori oneri eccessivi e non ben definiti dalla legge per quanto riguarda l'urbanizzazione secondaria o eventuali allacciamenti ai servizi pubblici generali. La legge fornirà ai Comuni il pretesto per accampare

pretese esose e non certamente giovevoli allo sviluppo dell'attività edilizia. Come se ciò non bastasse, il Ministero dei lavori pubblici, con la sua nota circolare, tende a dare portata quanto mai lata al concetto di lottizzazione, sostenendo che deve considerarsi tale ogni iniziativa edilizia rivolta alla realizzazione di più di un fabbricato quando richieda l'esecuzione di opere di urbanizzazione di una certa importanza.

Secondo questa arbitraria interpretazione del significato di lottizzazione, la prevalente attività edilizia delle grandi città verrebbe assoggettata a nuove procedure di autorizzazione e a nuovi oneri che non ne potranno certamente incoraggiare lo sviluppo.

Le perplessità che destano la legge e le direttive ministeriali, hanno indotto il Ministero a invitare i Comuni a rivolgere specifici quesiti ai Provveditorati alle OO.PP., ovvero allo stesso Ministero quando si trovino in presenza di casi dubbi, ciò che contribuirà unicamente a rallentare l'attività costruttiva e a far sorgere inevitabili contestazioni sugli indirizzi e sull'operato della pubblica Amministrazione.

Voglio dire, onorevole Sottosegretario, che se i Comuni, nell'atmosfera generale del passaggio dell'attività edificatoria dalla mano privata alla mano pubblica, si mettono in condizione di inferiorità rispetto al potere pubblico e pongono quesiti che nessuno ha mai richiesto e che non sono mai stati contemplati nella legislazione italiana sulla edificazione, essi non fanno che rendere impossibile l'attività edilizia che, invece, si vuole promuovere e considerare come strumento del riassetto economico e dello sviluppo economico.

Licenze di costruzione. Le disposizioni contenute nell'art. 10 della legge, rivolte ad accelerare il rilascio delle licenze e il più rapido avvio dell'attività edilizia, avranno probabilmente effetti del tutto contrari a quelli sperati. L'obbligo del Sindaco di pronunciarsi sulla domanda di licenza nel termine di sessanta giorni è stato inquadrato nell'istituto del silenzio-rifiuto, precisando la legge che la mancata pronuncia del Sindaco nel termine anzidetto equivale al rifiuto della licenza. Con questa norma, il legi-

slatore intendeva tutelare l'interesse che gli operatori annettono al sollecito rilascio delle licenze edilizie, ma non ha fatto altro che costringere tali operatori a ricorrere contro il silenzio-rifiuto onde evitare che sia loro preclusa la possibilità di costruire, ponendoli tuttavia in condizioni di non poter iniziare la costruzione fino a quando i competenti organi di giustizia amministrativa non abbiano riconosciuto illegittimo il rifiuto della licenza, e il Sindaco, uniformandosi alle decisioni dei detti organi, abbia rilasciato la licenza stessa.

A parte il fatto che ben di rado i Sindaci si uniformano alle decisioni del Consiglio di Stato, i costruttori dovranno attendere lunghi mesi prima di poter iniziare la costruzione o comunque prima di poter venire a capo dell'inerzia degli uffici comunali. È evidente, quindi, che la legge non ha risolto il problema che ha affrontato e che sarebbe stato opportuno che il legislatore avesse esaminato altre vie per combattere la lentezza con la quale gli uffici comunali procederanno al rilascio delle licenze edilizie.

Sempre in tema di licenze edilizie, non si può fare a meno di notare che il legislatore ha ritenuto opportuno che il controllo della legittimità delle licenze rilasciate avvenga attraverso la cosiddetta azione popolare. Secondo la legge n. 765, chiunque potrà impugnare con ricorso le licenze ritenute illegittime ed è appena il caso di rilevare quanto questa soluzione sia pericolosa per gli abusi e le molestie cui potrà dar luogo.

Si ricorda che fonti autorevoli hanno osservato che esperienze, fatte con analogo istituto esistente in materia di tributi locali riscuotibili a mezzo ruolo, fanno temere che anche in materia urbanistica la cosiddetta azione popolare possa usarsi con finalità che nulla hanno a che fare con il comprensibile desiderio di vedere eliminati provvedimenti illegittimi o irregolari.

L'art. 17 della legge contiene disposizioni che limitano l'edificabilità nei Comuni sprovvisti di piano regolatore generale o di programma di fabbricazione. In questi Comuni è previsto un indice di edificabilità di un metro cubo e mezzo per metro quadro di

area edificabile, qualora si tratti di edificare nei centri abitati, e di un decimo di metro cubo nel caso di costruzioni da eseguire in altre zone. La legge prevede che i Comuni provvedano entro novanta giorni dalla sua entrata in vigore alla perimetrazione dei centri abitati, ma non fornisce alcuna nozione di « centro abitato ». Sull'argomento, la dottrina e la giurisprudenza prevalente si sono già largamente pronunziati con riferimento agli articoli 1 e 31 della legge urbanistica, dando una nozione di « centro abitato » che risponde a evidenti criteri di ordine logico e pratico: la circolare ministeriale, in contrasto con tale dottrina e giurisprudenza, cerca, invece, di restringere la nozione di « centro abitato », richiamando altre fonti, secondo le quali è discriminante l'esistenza di servizi ed esercizi pubblici per la definizione di « centro abitato ». In conseguenza, tutti i gruppi di case che siano sforniti di esercizi e servizi pubblici, non dovrebbero considerarsi « centro abitato » e l'edificabilità, ai sensi dell'art. 17, dovrebbe essere ridotta a un decimo di metro cubo. Anche in questa materia, le istruzioni ministeriali tendono a appesantire, con interpretazione di dubbia validità, l'applicazione della legge, impedendo lo svolgimento normale dell'attività edilizia anche nelle zone già edificate.

Altra limitazione gravissima contenuta nell'art. 17 è quella concernente i Comuni dotati di piano regolatore generale o di programma di fabbricazione, nei quali sono vietate le costruzioni con volume superiore a tre metri cubi per metro quadro di area edificabile, ovvero con altezza superiore a 25 metri, se non siano disciplinate da piano particolareggiato interessante l'intera zona, nella quale le costruzioni devono sorgere, o da lottizzazioni convenzionate, del pari estese all'intera zona. Se si pensa che le principali città italiane dotate di piano regolatore generale sono sprovviste di piani particolareggiati, si comprende che questa norma assurda (non si vede come il proprietario di una area centrale possa riuscire a promuovere una lottizzazione per una intera zona del centro cittadino) finirà per ostacolare l'attività costruttiva in tutte le grandi città, nelle quali le zone centrali hanno densità

di 6-7 metri cubi per mq. ed anche superiore.

Questa ed altre limitazioni contenute nell'art. 17 saranno applicabili un anno dopo l'entrata in vigore della legge.

Questa norma transitoria introdotta all'ultimo momento nella legge per evitare la paralisi generale dell'attività costruttiva, non raggiungerà il suo scopo nei riguardi dei comuni tuttora sprovvisti di piano regolatore generale o di programma di fabbricazione, poichè il periodo di un anno è troppo breve per consentire la formazione, adozione e approvazione degli strumenti urbanistici previsti dalla legge: in altre parole, si salveranno soltanto quei comuni che alla data dell'entrata in vigore della legge avevano già adottato un piano regolatore o un programma di fabbricazione, anche se questi strumenti, dopo un anno, non saranno stati approvati dal Ministero dei lavori pubblici.

Assurda, poi, appare la limitazione riguardante gli impianti industriali, che prescrive che le superfici coperte dai complessi produttivi e dagli edifici annessi non possano superare un terzo dell'area di proprietà. Oltretutto, questa disposizione contrasta con le lottizzazioni compiute nelle zone industriali, ponendo problemi organizzativi e tecnici non trascurabili. La legge prevede che, ai fini della formazione di nuovi strumenti urbanistici o della revisione di quelli esistenti, debbano essere osservati, in tutti i comuni, limiti inderogabili di densità edilizia, di altezza, di distanza tra i fabbricati, nonché rapporti massimi tra spazi destinati agli insediamenti residenziali e produttivi e spazi pubblici o riservati alle attività collettive, a verde pubblico o a parcheggi. Gli *standards* anzidetti saranno stabiliti per zone territoriali omogenee con decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con quello dell'interno, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici. Con queste disposizioni si sono trasferiti al Ministro dei lavori pubblici compiti che in ogni Paese ordinato resterebbero di competenza degli enti locali, i quali, oltre tutto, pianificando il proprio territorio, devono decidere la più conveniente utilizzazione delle proprie ri-

sorse, ciò anche in relazione alla possibilità di affrontare determinate spese di urbanizzazione.

Sul piano pratico appare, poi, molto difficile se non impossibile, che il Ministro possa, con un proprio decreto, identificare zone omogenee nelle quali risultino in ogni caso appropriati determinati *standards* urbanistici.

Tra le varie prescrizioni della legge, va ricordata quella dell'art. 18 che stabilisce che nelle nuove costruzioni ed anche nelle aree di pertinenza delle medesime devono essere osservati spazi per parcheggi, in misura non inferiore ad un metro quadro per ogni 20 metri cubi di costruzione. La circolare ministeriale ha precisato che sono fatte salve le licenze già rilasciate al momento dell'entrata in vigore della legge anche se esse non sono conformi alle prescrizioni dell'art. 18. Ha, inoltre, stabilito che gli spazi per parcheggi devono essere realizzati anche nel caso di ricostruzioni, ciò che fa pensare che i tecnici ministeriali non abbiano tenuto presenti le situazioni che possono verificarsi nelle zone centrali delle nostre città, dove sono più frequenti i casi di ricostruzione.

Si osserva che il rispetto della norma contenuta nell'art. 18 non dovrebbe condizionare, in ogni caso, il rilascio delle licenze, potendosi dare il caso che, per ragioni tecniche ed economiche, non sia possibile rispettare la prescrizione relativa alla costituzione di spazi per parcheggi. Inoltre, l'obbligo di costituire tali spazi non dovrebbe essere indiscriminatamente esteso a tutti i Comuni compresi quelli rurali, ove lo spazio per parcheggi al di fuori delle costruzioni generalmente non manca.

Infine, data l'obbligatorietà della prescrizione, occorrerebbe realizzare un rapido coordinamento della norma dell'art. 18 con le norme antincendi, ad evitare che autorimesse costruite secondo le prescrizioni dell'articolo 18 possano essere dichiarate non agibili dai Vigili del Fuoco.

Sanzioni. Si può rilevare, da un punto di vista generale, che il sistema di sanzioni previsto dalla legge n. 765 è tale da coinvolgere i privati nelle malefatte della pubblica Am-

ministrazione, senza considerare le gravissime conseguenze che possono derivare ai privati da tale indiscriminata applicazione delle sanzioni. Sarebbe stato più giusto imputare al costruttore soltanto le violazioni inerenti alla sua attività, cioè quelle commesse nel corso della costruzione per l'inservanza delle prescrizioni del regolamento edilizio e della licenza di costruzione, e non anche le violazioni derivanti dagli errori o dalle omissioni commesse dalla pubblica Amministrazione nel rilasciare la licenza. Invece, la legge n. 765, confermando l'inopportuno richiamo già contenuto nella legge urbanistica del 1942 alle norme della legge comunale e provinciale, stabilisce che le autorizzazioni comunali non conformi alle prescrizioni del piano regolatore, del programma di fabbricazione o alle norme del regolamento edilizio (la legge ha esteso espressamente i casi di annullamento alle violazioni delle prescrizioni dei programmi di fabbricazione o delle norme dei regolamenti edilizi) possono essere annullate ai sensi dell'art. 6 del T.U. della legge comunale e provinciale entro dieci anni dalla loro adozione, addossando così al costruttore e ai suoi aventi causa tutte le conseguenze dell'annullamento tardivo. Per le deliberazioni e i provvedimenti comunali anteriori alla data di entrata in vigore della legge n. 765, il termine di dieci anni decorre da tale data.

Queste disposizioni creano una dannosa incertezza del diritto, che potrà ripercuotersi negativamente sul mercato edilizio e sull'attività costruttiva. Infatti, secondo le disposizioni in esame, una tardiva e opinabile interpretazione da parte degli organi centrali di norme regolamentari locali può provocare in una città l'annullamento di centinaia di licenze e, nel caso di costruzioni eseguite da tempo e non demolibili, anche l'applicazione di sanzioni pecuniarie gravissime, come quella prevista dall'art. 13, secondo comma (ammenda pari al valore venale delle costruzioni o loro parti che risultino abusivamente eseguite).

Inoltre, il legislatore, nello stabilire le sanzioni, non ha tenuto conto della diversa gravità delle trasgressioni per le quali le san-

zioni stesse sono state previste. Ad esempio, per il caso di costruzioni eseguite senza licenza o in contrasto con essa, il provvedimento di demolizione è emesso nel termine di cinque anni dalle dichiarazioni di abitabilità o agibilità; per il caso di licenze regolarmente rilasciate, ma ritenute successivamente illegittime, l'annullamento può avvenire entro dieci anni dal rilascio. In questi casi, quando non sia possibile procedere alla demolizione delle opere eseguite o alla restituzione in pristino, si applica la stessa grave sanzione pecuniaria di cui sopra.

In proposito, si può rilevare che è ben diversa la responsabilità di chi ha costruito in base ad una licenza ritenuta regolare e successivamente annullata, da quella di chi ha costruito senza licenza o in contrasto con la medesima. È, quindi, evidente che sarebbe stata necessaria ed equa da parte del legislatore una diversa graduazione delle sanzioni da applicare a seconda dei casi.

Esaurita la trattazione tecnica, debbo aggiungere alcune considerazioni generali di carattere programmatico, sul tema dell'urbanistica che mi appassiona perchè per cinque anni ho avuto la responsabilità dell'urbanistica romana.

Il costante proposito del Governo, dopo l'uscita dal Ministero dei lavori pubblici dell'onorevole Togni e l'ingresso in quello stesso Ministero dell'onorevole Sullo, e successivamente dei ministri socialisti Pieraccini e Mancini, è stato quello di passare alla mano pubblica, togliendola ai privati, l'economia della edificazione.

Lo strumento propulsore di questa pessima politica è l'Istituto nazionale di urbanistica che ha i suoi esponenti più notevoli nel Consiglio superiore dei lavori pubblici. Ad Ancona si è svolto nei primi giorni di novembre l'undicesimo convegno dell'Istituto nazionale di urbanistica per arrivare ad una « Carta dell'urbanistica ». Carta del lavoro, Carta dell'istruzione pubblica, Carta dell'edificazione o dell'urbanistica: come si vede le Carte sono uno strumento adottato costantemente dai vari regimi.

Ebbene, chi dovrebbe redigere questa Carta? Un areopago di ideologi chiusi nella torre d'avorio, nella *turris eburnea* dell'Isti-

tuto nazionale di urbanistica. Ma io vi faccio considerare, onorevoli colleghi, che questo Istituto nazionale di urbanistica, che ha avuto tanta influenza — a volte benefica, lo riconosco — nell'ordinamento di questa materia e nella redazione e compilazione dei piani, non corrisponde più alla tendenza generale (che in un sistema democratico deve pure essere accettata come realtà insopprimibile) della cultura generale e professionale. La tendenza generale attuale, di questi anni, degli architetti e degli ingegneri è contraria all'indirizzo sempre professato in senso marxista dall'Istituto nazionale dell'urbanistica. Come si difendono i puri urbanisti chiusi nella loro « torre d'avorio »? Si difendono chiudendo la porta alle nuove iscrizioni e non accettando le istanze di nuovi elementi. Essi instaurano con ciò uno strano monopolio della dottrina urbanistica, e chiudono la porta alle nuove tendenze che si vanno facendo strada: cosicché, a un dato momento, non vi è più nessun rapporto tra la nuova realtà che si forma, tra le nuove tendenze degli architetti e degli ingegneri che hanno competenza in questa materia e la rigida utopia marxista degli urbanisti professionali. Questi ideologi asserragliati nel loro Istituto, diventano i beneficiari di una dottrina superata e non più valida. Ecco perchè noi affermiamo che il marxismo è, nel tempo moderno, il sistema più ammuffito e reazionario che esista.

Non vorrei qui fare il nome dell'architetto Piccinato, per non portare in quest'Aula dei motivi polemici che risalgono al Consiglio capitolino di Roma, ma sono costretto a farlo perchè egli ha espresso ad Ancona l'idea pura dell'urbanistica così come si è cristallizzata negli ultimi lustri. Qual è questo pensiero? « Vi sono, denuncia Piccinato, delle "inversioni logiche" » con probabile riferimento al mutato indirizzo dei giovani ingegneri e architetti, che rappresentano ormai la maggioranza dei nuovi professionisti. Se l'onorevole Sottosegretario non fosse convinto non ha che da leggere i nomi dei nuovi componenti dei Consigli romani dei due ordini. « È stato distorto — ha detto ancora l'architetto Piccinato — il senso della

urbanistica. Si crede che sia la società a condizionare lo sviluppo dell'urbanistica ed è invece il contrario»; e conclude: « È l'urbanistica che contribuisce a migliorare, a riformare e a porre le premesse per una nuova e migliore società. Se così non fosse, il fare urbanistico si ridurrebbe alla traduzione tecnologica e tecnocratica degli interessi di gruppo ».

E cioè l'urbanistica non studia e non serve la società; la forma. Quale orgoglio!

È difficile, onorevoli colleghi che mi ascoltate, immaginare una così profonda alterazione della cultura; è difficile negare, in modo così profondo e definitivo, il naturale libero svolgimento della creazione umana, l'evoluzione libera della vita e della società umana. Il dirigismo urbanistico ha, per esempio, impedito agli italiani di crescere sino a 53 milioni di individui? Il dirigismo ha potuto impedire che a Roma 900 mila individui siano entrati nella città in venti anni, modificandone l'equilibrio, il costume, il carattere e perfino il linguaggio? La dottrina dirigistica dell'urbanistica ha potuto impedire che, nel passaggio da 1 milione circa nel 1930 ai 2 milioni e 700 mila abitanti di oggi, non si applicasse la legge sulla metropolitana, affidata al Ministero dei trasporti ancora in periodo fascista? Ha trent'anni questa legge e la metropolitana non è stata fatta.

Di qui l'ingorgo della città, di qui l'insolubile situazione del traffico di Roma. La potestà data al Ministero dei trasporti, soltanto per la capitale, di attuare la metropolitana ha consentito di fare questa metropolitana? La mancanza della metropolitana ha determinato il caos, lo spaventoso disordine, ormai senza scampo nello sviluppo della città e nella circolazione. E per questo che gli uomini dell'« Amministrazione di centro » avevano previsto, con il Piano Regolatore del 1959, una città che non superasse i 3 milioni di abitanti, mentre la riforma, operata dal centro-sinistra, con il piano del 1962 fa prevedere una città di 4 milioni e mezzo di abitanti. Questa nuova dimensione è sbagliata e determina il caos nella città, il suo disordine, l'aumento dei delitti, la cattiva amministra-

zione del comune, la montagna di debiti per non dire la cronica insolvenza capitolina. Quindi noi respingiamo, in nome della libera evoluzione della società, la torre di avorio della falsa scienza dell'urbanistica che ritiene di poter disporre del presente e del futuro delle città. Non esiste una scienza assoluta e riconosciuta dell'urbanistica. Esiste lo sviluppo demografico della città, esiste una sua economia, esiste una sua architettura, esiste una previsione sullo sviluppo della città, ma non esiste questa presunta scienza dell'urbanistica che si chiude in una torre d'avorio per imporre ai cittadini il proprio monopolio: per esempio il monopolio dei piani regolatori affidati tutti a un gruppo di speculatori della tecnica urbanistica e, insieme, del socialismo. A questa falsa dottrina, che si fonda sulla immobilità del pensiero e sul monopolio, noi opponiamo il principio perenne di una società in cui la iniziativa è libera perchè essa trova in sè e nell'interesse generale il necessario equilibrio. (*Applausi dal centro-destra*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Lessona. Ne ha facoltà.

L E S S O N A . Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli pochi ma cortesi colleghi, io mi rendo conto dell'ansia che tutti voi avrete nell'animo sentendomi prendere la parola all'una e mezza del pomeriggio, temendo che io faccia un lungo discorso. Il discorso, in verità, sarebbe stato lungo data l'ampiezza della materia, ma io lo falcidierò drasticamente limitandomi ad alcune osservazioni essenziali, spiacente di non poter pregare il Presidente, imitando il collega D'Andrea, di fare inserire agli atti quella parte del discorso che non pronuncerò, perchè non ho la ventura di averlo preparato per iscritto. Tarperò perciò le ali alla poca eloquenza che il destino mi ha concesso e voi vorrete scusarmi se parlerò adottando lo stile telegrafico. Sono sicuro di riscuotere la vostra riconoscenza.

Una prima osservazione: il bilancio dei Lavori pubblici è uno fra i pochi che presenta una spesa modesta nella parte corrente ed una cospicua in quella in conto capi-

tale. È opportuno notarlo: vi sono molti, troppi Ministeri che potrebbero fare altrettanto e che invece esagerano nella parte delle spese correnti a danno di quella in conto capitale, la quale è quella che contribuisce a sviluppare l'economia del Paese. Accenno appena al fatto che la discussione dei bilanci, a seguito della legge Curti, non evita l'esercizio provvisorio ed avviene in modo poco serio. Sono due anni che non si fa una discussione approfondita sull'argomento che è fondamentale nella vita del Parlamento. Se io avessi avuto il tempo di poter discutere il bilancio e se lo avessi voluto fare con la coscienza che ognuno di noi dovrebbe avere, non mi sarebbero bastate, credo, un paio d'ore.

Avrei anche rinunciato a parlare data l'ora inconsueta se non avessi ritenuto doveroso che il Gruppo di cui faccio parte portasse un suo sia pur breve giudizio. Prego di tener presente che sono l'unico oratore mentre altri Gruppi hanno parlato lungamente e con diversi oratori.

Tratterò, stralciando tutto il resto, due argomenti che mi stanno particolarmente a cuore. Il primo è quello delle strade. Ho notato nel bilancio che il Ministero dei lavori pubblici sta facendo bene (vedete, onorevoli colleghi, che anche l'opposizione può fare degli elogi) nel campo delle strade e che ha snellito le pratiche amministrative e il lavoro burocratico. I risultati sono buoni. Il senatore Artom ha parlato di autostrade, accennando a quella Firenze-Siena e auspicando la prosecuzione di essa verso Roccastrada e Grosseto. Dio mi guardi dal non parlare a favore della Toscana, che io ho l'onore di rappresentare, ma debbo dire che vi sono altre autostrade molto importanti che debbono essere portate a termine e che sono già state preventivate. Per esse vi sono gli stanziamenti dei fondi. Vorrei raccomandarle, onorevole Sottosegretario, di accelerarne la costruzione. Ho saputo che molto spesso il passaggio dei fondi, fra inciampi burocratici o meglio contabili, dall'ANAS alle aziende-autostrade, si prolunga con perdita di tempo prezioso. Le mie informazioni vengono da fonte attendibile e, perciò, onorevole Sottosegretario, mi usi la cortesia di

intervenire a rimuovere gli ostacoli procedurali che influiscono notevolmente nella realizzazione dei lavori.

Se le mie notizie sono esatte — e credo di sì — l'autostrada — tanto attesa da tutti — dell'Aurelia sarà pronta da Ventimiglia a Sestri-Levanti la primavera prossima. Questo è il tratto affidato all'IRI. Il tempo occorrente per avere l'autostrada da Sestri a Livorno sarà più lungo: si accenna al 1969 per l'inaugurazione. Comunque c'è l'intenzione da parte del Governo di affrettarla e quindi è inutile (visto che i fondi sono stati accantonati) che io insista perchè si porti a compimento questa arteria di vitale importanza per il turismo e per l'alleggerimento del traffico sull'autostrada del Sole.

L'altro argomento di cui avrei voluto occuparmi lungamente è quello riguardante i porti. Autostrade e porti hanno una stretta colleganza per l'economia e per il turismo. Molte merci sono dirottate in porti stranieri per la più rapida facilità di scarico con evidente perdita di valuta estera e di ore lavorative per i nostri portuali; molto turismo tende ad essere sviato verso altri Paesi che ci fanno una concorrenza spietata per via dei nostri prezzi e per tanti altri motivi che non sto qui ad elencare, per tener fede alla promessa di essere breve.

Il programma delle nostre autostrade è ottimo. Ma vi sono strane lacune ch'io desidero segnalare; ad esempio la mancanza di un anello anulare intorno a Milano. È assurdo e non vantaggioso per ottenere maggiore affluenza di turisti che quando si arriva a Milano bisogna attraversare la città perdendo 45 minuti sia che si provenga da est, o da ovest o da sud. Occorre dare la precedenza a questo lavoro come è stato fatto egregiamente a Bologna, permettendo agli automobilisti di fermarsi o no nelle due città.

Questa mia insistenza di dedicare la maggior copia possibile di fondi per le autostrade trova la sua giustificazione nella convinzione che il traffico si orienta ormai più verso la strada che verso la ferrovia.

Bisogna avere la volontà di non cedere a pressioni politiche locali suffragate da cor

renti parlamentari ed agire con implacabile energia. Il mondo moderno, ripeto, si avvia verso le comunicazioni stradali. Nel bilancio sono elencate diverse ferrovie che possono essere una necessità, come la circoscrizione di Roma, ma le linee Caltagirone-Gela, Paola-Cosenza e altre piccole linee, a mio modo di vedere, dovrebbero essere sostituite da comunicazioni stradali con autopullman. Le cittadine sarebbero servite meglio con servizi automobilistici frequenti e rapidi.

L'altro argomento che vorrei trattare è quello di Firenze. Obbiettivamente devo riconoscere che il Ministero dei lavori pubblici ed il Governo hanno fatto quello che potevano anche se i bisogni della città avrebbero richiesto molto di più. Infatti vi sono enormi lacune da colmare ed ho l'impressione che i fondi non sempre siano stati utilmente impiegati. È opinione generale fra i cittadini fiorentini che il disbrigo delle pratiche da parte del locale Genio civile avvenga lentamente ed io segnalo questo a lei, onorevole Sottosegretario, affinché possa controllare se sia vero che esistano trascuratezze.

Un fatto è certo e lo segnalo a lei, onorevole Sottosegretario, perchè colpisce più di tanti altri. Il lungarno Acciaiuoli, che è una via ove esistono numerosi negozi e tra i più importanti della città, è ancora chiuso alla circolazione dopo un anno dall'alluvione. Non se ne abbia a male il senatore Maier qui presente, che è vice sindaco di Firenze, perchè il rimprovero non è diretto a lui ma al Genio civile che indiscutibilmente non ha preso a cuore questo problema che danneggia enormemente i proprietari dei negozi che s'affacciano su quella via. Inoltre l'intransitabilità appesantisce la circolazione. Le spallette dei lungarno in alcuni tratti erano state costruite, e non so come mai in parte sono state demolite e si stanno ora ricostruendo con metodi tecnici che spero siano migliori.

In via generale, onorevole Sottosegretario, mi permetto di raccomandarle, di invitare il Genio civile e tutte le autorità che dipendono dal suo Ministero a prendere a

cuore la situazione di Firenze. La città, come facciata, dà l'impressione di essere risanata — ed effettivamente tutti elogiano, ed hanno ragione, la meravigliosa attività dei fiorentini — ma in definitiva essa soffre ancora di ferite sanguinanti e gravissime. Vi sono dei quartieri nei quali non si è ancora cominciato a lavorare. Cito il settore di Santa Croce nel quale si vedono ancora case puntellate e quello di Gavinana.

Pertanto, onorevole Sottosegretario, se lo crede opportuno, abbia la bontà di dire all'onorevole Ministro che si occupi di Firenze. Tra l'altro il suo Ministro dovrebbe risarcirci di un piccolo danno poichè è venuto a Firenze a vederci con grande ritardo e dopo che i momenti più gravi erano passati. So che ha provveduto in merito e che la sua comprensione ci è stata vicina, ma la presenza fisica quando più assillante è il dolore è un conforto inestimabile. Tra l'altro il ministro Mancini è un Ministro che suscita simpatia e quindi aumenta la fiducia conoscendolo di persona. Lo preghi di ritornare a Firenze e di accertarsi di quanto gli segnalo.

D'ANDREA. Il giudizio sulla simpatia è una cosa del tutto personale.

LESSONA. Appunto perchè personale fa parte di quel liberalismo che il mio amico D'Andrea non vorrà negarmi di manifestare.

Con questo, onorevoli colleghi, ho terminato il mio breve discorso. Vi prego di non giudicarlo incompleto e di non dire che avrei potuto continuare ad esaminare con maggiore particolarità il bilancio. Conosco anche io i problemi dell'edilizia e quelli dell'urbanistica, ma alle 14 meno 10, dopo che noi della 1ª Commissione del Senato abbiamo proseguito la seduta fino alle due di notte — ed io ero tra quei volenterosi — per discutere la legge regionale, credo che perdonerete non solo la brevità del mio discorso ma mi ringarzierete di lasciarvi così presto liberi d'andare a colazione. Grazie, signor Presidente. (*Applausi dall'estrema destra*).

P R E S I D E N T E . Non essendovi altri iscritti a parlare sulla tabella n. 8, do la parola all'onorevole Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.

G I G L I A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Signor Presidente, onorevoli senatori, desidero concludere brevemente questo dibattito sulla rubrica dei Lavori pubblici ringraziando innanzitutto gli onorevoli senatori intervenuti nel dibattito stesso. Desidero dire inoltre che nella discussione in Commissione sono già stati ampiamente trattati ed analizzati i diversi aspetti dell'attività del settore dei lavori pubblici, e questo mi induce a concludere la discussione in forma molto sintetica, a nome del ministro Mancini che non è potuto intervenire in questo dibattito.

Desidero dire che anche io prego il signor Presidente di voler risparmiare all'Assemblea la lettura di alcune tabelle relative alle previsioni per l'anno corrente e per il 1968, oltre al quadro degli interventi già fatti. Restano aperti i problemi delle somme disponibili e non spese che, in questo nostro particolare bilancio, hanno certamente una consistenza notevole, quella dei residui passivi, per i quali è pur vero che le cifre statistiche di bilancio sono superiori alla entità reale. Ad esempio, infatti, figurano tra i residui passivi finanziamenti recentissimi ma che, per buona parte, dipendono da remore di finanziamento e procedurali per la cui eliminazione si rendono necessari ulteriori decisivi passi, così come per il finanziamento della grande massa di opere a concorso e contributo dello Stato, le attuali difficoltà della Cassa depositi e prestiti a far fronte ai relativi impegni costituiscono indubbiamente un grave motivo di ritardo e di turbativa, e richiedono provvedimenti risolutivi già all'esame del Governo.

Per ciò che riguarda lo snellimento delle procedure, è già stato approvato dal Consiglio dei ministri, e sarà presentato in breve tempo alle Camere, il disegno di legge di proroga delle norme di semplificazione e di decentramento del cosiddetto superdecreto; ed è da auspicare che sia portato avanti il disegno di legge di delega al Governo per

disciplinare e rendere permanenti le semplificazioni procedurali stesse già esaminate in sede di Commissione alla Camera, e che sia data soluzione al grave problema delle agevolazioni agli enti locali per consentire loro, in considerazione dell'estrema deficienza delle situazioni di bilancio gravemente deficitarie, la possibilità di contrarre, per la realizzazione di opere pubbliche, mutui assistiti dalla garanzia dello Stato.

L'altra esigenza di carattere generale è quella di ridurre l'incidenza sul bilancio dei lavori pubblici delle rate dei mutui, incidenza che, nonostante i periodici alleggerimenti costituiti dall'accollo da parte del Tesoro degli oneri relativi, resta pur sempre causa di grave irrigidimento del bilancio stesso.

Desidero dire poi agli onorevoli senatori che si sono per la maggior parte interessati al problema dell'urbanistica, che nella materia urbanistica, in questo particolare momento, sono da rilevare due parti di grande rilievo: il primo è la progressiva predisposizione da parte dei Provveditorati alle opere pubbliche dei piani territoriali di coordinamento regionale, in accordo con gli schemi di programma regionale di sviluppo economico, che si vanno mettendo a punto ad opera dei Comitati regionali per la programmazione economica, piani e programmi di cui sarà curata entro breve termine l'armonizzazione a livello centrale. Il secondo fatto più importante è costituito dalla cosiddetta legge-ponte n. 765, che rappresenta la prima, consistente innovazione in questa fondamentale disciplina, dopo l'antica legge del 1942, alla quale apporta determinanti innovazioni.

Questa legge tende ad eliminare le cause di disordine urbanistico che hanno apportato gravi conseguenze all'ordinato sviluppo delle città e del territorio e che pongono pesanti remore allo stesso sviluppo economico e produttivo. Si tratta di uno strumento di complessa esecuzione che richiederà il massimo impegno delle strutture delle amministrazioni centrali e locali e la più attenta vigilanza da parte delle popolazioni interessate, che la legge chiama a collaborare all'esecuzione stessa attraverso il ricorso allo istituto « dell'iniziativa popolare ». L'iniziativa

tiva popolare è stata approvata nella legge e bisogna trarne anche profitto.

A questo proposito, ritengo si possa respingere quanto è stato detto in quest'Aula in rapporto al rischio che dalla legge e dalla circolare interpretativa emessa dal Ministero dei lavori pubblici il 28 ottobre scorso possa derivare un ulteriore arresto dell'attività edilizia. Posso anzi affermare che le direttive della circolare in parola sono state determinate dalla considerazione dell'esigenza di evitare tale rischio, e che ci si è impegnati appunto ad indirizzare l'applicazione della legge in forme tali da lasciare all'iniziativa edilizia privata ampi e ben definiti campi di azione, beninteso nel rispetto delle norme fondamentali dell'ordinato assetto degli abitati e dei territori, così da evitare il perpetuarsi delle attuali condizioni di disordine.

Si è parlato di persistente regresso della attività edilizia. Il senatore Chiariello e il senatore Rovere ne hanno lungamente parlato ed in effetti dopo i concreti sintomi di miglioramento della situazione all'inizio dell'anno in corso, sembra si possano oggi constatare — sia pure per segni tutt'altro che probanti — manifestazioni di un ulteriore ristagno.

Ora a parte la scarsa entità del fenomeno — che può agevolmente esser fatto rientrare nei limiti delle fluttuazioni stagionali — ritengo che vadano chiaramente fatte al riguardo due considerazioni. La prima è che non ci si può e non ci si deve attendere il ritorno ai processi della larga espansione degli anni che precedettero la crisi congiunturale, crisi determinata in gran parte per il settore edilizio appunto dal carattere incontrollato che l'espansione stessa aveva assunto. Ciò in quanto il programma di sviluppo economico, nel porre alla disponibilità ed ai fabbisogni gli impieghi sociali del reddito, prevede, a ragione, per il settore un contenimento e una stabilizzazione produttiva; ciò che comporta, a sua volta, un graduale ridimensionamento della struttura stessa del settore: prova ne sia che, nei più recenti anni di magra, la produzione supera ancora i livelli previsti dal programma.

La seconda considerazione riguarda appunto gli strumenti di disciplina dell'attività

edilizia e, in primo luogo, la legge n. 167 e la legge-ponte. Le incertezze prodotte dalle innovazioni normative in questa materia possono aver concorso in qualche misura al ristagno delle iniziative: fenomeni che sono stati, comunque, sopravvalutati molto al di là della loro reale incidenza. Ma per superare tale ostacolo non c'è che una cosa da fare: istituzionalizzare e recepire l'operatività dei due strumenti, sia della legge n. 167 che della legge-ponte, e porli alla base delle scelte e delle iniziative; fare cioè dell'applicazione di queste leggi i caposaldi per ristabilire nel campo della produzione edilizia la certezza del diritto.

Quanto poi al rilievo riguardante l'eccessivo accentramento, presso il Ministero dei lavori pubblici, delle competenze derivate dalla legge n. 765, devo dire che quanto si è deciso al riguardo è derivato da responsabili valutazioni delle capacità operative — che ognuno sa limitate — degli organi centrali e di quelli locali. Si fa e si decide oggi al centro quello che non si ritiene possibile possa essere fatto e deciso a livello locale. Ciò non toglie che si intenda accrescere i poteri decisionali ed operativi degli organi decentrati, ma ciò progressivamente e nella misura in cui tali organi saranno in grado di espletare adeguatamente i relativi compiti.

E qui si apre il complesso discorso sulla necessità di potenziare le strutture tecniche della Pubblica amministrazione, discorso che il Ministero ha più volte prospettato, ma che finora non ha trovato un'adeguata rispondenza presso larghe sfere dell'opinione pubblica; mentre io mi auguro che possa trovare un più valido sostegno in sede parlamentare.

Per il settore riguardante la difesa del suolo, oltre all'entrata in vigore degli stanziamenti dei nove miliardi, mi limiterò a comunicare brevemente — e con questo desidero rispondere al senatore Artom che ne parlava — che la Commissione di studio, nominata dal Ministro dei lavori pubblici, la Commissione De Marchi e confermata con la nuova struttura prevista in base alla legge n. 632, è in piena attività, ed ha già nell'estate scorsa presentato una prima relazione contenente preziose indicazioni per la metodologia e la prassi da seguire nell'attività

di ristrutturazione e risanamento dei territori e dei bacini idrici dissestati. La stessa legge n. 632 prescrive opportunamente il coordinamento degli interventi pubblici per la difesa del suolo, e ne affida la responsabilità ai Magistrati alle acque e per il Po ed ai Provveditorati alle opere pubbliche. Le relative norme delegate — da presentare entro l'anno, desidero assicurare — sono già di fatto predisposte e pronte per la presentazione. Desidero dire al riguardo, in relazione agli interventi dei senatori Artom e Lessona concernenti i danni alluvionali della Toscana, che, sui 139 miliardi che la legge n. 1142 stanziò per il Ministero dei lavori pubblici, alla Toscana furono attribuiti 40 miliardi e 289 milioni, distribuiti nei tre esercizi finanziari e, precisamente: nell'attuale esercizio 1967, 21 miliardi ed in quello del 1968, altri 16 miliardi; e per la sola città di Firenze furono dati, per gli esercizi 1966-67, 11 miliardi e 400 milioni circa, e per l'esercizio 1968 — in parte già in corso di erogazione — circa altri 7 miliardi, per complessivi 18 miliardi e 400 milioni. Io mi farò carico di riferire le sollecitazioni fatte dal senatore Artom e dal senatore Lessona particolarmente presso l'Ufficio del Genio civile e il nuovo Ispettorato dell'Arno, che è ormai entrato in funzione e che ogni giorno va recependo nuovo personale per meglio adeguarsi alle sue esigenze, perchè si provveda a rimuovere gli ostacoli che sono stati qui segnalati.

L E S S O N A . Grazie, onorevole Sottosegretario, ma le cifre sono ancora scarse.

G I G L I A , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Noi, come Ministero dei lavori pubblici, siamo interessati sempre ad ulteriori finanziamenti. Per quanto riguarda l'intervento del senatore Peserico concernente le esigenze relative ai danni del Brenta e del Bacchiglione, desidero dire che il Ministero era intervenuto con una spesa di 500 milioni, di cui 300 circa per il Brenta e 220 circa per il Bacchiglione. Con i suddetti finanziamenti, riguardanti gli interi due corsi d'acqua, si interverrà anche per le arginature

del Brenta e del Bacchiglione in provincia di Padova.

Per quanto riguarda l'edilizia scolastica, sono in corso con ritmo notevolmente intenso gli adempimenti previsti dalla legge numero 641, specie per quanto riguarda la saldatura tra vecchi e nuovi programmi.

È stato qui largamente prospettato, parlando della crisi edilizia, il problema relativo all'edilizia abitativa per le categorie meno agiate. In proposito, desidero dire che il Consiglio dei ministri ha già approvato un disegno di legge per l'edilizia sovvenzionata da attuarsi a mezzo di contributi su mutuo con un impegno di 9 miliardi per la spesa pubblica che sono già iscritti nel bilancio 1967; mentre è stato di recente diramato, per il concerto presso gli altri Ministeri, un altro disegno di legge, per la realizzazione in un quinquennio, di edilizia abitativa destinata alle classi meno abbienti per un importo di 50 miliardi, cioè di 10 miliardi l'anno.

I due disegni di legge saranno portati entro brevissimo tempo all'approvazione del Parlamento e noi ci auguriamo, anzi siamo particolarmente interessati, che vengano approvati prima della fine della legislatura.

Ritengo vada segnalato al riguardo una particolare, importante innovazione di cui questa mattina si è largamente parlato, cioè che sia l'uno, sia l'altro disegno di legge comprendono, oltre ai finanziamenti per gli alloggi, una quota di finanziamenti, parimenti a carico dello Stato, pari al 20 per cento circa della spesa, per le opere di urbanizzazione relative, sollevando così le finanze comunali da oneri intollerabili. Si tratta della introduzione di un principio che ritengo dovrà essere notevolmente esteso nel futuro, se si vorrà dare stabile e soddisfacente soluzione ai problemi dell'intervento pubblico per l'edilizia abitativa.

Infatti il problema della carenza di opere di urbanizzazione e di mezzi per realizzarle costituisce ormai da tempo la maggiore strozzatura per lo sviluppo edilizio urbano, sia d'iniziativa pubblica, sia privata. La stessa legge-ponte n. 765 risolve già in parte il problema chiamando i privati a concorrere all'onere di urbanizzazione. Essa pone

cioè una condizione necessaria, ma non sufficiente alla soluzione integrale del problema: soluzione che richiede necessariamente un consistente concorso dello Stato a sollievo delle esauste finanze degli enti locali, ferme restando ovviamente le competenze ed i poteri decisionali riconosciuti dalla legge agli enti stessi per la programmazione e l'attuazione di tali opere. È questo un tema di fondo, di vitale importanza per lo sviluppo civile del Paese che si pone alla prossima legislatura.

Mi resta di far cenno ai provvedimenti legislativi in corso per la spesa dei finanziamenti accantonati nel bilancio 1968 per i programmi ANAS (sono note le recenti decisioni del CIPE per l'estensione del programma autostradale dell'IRI) oltre al provvedimento già approvato dalla Commissione lavori pubblici del Senato, relativo ai 59 miliardi per la Palermo-Catania nonché a quelli relativi al secondo biennio del « piano degli ospedali », che già la Commissione del Senato ha approvato e che è ora all'esame della Camera dei deputati. Vorrei concludere questa breve rassegna dei fondamentali settori di attività dei Lavori pubblici ricordando che alla prossima legislatura si porrà, nell'ambito della più vasta tematica della riforma dello Stato, il problema di dare all'Amministrazione dei lavori pubblici un assetto organizzativo adeguato all'entità ed alla natura dei nuovi compiti ad essa attribuiti dalle leggi e reso necessario dal continuo processo evolutivo della tecnica e dalla crescente

entità e complessità dei compiti all'Amministrazione affidati. In proposito basta ricordare la nuova legge sull'edilizia scolastica, la difesa del suolo, il piano regionale degli acquedotti, la legge urbanistica eccetera; sono tutti compiti che effettivamente pongono il Ministero nelle condizioni di dover veramente dire che si lavora con strumenti vecchi e con strutture inadeguate.

Ritengo che sia precipuo dovere del Parlamento e del Governo, oggi e domani, operare uno sforzo deciso per dotare finalmente l'Amministrazione dei lavori pubblici di quella struttura tecnicamente qualificata, efficiente e moderna, che già esiste da tempo nei Paesi europei più progrediti e che è condizione indispensabile per dotare il Paese di un ordinato contesto di opere pubbliche rispondente alle esigenze e tale da consentire il realizzarsi delle aspirazioni ad un più elevato livello di civiltà. (*Applausi dal centro e dalla sinistra*).

P R E S I D E N T E . Rinvio il seguito della discussione alla seduta pomeridiana. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 17, con lo stesso ordine del giorno.

La seduta è tolta (*ore 13,50*).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari