

(N. 280-A)
Resoconti IX

BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 1977

ESAME IN SEDE CONSULTIVA DELLO STATO DI PREVISIONE DELLA SPESA DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

(Tabella n. 9)

Resoconti stenografici della 8ª Commissione permanente

(Lavori pubblici, comunicazioni)

SEDUTA DI GIOVEDÌ 18 NOVEMBRE 1976

| | |
|--|------------------------------------|
| PRESIDENTE | Pag. 382, 390, 408 e <i>passim</i> |
| BAUSI (DC), relatore alla Commissione | 382, 389 |
| CROLLALANZA (MSI-DN) | 390, 393, 395 |
| GULLOTTI, ministro dei lavori pubblici | 389 |
| GUSSO (DC) | 393, 399, 409 |
| LA FORGIA, sottosegretario di Stato per i la- | |
| vori pubblici | 401, 406 |
| MINGOZZI (PCI) | 396, 397, 399 |
| OTTAVIANI (PCI) | 400, 401 |
| SEGRETO (PSI) | 405, 406, 408 e <i>passim</i> |
| SGHERRI (PCI) | 395, 397 |

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 24 NOVEMBRE 1976

| | |
|--|------------------------------------|
| PRESIDENTE | Pag. 411, 441, 450 e <i>passim</i> |
| BAUSI (DC), relatore alla Commissione | 428, 441 |
| CEBRELLI (PCI) | 441, 445, 449 e <i>passim</i> |
| FEDERICI (PCI) | 431, 435, 441 e <i>passim</i> |
| GULLOTTI, ministro dei lavori pubblici | 427, 428 |
| | 429 e <i>passim</i> |
| GUSSO (DC) | 422, 429, 446 e <i>passim</i> |
| LA FORGIA, sottosegretario di Stato per i la- | |
| vori pubblici | 435 |

| | |
|--------------------------------|-------------------------------|
| MELIS (Sin. Ind.) | Pag. 436, 450 |
| MINGOZZI (PCI) | 452 |
| PISCITELLO (PCI) | 426, 428, 429 e <i>passim</i> |
| PITRONE (Misto[PRI]) | 427, 438, 441 e <i>passim</i> |
| RUFINO (PSI) | 417, 430 |
| SANTONASTASO (DC) | 449 |
| SGHERRI (PCI) | 451 |
| TONUTTI (DC) | 411 |

SEDUTA DI GIOVEDÌ 18 NOVEMBRE 1976

Presidenza del Presidente TANGA
e del Vicepresidente SEGRETO

**Presidenza
del Presidente TANGA**

La seduta ha inizio alle ore 9,30.

A V E L L O N E, segretario, legge il
processo verbale della seduta precedente,
che è approvato.

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1977 (280), approvato dalla Camera dei deputati

— Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici (Tabella n. 9)

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca l'esame del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1977, approvato dalla Camera dei deputati — Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici ».

Prego il senatore Bausi di riferire alla Commissione sul predetto stato di previsione.

B A U S I, relatore alla Commissione. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli senatori, innanzitutto vorrei riepilogare, perchè le nostre considerazioni successive possano essere meglio inquadrare, quelli che sono i risultati contabili del bilancio che andiamo ad esaminare; mi sono permesso di estendere il confronto anche all'andamento degli anni 1976 e 1975, sicchè i risultati possano avere una loro interpretazione più propria, riportata anche ai precedenti.

Arrotondando ai milioni, la situazione si presenta, per l'anno 1977, nei seguenti termini: il bilancio del Ministero dei lavori pubblici prevede una spesa corrente per 83 miliardi 342 milioni, e una spesa in conto capitale per 1.122.386 milioni.

La spesa corrente dell'anno 1977 risulta, pertanto, aumentata rispetto al 1976 dell'11,85 per cento, mentre quella del 1976, rispetto al 1975, risultava aumentata dell'11,60 per cento.

Per quanto riguarda la spesa in conto capitale, quella del 1977, rispetto al 1976, risulta aumentata del 14,30 per cento, mentre quella del 1976, rispetto al 1975, risultava aumentata del 12,93 per cento. Se poi volessimo scendere ad una elaborazione appena, appena più approfondita, potremmo osservare, con una specificazione che può avere un certo interesse comparativo, che è migliorato il rapporto tra le spese correnti e le spese in conto capitale, tanto che mentre

nel 1975, rispetto ad ogni miliardo in conto spese correnti si « muovevano » 10,1 miliardi in conto capitale, nel 1976 il rapporto è salito a 11,2 e nelle previsioni che siamo chiamati ad esaminare è di 13,4, anche se si deve, comunque, tener presente, che certe spese relative al personale (il trattamento economico è stato recentemente modificato) non sono state conteggiate nel presente bilancio.

Un'altra considerazione che possiamo fare e che emerge dalla tabella che metto a disposizione dei colleghi (v. allegato) è il rapporto tra gli anni 1976 e 1977 della incidenza, in ordine alla classificazione economica e amministrativa, di ciascun settore rispetto al totale di bilancio: sia per la viabilità stradale o quella ferroviaria e così via, seguendo quella suddivisione che è prevista nello stesso elaborato del Ministero dei lavori pubblici.

Mi è sembrato di dovermi soffermare su queste comparazioni perchè le medesime ci danno una indicazione che non ritengo positiva; cioè ci danno questo quadro: che un settore sicuramente propulsivo come quello dei Lavori pubblici prevede una spesa di investimento che proporzionalmente e tenendo conto della svalutazione monetaria, è da considerarsi inferiore nel suo globale a quello che è il potere reale del bilancio precedente. Gli allegati di carattere contabile da esaminare sono due, il bilancio ANAS e i residui passivi.

Per il primo le entrate correnti sono di 248.541 milioni; le spese in conto capitale 331.035 milioni, per complessivi 579.554 milioni; le spese in conto corrente sono 248.541 milioni, in conto capitale 316.428 milioni, i rimborsi di prestiti 14.584 milioni, per un complessivo di lire 579.554 milioni. La differenza sul globale rispetto al 1976, che portava un totale di 584.428 milioni, è pari all'11,35 per cento, per cui potremmo fare la solita considerazione e cioè che la svalutazione ha corso più di quanto abbia corso l'adeguamento del bilancio ANAS 1977 rispetto al 1976.

I residui passivi sono pari a 33.898 milioni in conto spese correnti e 3.395.506 milioni in conto capitale; mi sembra però opportuno suddividere quest'ultimo importo, di dimen-

CLASSIFICAZIONE AMMINISTRATIVA

| CLASSIFICAZIONE ECONOMICA | Rubrica 1 Servizi generali | Rubrica 2 Viabilità statale | Rubrica 3 Viabilità non statale | Rubrica 4 Nuove costruzioni ferroviarie | Rubrica 5 Opere marittime | Rubrica 6 Opere idrauliche e impianti elettrici | Rubrica 7 Edilizia per il culto | Rubrica 8 Edilizia scolastica | Rubrica 9 Edilizia abitativa | Rubrica 10 Edilizia pubblica varia | Rubrica 11 Opere a tutela del patrimonio storico artistico | Rubrica 12 Opere igieniche e sanitarie | Rubrica 13 Opere in dipendenza di pubbliche calamità naturali | Rubrica 14 Opere in dipendenza di danni bellici | Rubrica 15 Opere varie | TOTALE |
|---------------------------|-------------------------------|--------------------------------|------------------------------------|--|------------------------------|--|------------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|---------------------------------------|---|---|--|--|---------------------------|--------|
| % 1975.... | 5,39 | 0,55 | 1,99 | 2,81 | 10,95 | 5,29 | 1,17 | 5,04 | 37,20 | 7,53 | 0,58 | 8,11 | 9,30 | 1,76 | 1,70 | + 100 |
| % 1976.... (arrot.) | 4,48 | 0,45 | 0,92 | 1,99 | 7,89 | 5,56 | 0,91 | 25,98 | 28,47 | 3,90 | 0,49 | 5,47 | 10,38 | 1,16 | 1,75 | + 100 |

sione veramente notevole, in due settori: i residui propri, cioè quelli al 31 dicembre 1975 derivanti da impegni formali e che pertanto non sono necessariamente sintomo di cattivo funzionamento, ma di funzionamento faticoso, che sono pari a 2.469.066 milioni, dietro i quali già stanno opere in corso; e i residui impropri, che possono avere, anche se obbligatoriamente non hanno, un significato più preoccupante almeno in linea generale, in quanto non rispondenti ad opere effettivamente in corso, che raggiungono la cifra di 926.440 milioni. Per il significato diverso da attribuire ai residui propri rispetto ai residui impropri — come ho già detto poc'anzi — e anche se indubbiamente nel formarsi di questi residui ha avuto notevole influenza negativa l'accelerato aumento dei prezzi con le difficoltà che questo ha com-

portato nella procedura degli appalti, il maggior aumento percentuale, rispetto all'anno precedente, dà un sintomo non positivo, in quanto percentualmente sono aumentati maggiormente i residui impropri che quelli propri, anche se l'aumento di questi ultimi è di carattere, a mio giudizio, sostanzialmente fisiologico.

A chi potesse interessare, al 31 dicembre 1975 i residui propri erano di 2.243 miliardi (e oggi si è verificato un aumento dell'11 per cento); i residui impropri erano 768 miliardi (con un aumento di oltre il 12 per cento rispetto all'anno precedente).

Un elemento che in sede di gestione dei residui passivi mi sembra di dover richiamare all'attenzione della Commissione è quello relativo alla necessità di sollecitare l'attribuzione alle Regioni di quella quota

parte dei residui passivi che si riferiscono ad opere che sono state trasferite nella competenza delle Regioni stesse; perchè altrimenti noi avremo questa situazione: che nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici aumentano i residui passivi senza poter essere utilizzati perchè si riferiscono ad iniziative già trasferite alle Regioni, mentre queste si trovano immobilizzate perchè non possono disporre dei residui passivi, sempre bloccati presso il Ministero dei lavori pubblici.

Devo dire che, per la verità, il Ministero ha avuto l'iniziativa per la distribuzione alle Regioni di quanto di loro competenza anche in forza dell'articolo 17 della legge n. 376 del 1975, tanto che si è avuto quello che viene considerato un primo acconto di 35 miliardi. Ma con un inconveniente che fa purtroppo parte di quelli comuni ai quali siamo assoggettati: cioè che ancora oggi la Corte dei conti non ha approvato il relativo provvedimento, per cui dobbiamo ancora una volta lamentare l'assurdità di controlli la cui lentezza blocca qualsiasi azione ed impedisce il risanamento delle situazioni.

Un altro elemento che credo possa servire ad inquadrare la posizione del Ministero dei lavori pubblici è quello che possiamo dedurre dalla situazione del personale. Dalle tabelle allegate al bilancio risulta che i posti coperti al 1° aprile 1976 sono 4.906 contro i 5.505 previsti dall'organico, pari cioè all'89 per cento, e questo potrebbe già essere un indice alquanto preoccupante. Ma la preoccupazione aumenta se si scende ad un esame analitico delle insufficienze, quando si pensi cioè che su 158 ingegneri capi in organico, che costituiscono il cuore del Ministero dei lavori pubblici, i presenti alla stessa data di riferimento del 1° aprile erano 25, pari al 15 per cento; mentre tra ingegneri superiori e ingegneri i posti coperti sono 84 su 440, pari cioè al 19 per cento; così come i disegnatori e i disegnatori principali sono mediamente in numero inferiore del 30 per cento rispetto a quanto previsto in organico. Gli stessi salariati, su un organico di 2.070, sono 1.135, cioè di poco

superiore al 50 per cento dei posti previsti. C'è perciò da domandarsi se la disoccupazione giovanile sia un fenomeno veramente inevitabile, o se, viceversa, non dipenda in qualche misura anche da una mancata razionalizzazione delle possibilità di lavoro potenzialmente esistenti.

Questo mi premeva dire per inquadrare anche, attraverso i risultati di bilancio, le considerazioni che potremo fare subito dopo per trarne una prima riflessione, e cioè che il Ministero dei lavori pubblici è evidentemente un organismo che sta attraversando un periodo di travaglio derivantegli tra l'altro in modo particolare dalla non ancora compiuta definizione di quella separazione di attività proprie destinate a rimanere tali rispetto ad attività che dovranno, per la legge n. 382 del 1975, essere trasferite alle competenze regionali. E forse fra tutti i settori quello che più ha subito, anche per certi fenomeni periferici in cui gli uffici erano assai ricchi di personale, i traumi più evidenti è proprio il settore dei Lavori pubblici. Potremmo proprio in questa sede, forse, cominciare a domandarci in che misura dovrebbe ritrovare, come si usa dire oggi, la propria identità il Ministero dei lavori pubblici una volta che sia conclusa l'operazione di separazione delle competenze ancora residue rispetto a quelle destinate alle Regioni. Mi sembra che in merito proprio il Ministro ebbe a dare una definizione, davanti all'altro ramo del Parlamento, assai propria, individuando cioè nel compito avvenire del Ministero dei lavori pubblici una funzione di indirizzo e di programmazione seguita da alcune competenze di carattere specifico, con il concentramento di forze, di energie e di mezzi su questo tipo di attività, tralasciando quelle che, viceversa, ormai sono rimaste agganciate solo ancora per poco al sistema centrale. Io sono tra l'altro convinto che tanto più noi sapremo difendere le autonomie delle Regioni e degli stessi enti locali con quanta maggior chiarezza sapremo dire che ci sono compiti propri del potere centrale che non sono nè delegati nè delegabili, sapendo peraltro definirli con altrettanta chiarezza e, al tempo

stesso, delegando davvero, e non ambigualmente o parzialmente, tutti quei poteri che sono delegabili, evitando cioè quelle situazioni di incertezza che non sono di vantaggio per nessuno.

D'altra parte sono fenomeni che il nostro Paese non registra per primo: la Francia è uscita da poco da una analoga necessità di definizione di quelli che sono i compiti nuovi e diversi che spettano al Ministero dei lavori pubblici, che è definito ormai come il Ministero per l'assetto territoriale, con tutto ciò che ne consegue, e quindi conservando scrupolosamente quella programmazione generale che deve riguardare i problemi del Paese nella loro unicità, i quali non debbono essere rimessi a decisioni locali troppo spesso territorialmente settoriali; e ciò, come dice la relazione, appare tanto più importante se si considerano le esigenze di riequilibrio tra Nord e Sud nel nostro Paese, tra economia di pianura ed economia collinare o montana.

Tra i settori che mi sembra dobbiamo considerare anche in questa prospettiva di messa a fuoco delle funzioni del Ministero dei lavori pubblici, a parte quella di indirizzo e di programmazione, tra quelli cioè che sicuramente mi sembra debbano essere confermati come di dimensioni nazionali, il tema che si ravvisa come di particolare importanza ed urgenza credo sia quello della difesa del suolo. Pur volendo evitare qualsiasi riferimento locale, poichè il fenomeno investì tutto il Paese ed assunse carattere nazionale, mi si consenta di ricordare che in questi giorni, giusto dieci anni or sono, nel novembre 1966, un'alluvione di dimensioni bibliche colpì Venezia, Firenze, il Polesine e molte altre città e Regioni. Ecco: qualche giorno fa a Trapani sembra che si sia quasi voluto ricordare in modo tragico e drammatico quanto sia ancora necessario operare in questo settore di attività e di intervento. E mi si consenta, al di là delle indicazioni di bilancio, ma mi sembra opportuno farlo agli effetti anche di inquadrare il problema sotto il profilo di un provvedimento diverso da quello contenuto nel bilancio, di riepilogare brevemente quale sia la situazione attuale in

tema di difesa del suolo e di regimazione delle acque.

L'ultimo provvedimento legislativo dotato di una certa organicità fu quello immediatamente successivo ai fatti del 1966, cioè la legge n. 632 del 1966 con la quale venivano stanziati 90 miliardi di lire. Contemporaneamente veniva dato incarico alla Commissione, che poi prese il nome di Commissione De Marchi, di redigere un piano generale di intervento sul territorio nazionale. I lavori della Commissione furono conclusi con una relazione che successivamente fu integrata e inquadrata con i risultati della Commissione di indagine che dallo stesso Senato fu nominata. Credo che veramente noi dobbiamo prendere come riferimento il risultato convergente della relazione De Marchi sotto il profilo tecnico e quello della Commissione di indagine, perchè siamo di fronte ad un quadro abbastanza organico che concerne la difesa del suolo e l'utilizzazione in positivo e in negativo del problema delle acque. Voi tutti ricordate che la spesa complessiva ai valori del 1969 era di 8.923 miliardi, divisa secondo i vari settori e momenti di intervento che non sto qui a ripetere. Questo piano, pur con la sua organicità, come era stato rilevato anche in altra sede, presentava ancora qualche lato scoperto, come per esempio certe Regioni del meridione che ancora non avevano messo in evidenza alcuni fenomeni patologici come è accaduto successivamente; quel provvedimento non ha però avuto sostanzialmente a tutt'oggi inizio di attuazione, essendo intervenuti da allora solo alcuni provvedimenti a carattere parziale, tra i quali i più importanti sono quelli che si riferiscono al bacino dell'Adige nel tratto Verona-foce, del Po e affluenti di destra, Piacenza-mare, compreso il delta. Ci fu un primo tentativo, che prese appunto il nome di « piano Gullotti », con il disegno di legge, mi sembra, n. 1187, che ci spense con l'esaurirsi della legislatura prima del termine fisiologico. Proprio in questi giorni mi sembra si profili la prospettiva di un progetto di legge che dovrebbe avere un importo complessivo di duemila miliardi da destinare agli interventi sul suolo. Credo

non ci sia bisogno di dire che siamo d'accordo sulla opportunità, sulla necessità e sulla urgenza del disegno di legge preannunciato, anche se si considera che ad oggi i danni che si sono verificati in Italia a seguito di calamità naturali sono forse di entità superiore a quella che sarebbe stata la spesa per intervenire tempestivamente. Sono però anche convinto che non basta emanare una legge che prevede uno stanziamento per i problemi della difesa del suolo: c'è la necessità di rivedere profondamente l'organico e il funzionamento del Ministero. Sono dieci anni almeno che si auspica di avere dei geologi nell'organico del Ministero, eppure a tutt'oggi, dopo dieci anni dai fatti del 1966, i geologi non ci sono, e ancora non esiste una carta geologica d'Italia che indichi tutte le difficoltà che ne derivano, le quali sono di tale entità che spesso non si chiamano più difficoltà, ma si chiamano disastri. Si stanno ricercando quelle che sono le responsabilità per i fatti luttuosi di Trapani, ma certo sarà difficile arrivare a individuare in che modo si sarebbe potuto ovviare ad essi mancando istituzionalmente un organismo che abbia capacità e competenze geologiche: chi poteva ad esempio dire, sotto questo profilo geologico che è importante, che là dove c'era il lago di Erice o lo scolmatore di Erice non si doveva costruire? Esiste cioè una gradazione di responsabilità, delle quali una deriva sicuramente anche dal fatto di non avere un corpo geologico che possa proprio in sede nazionale intervenire a questi effetti. Anche perchè non dobbiamo dimenticare che siamo — come configurazione fisica — un paese ancora geologicamente giovane con tutti gli inconvenienti che qualsiasi intervento sul suolo può portare; anche quello apparentemente più innocuo può costituire una ferita sul suolo destinata ad avere dei riflessi notevoli e gravi.

D'altra parte, mentre per un verso esiste — e secondo me dovrà essere sottolineata e potenziata — questa esigenza di intervento centrale per quanto riguarda il problema della difesa dalle acque — tenendo conto anche della bizzarra dislocazione dei vari bacini che non coincidono con delle suddivisioni

diverse di confine, — dall'altra parte dovremo anche forse alleggerire il Ministero dei lavori pubblici di certi compiti di collegamento, che ormai di tecnico hanno ben poco, quali — per esempio — il settore dell'edilizia scolastica e quello stesso dell'edilizia abitativa — in particolare dell'edilizia economico-popolare — dove il Ministero dei lavori pubblici è soltanto un elemento di passaggio con modestissime capacità di intervento diretto. Queste capacità di intervento diretto è bene che, per un settore che è locale, siano assolve da chi ha le responsabilità locali, stabilendo peraltro un principio: che il Ministero e quindi il Parlamento abbiano la possibilità di verificare quelle che sono le disponibilità assegnate a ciascun settore — sia quello di carattere regionale sia quello di carattere funzionale — verificando anche in che misura, in che modo e con quale tempestività i fondi messi a disposizione sono stati utilizzati dagli organi periferici autonomi, dalle Regioni ai Comuni. È certo che se noi consideriamo quella che è la situazione del personale del Ministero dei lavori pubblici e la carenza di personale di carattere tecnico, veramente avvertiamo che l'esigenza principale è quella che il Ministero sappia ridarsi in questo quadro e in questa prospettiva una organizzazione quanto più possibile moderna e aggiornata. Ciò anche perchè sia restituita al Ministero dei lavori pubblici, che è un Ministero di grandi tradizioni e il cui personale nella generalità ha saputo sempre fare con intelligenza e dedizione il proprio dovere, quella immagine di Ministero capace di far fronte, specialmente nei momenti di emergenza, a quelle che sono le esigenze del Paese.

Aggiungerei a questo punto alcune brevissime considerazioni su oggetti particolari anche se non sono capitoli di bilancio ma a questi in qualche modo connessi.

Il primo è la difesa dall'inquinamento delle acque. Noi poche settimane or sono — e il signor Ministro lo ricorderà — abbiamo approvato le modifiche alla legge Merli. Le modifiche furono seguite sia in Commissione sia in Aula da un ordine del giorno che sollecitava il Ministero dei lavori pubblici ad

un pronto adeguamento della legge — sia sotto il profilo formale sia sotto il profilo del correlativo finanziamento — in modo che non ci fosse il pericolo di giungere alla scadenza della proroga — che fu concordata ulteriormente in sei mesi — senza iniziative adeguate. A questo riguardo c'è soltanto da considerare che non vorremmo giungere ad un'altra proroga che diverrebbe necessaria in caso di ulteriore ritardo perchè, anche se molte competenze sono state giustamente delegate alle Regioni, tutto il motore centrale (specialmente per quanto riguarda certe iniziative proprie del Comitato dei Ministri ed alcuni provvedimenti di carattere finanziario senza i quali non si muoverà niente) è un fatto che rimane di competenza del potere centrale.

Il secondo punto è quello relativo agli interventi in ordine al sistema portuale. In questa sede, signor Ministro, abbiamo avuto, sia in occasione dell'esame del bilancio dei Trasporti sia in relazione all'esame del bilancio della Marina mercantile, ancora riproposta l'antica questione di un migliore e maggiore collegamento tra i vari Dicasteri. Io credo che il Ministero dei lavori pubblici possa e debba costituire ancora un elemento di grande importanza perchè dovrebbe essere il polo intorno al quale vengono a gravitare anche le iniziative programmatiche proprie di altri dicasteri.

Ecco perchè la politica dei porti non può non rientrare, seppure attraverso questo collegamento auspicato e necessario tra i vari dicasteri, nella programmazione nazionale se vogliamo evitare che spinte locali, non sempre rispondenti ad interessi generali, siano fonte di inutile dispendio di mezzi e di energie.

Ora dobbiamo osservare che le quote riservate in bilancio a questo settore, anche se sono maggiori in assoluto rispetto alle previsioni del 1976, sono percentualmente inferiori a quelle dello scorso anno che pure erano modestissime in un settore — come quello dei porti — che è da considerare e da porsi nell'alta graduatoria delle priorità. Infatti, la percentuale — rispetto al bilancio globale del Ministero dei lavori pubblici, l'anno scorso

era del 10,85 per cento e quest'anno è del 7,89 per cento. Ora, se è vero che si sono state alcune leggi speciali che via via sono intervenute per regolamentare e finanziare il settore dei porti — come la « 336 » del 1974 con 160 miliardi non ancora — mi risulterebbe — completamente utilizzati — è però da tenere presente che anche dopo il trasferimento alle Regioni di alcune competenze, (specialmente per quanto riguarda i porti di seconda, terza e quarta categoria della seconda classe) l'Amministrazione dei lavori pubblici ha ancora un grosso peso che è rappresentato — se queste cifre possono interessare — da 106 porti, dei quali 51 di prima categoria — che sono quindi di competenza diretta centrale —, 26 di prima classe della seconda categoria, 18 della seconda e terza classe della seconda categoria delle Regioni a statuto speciale — che sono diversamente regolamentate — e 11 di competenza promiscua in quanto classificati nella prima categoria ai fini del rifugio e nella seconda e terza categoria ai fini commerciali.

Terzo punto: edilizia scolastica, nella cui attuazione — come è noto — l'intervento del Ministero dei lavori pubblici o è scomparso o si è fortemente attenuato. È da tenere presente che i 313 miliardi e 792 milioni in bilancio trovano riferimento nei 270 miliardi di cui alla legge 5 agosto 1975, n. 412, relativa ad ulteriori interventi a cura delle Regioni per opere la cui programmazione compete al Ministero della pubblica istruzione di concerto con il Ministero dei lavori pubblici.

Quarto punto: edilizia abitativa. Al di là delle indicazioni di bilancio, ritengo che adesso comincino a dare frutti le iniziative che sono nate sia con la legge 27 maggio 1975, n. 166 (la vischiosità è notevole in questo settore prima che i provvedimenti legislativi riescano a dare frutti) sia con il decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, provvedimenti per i quali — accanto a quelli programmati dal CER — sono stati aggiunti finanziamenti per un programma di 1.662 miliardi da realizzarsi a cura degli Istituti autonomi case popolari e un finanziamento, mediante la concessione di annualità, a cooperative edilizie, sia per l'edili-

zia convenzionata sulla base della « 865 » sia agevolata, per un investimento complessivo — a costo di denaro sul mercato — di 1.300 miliardi. È un settore questo, dobbiamo darne atto, nel quale la esecuzione subisce i ritardi più gravi. Personalmente ritengo che gran parte di tali ritardo derivino dalla complessa, ancora non chiara e per molti versi errata regolamentazione portata dalla legge « 865 ». Dobbiamo prendere atto del fatto che nella generalità gli enti locali non sono ancora riusciti a mettere in moto la « 865 » e quando considero che uno dei primi provvedimenti che noi come Commissione lavori pubblici siamo stati chiamati ad approvare in questa legislatura è stato quello di modificare la « 865 » per renderla utilizzabile nella regione Friuli — perchè ce n'era urgente bisogno —, questo fatto mi fa pensare che non siano gli enti locali incapaci di far funzionare la « 865 » ma che forse gli inconvenienti siano proprio nella stessa « 865 ».

Un altro punto che è messo in evidenza nella suddivisione che il Ministero ci ha proposto è quello relativo all'edilizia demaniale dello Stato. Mentre sono scomparse, perchè contenute in leggi speciali che via via hanno trovato il loro esaurimento, (poi le ritroveremo proprio per il meccanismo che si è detto nei residui passivi), poste importanti, come quella relativa all'edilizia penitenziaria che rappresenta una voce ormai scomparsa nella parte ordinaria del bilancio, viceversa c'è un tentativo, alla cui buona volontà non corrisponde sostanzialmente l'importo a disposizione, di una maggiore presenza o di un maggiore intervento sui beni di proprietà dello Stato sia sotto il profilo dei beni che abbiano anche un loro valore di carattere storico o artistico, sia sotto il profilo dei beni di utilizzazione comune. Purtroppo le cifre per questo potenziamento sono preoccupantemente insufficienti, se si pensa alla dimensione e, diciamo pure, allo stato normale di degrado che contraddistingue i beni di proprietà pubblica per cui passando per strada si è portati a indicarli e a dire: quell'edificio è talmente ridotto male che deve essere di proprietà dello Stato.

Ultima dolente notazione per quanto riguarda ANAS e viabilità. Si potrebbe forse dire il fantasma dell'ANAS perchè il bilancio è tale da destare veramente preoccupazioni sul significato che l'ANAS ha ancora oggi. Come è noto a tutti, il bilancio dell'ANAS è un bilancio chiuso che ha quindi delle entrate vincolate derivanti dall'articolo 26, lettera a), della legge 7 febbraio 1971, n. 59, cioè una quota dell'imposta di fabbricazione della benzina e degli oli minerali e una quota della tassa di circolazione delle auto. È rimasto tutto fermo sia per quanto riguarda questa capacità di entrata — che è condizione di azione e di intervento per l'ANAS — sia per quanto riguarda l'organico che presenta in questo caso un fenomeno diverso e opposto rispetto a quello che abbiamo rilevato per l'organico del Ministero dei lavori pubblici ma che non per questo è meno patologico. L'organico era riferito ad uno sviluppo della rete stradale di 25.000 chilometri. I chilometri sono diventati 45.000 e l'organico — secondo le migliori tradizioni — è rimasto quello che era per cui si ha in questo caso quel fenomeno negativo che è rappresentato dai « non di ruolo » con tutte le conseguenze, anche di responsabilità umane e sociali oltre che economiche, che questo fenomeno comporta.

Credo che tutti siamo consapevoli che certe riforme costano e che è difficile affrontarle. Quella dell'ANAS forse non costerebbe neanche molto ma servirebbe, ritengo, a ridare vita ad un organismo che ha ancora funzioni da svolgere e che nella situazione attuale è tra l'altro messo continuamente sotto accusa da parte della Corte dei conti che fa rilievi continuativi anche se a distanza di decenni quando la possibilità di intervenire è molto limitata.

Dinanzi all'altro ramo del Parlamento e anche in questa stessa sede durante la discussione del bilancio precedente, sono state avanzate varie richieste, in gran parte da condividere; si tratta del completamento, da prevedere tempestivamente, fra il traforo del Frejus — in avanzato stato di realizzazione — e le vallate del Po e del Rodano, il completamento della Palermo-Messina, la realiz-

zazione del completamento dell'Europa 7 (Varsavia-Roma); potrei aggiungere anche il completamento della Firenze-Livorno, tanto per dare una nota di carattere campanilistico. Ma il vero punto non è se fare un'autostrada in più o un'autostrada in meno; il problema è ancora una volta il meccanismo che abbiamo a disposizione, sistema che oggi come oggi non funziona e credo che sarebbe veramente ipocrita o ingeneroso dire: passiamo tutto alle Regioni, perchè non è questo il concetto che deve ispirare l'atto del trasferimento alle Regioni; non si tratta, visto che le cose non funzionano, di trasferire un qualcosa per toglierci la responsabilità, anche perchè le cose seguiterebbero a non funzionare.

Ci sono alcune indicazioni che mi preme ricordare prima di concludere. Il Consiglio della Comunità europea il 26 luglio 1971, con direttiva n. 71305, stabiliva che gli Stati membri dovessero attuare entro il 29 luglio 1972 le procedure di approvazione degli appalti per lavori pubblici previsti dalla Commissione europea.

GULLOTTI, ministro dei lavori pubblici. Sono state approvate dal Consiglio dei Ministri e ora sono state presentate.

BAUSI, relatore alla Commissione. Ringrazio della notizia, ma è meglio tacere sulle sollecitazioni che abbiamo ricevuto, tanto da essere oggi dichiarati inadempienti.

C'è un altro tema nel quale mi avventuro timidamente perchè non so dove potrei arrivare; mi riferisco ai finanziamenti per i danni di guerra. Noi abbiamo ancora un notevole importo iscritto nel bilancio 1977 per i danni di guerra; ripeto, non so come funzionino il meccanismo, non so quale sia ancora la tensione di attesa rispetto a questo argomento, io faccio soltanto una constatazione: sono passati 30 anni dalla fine della guerra e a questo punto si abbia il coraggio di prendere un provvedimento purchessia, di una qualche giustizia e di poco dispendio per il Ministero, altrimenti corriamo il rischio di mantenere in vita qualcosa che serve soltanto per mantenere aperto qualche ufficio

e non per rispondere alle aspettative degli eredi di coloro che furono danneggiati. Mi risulterebbe che sono ancora in vita, ma non so se si tratta di una battuta, alcuni provvedimenti di liquidazione per i danneggiati del terremoto di Messina del 1908. La voce in bilancio esiste, per cui, se vogliamo dare quella intonazione moderna che il Ministro ha accennato nell'altro ramo del Parlamento al Ministero dei lavori pubblici, non possiamo portarci dietro certi pesi; suddividiamoli, in relazione al grado di danno subito, alle Regioni, ai comuni; ma come è possibile, con un organico quale quello dei Lavori pubblici, poter accudire seriamente ad una suddivisione che ancora prevede la formulazione di perizie, di accertamenti, una procedura estremamente faticosa? Pertanto, se fosse possibile trovare un rimedio a questa situazione, credo che non sarebbe male anche per non sentirci tutti quanti in una situazione quasi di vergogna nel leggere un bilancio che reca voci riferentisi a situazioni di oltre 30 anni fa.

Un altro argomento che ricordo soltanto è quello che si riferisce alla revisione del codice della strada per il quale è indubbia la competenza del Ministero dei lavori pubblici.

Signor Presidente, avrei desiderato essere più breve, ma al tempo stesso sarebbe stato necessario dilungarci ancora. Mi premeva più che altro fornire alcuni punti su cui aprire la discussione nel quadro generale dei risultati contabili che ho ritenuto di dover dare alla Commissione; anche perchè io credo che, più che per un esame contabile del bilancio, queste riunioni siano occasione per una riflessione generale di carattere politico sul settore in argomento. Se dovessi concludere, in modo schematico, dovrei dire che il Ministero deve accelerare la definizione nuova dei propri compiti e ad essi adeguare prontamente e modernamente le sue strutture; deve saper rifiutare con fermezza malintese interferenze da parte delle Regioni su problemi che sono e devono essere guardati e regolati con ottica nazionale, restando in collegamento con le Regioni; si deve saper, al contrario, liberare di tutte quelle attività che devono, invece, essere, come fatto

esecutivo, delegate alle Regioni e agli enti locali, senza soluzioni intermedie o equivocate; deve affrontare con rinnovato impegno quei compiti di programmazione e di indirizzo dell'assetto del territorio che gli sono propri e deve affrontare anche in sede operativa quei compiti che gli sono altrettanto propri e tra i quali, al primo posto, ritengo di dover mettere come assolutamente prioritario quello relativo al sistema idrogeologico, la difesa del suolo e la regimazione delle acque. Seguiranno poi tutti quegli altri settori e argomenti che reputo inutile qui ripetere perchè ricordati poco prima. Quindi, poichè dobbiamo dare al bilancio, come ebbe a dire in altra sede il Ministro, questa interpretazione di bilancio di collegamento e di preparazione alle prospettive diverse del Ministero e poichè sotto questo profilo anche le risultanze contabili rispondono a questa volontà politica, raccomando alla Commissione di esprimere parere favorevole in sede di 5ª Commissione bilancio.

P R E S I D E N T E . Dichiaro aperta la discussione generale.

C R O L L A L A N Z A . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, innanzitutto ritengo si debba dare atto all'egregio relatore della sua chiara, esauriente illustrazione del bilancio, non limitata soltanto agli aspetti contabili e finanziari, ma giustamente spaziente in tutti i settori di attività del Ministero; con particolare rilievo ai problemi più assillanti della vita della nazione che rientrano nella competenza proprio di tale Dicastero.

Non va dimenticato che in ogni tempo il bilancio dei Lavori pubblici è stato lo strumento finanziario destinato a fronteggiare, in modo particolare gli aspetti di carattere sociale derivanti dalla disoccupazione operaia.

Si può dire che ogni anno il Ministero dei lavori pubblici abbia sempre allestito nel periodo di disoccupazione stagionale (periodo invernale) un programma inteso ad attenuare in modo sensibile gli aspetti più preoccupanti della disoccupazione.

Sfogliando il bilancio nelle sue cifre più significative, constato che in effetti esso ha una possibilità di spesa notevole, se si considera che su 1.205 miliardi la parte prevalente (1.122 miliardi) si riferisce al conto capitale, alla possibilità cioè di investimenti e quindi di nuove fonti di lavoro. È vero che una parte di questi 1.122 miliardi, ben 345, si riferiscono a leggi precedenti e quindi a cantieri da presumere tuttora in atto, che già assorbono una notevole quantità di operai; indipendentemente da ciò, tuttavia, occorre considerare che nel bilancio del Tesoro esiste un fondo accantonato per i provvedimenti legislativi in gestazione o che si manifestano come esigenze improvvise, cui far fronte con finanziamenti che non troverebbero capienza nei capitoli del bilancio.

Notevoli sono anche gli stanziamenti previsti per il finanziamento di 1.662 miliardi per l'edilizia pubblica e 1.300 miliardi per le cooperative edilizie e l'edilizia agevolata. Il relatore ha sostenuto che il Ministero dovrebbe spogliarsi di questa attività, essendo essa svolta concretamente dalle Regioni. Ciò può essere positivo, ma io vedo anche l'altro lato della medaglia. A prescindere dagli scandali della Gescal, per cui rimasero inutilizzati fondi che raggiunsero a un certo momento la cifra di 700 miliardi, sta di fatto che quando la gestione per l'edilizia abitativa era nelle mani della Amministrazione centrale, non solamente cioè quale ponte di passaggio fra Tesoro e Regioni, la distribuzione dei fondi veniva fatta in base al criterio di soddisfare i bisogni là dove maggiormente si delineavano, senza visioni campanilistiche (anche se talvolta sollecitata da motivi clientelari, non facilmente eliminabili giù in periferia...). Così, per esempio, con l'esodo di masse notevoli di operai dal sud verso il nord, a seguito dello sviluppo industriale, si è delineata ad un certo momento la necessità di potenziare i finanziamenti per le regioni del triangolo industriale, Lombardia, Piemonte e Liguria. Non si trattava insomma di una distribuzione fatta in rapporto a certi parametri attuali, per cui dobbiamo oggi lamentare l'inconveniente di una distribuzione da parte delle Regioni con criteri

che definirei da buon padre di famiglia; una assegnazione cioè di fondi suppergiù della stessa entità per le singole province, prescindendo totalmente dal fatto che in alcune province il bisogno può essere minore, in altre maggiore.

Devo qui notare che, mentre vengono destinati 1.662 miliardi per l'edilizia pubblica e 1.300 miliardi per le cooperative e l'edilizia agevolata, viceversa non c'è quello che è stato più volte sollecitato da questa Commissione: assicurare cioè al singolo risparmiatore la possibilità di investire nella costruzione di una propria casa, secondo il vecchio ed efficace sistema della legge Aldisio. Fu questa una legge eccellente, che consentì ai risparmiatori di investire nelle costruzioni. Oggi viceversa si tende non solo a sviluppare l'edilizia pubblica (scesa al 3 per cento, di fronte al traguardo del 25 per cento che le dovrebbe essere riservato, considerato che viceversa il 75-80 per cento ha sempre rappresentato la parte di realizzazione dell'edilizia privata), ma, accogliendo una richiesta presentata, se non vado errato, dall'ANCE — l'Associazione nazionale dei costruttori —, si tendeva, dicevo, ad affidare a grossi consorzi di importanti imprese costruttrici il compito di supplire a quel limite oltre il quale, nella migliore delle ipotesi, non arriva l'edilizia pubblica. Il che taglierebbe fuori le piccole imprese. Addirittura pare, secondo alcune richieste che mi si dice siano state presentate o si è tentato di far passare nell'altro ramo del Parlamento, che si cerchi di negare assolutamente il credito a iniziative individuali di costruzioni abitative, ciò che forse non solo sarebbe ingiusto, ma anche costituirebbe un grosso errore: dobbiamo infatti viceversa, nonostante la sfiducia che esiste nella categoria dei risparmiatori, cercare di invogliarli ad investire i loro risparmi nelle case, che sono ancora un bene su cui si fa affidamento per i propri figli e un bene che induce al risparmio, a non spendere cioè tutto quello che si realizza.

Gli oltranzisti sostenitori della attività delle Regioni — e badate, io, che sono tra quelli che a suo tempo hanno partecipato alla battaglia antiregionalista, oggi sono convin-

to che, giacché le Regioni esistono, occorre che funzionino, e funzionino anche bene, per cui occorre metterle in condizioni di poter assolvere ai loro compiti nel modo migliore — i sostenitori di una attività sempre più estesa delle Regioni, dicevo, affermano che il Ministero dei lavori pubblici è ormai svuotato di ogni efficace attività operativa. Si è arrivati perfino, a un certo momento, a parlare addirittura di sopprimerlo, passando le residue attività alle Regioni o ai Ministeri competenti per gli specifici settori: i porti, le costruzioni ferroviarie (limitate oramai del resto alla ferrovia calabrese Paola-Cosenza). A proposito di costruzioni ferroviarie, come è noto questo settore oramai da molti anni non compete più al Ministero dei lavori pubblici, bensì a quello delle ferrovie: e ferrovie nuove oramai non se ne sono viste più.

Ora le competenze che rimangono, ma che risulteranno più evidenti quando si procederà al riordino della Pubblica Amministrazione, e quindi anche all'assestamento del Ministero dei lavori pubblici, sono tuttora notevoli, come è stato d'altra parte rilevato per alcuni aspetti dallo stesso relatore. Tra le principali, particolare rilievo assume quella della sistemazione idrogeologica e della difesa del suolo. Questa competenza del Ministero dei lavori pubblici è già stata dal relatore ampiamente sottolineata in modo logico, perchè non dobbiamo dimenticare che purtroppo la conformazione geologica della nostra penisola e delle nostre isole, oltre allo sfasciume della montagna, che diventa ogni giorno più preoccupante sia sul crinale che sulle pendici dell'Appennino e in alcune zone dell'Italia meridionale, ha portato fin dal 1954 alla compilazione di quel piano orientativo di cui ogni anno il Ministero dei lavori pubblici ci dà resoconto, cioè dello stato di avanzamento delle opere. E non è male fare brevissimamente la storia di questo piano orientativo, che volle rappresentare, dopo le alluvioni del 1954, una sistematicità di interventi su un programma trentennale per fronteggiare il dissesto idrogeologico e procedere alla difesa del suolo. È opportuno chiarire che questo piano, che inizialmente fu sottoposto per l'approvazione al Parlamento,

prevedeva una spesa di 1.454 milioni per la esecuzione di opere idrauliche, idraulico-forestali e idraulico-agrarie da realizzarsi nell'arco di tempo di un trentennio, e comprendeva inoltre 848 milioni per la esecuzione di opere che si ritenevano di tale urgenza e di tale priorità da dover essere compiute nel primo decennio del piano trentennale. Quel primo piano di 1.454 milioni fu successivamente, dato l'aggravarsi dei fenomeni di dissesto della montagna e la esigenza di preservare il suolo dalle alluvioni, elevato a 5.940 milioni. Questo come sviluppo di previsione di spesa.

Al 31 ottobre 1975, secondo la relazione annuale al Parlamento compilata dal Ministero dei lavori pubblici, risultano eseguiti lavori — ivi compresi quelli per interventi di carattere straordinario, è bene chiarirlo, a seguito di alluvioni e per il ripristino di opere — ammontanti a 1.166 milioni. Non è perciò vero che con quel piano orientativo non si sia fatto niente; purtroppo esso non è stato alimentato sufficientemente con mezzi finanziari in prosieguo di tempo, e non è stato neanche adeguato all'ulteriore geometrico precipitare del dissesto idrogeologico del paese. È naturale quindi che alcuni fenomeni sopravvenuti nel periodo fino al 1966, in modo particolare per i disastri che si determinarono il 4 e il 7 novembre di quell'anno, che colpirono in modo grave le città di Firenze, Trento, Venezia per il fenomeno delle maree che si collegò con quello alluvionale, e gli allagamenti e i danni prodotti in vaste zone del territorio nazionale, indussero il Governo, preoccupato della gravità dei fenomeni e anche delle spese che si dovettero sopportare per riparare i danni che man mano le alluvioni provocavano, e che causarono quindi una diminuzione delle fonti previste, viceversa, per una sistematicità di opere, ad adottare un provvedimento che appare subito quanto mai opportuno, cioè quello di formare una nuova Commissione interministeriale di alti funzionari dell'Amministrazione dello Stato e di esperti nella materia sia dal punto di vista idraulico, sia dal punto di vista forestale, sia dal punto di vista agrario, cioè dei tre elementi che hanno

un'armonica funzione nei riguardi del dissesto idrogeologico e della difesa del suolo, affidandone la presidenza all'esimio professor De Marchi, maestro nel settore delle discipline idrauliche, e quindi circondato da particolare stima ed apprezzamento non solo in Italia, ma in tutto il mondo per le sue particolari capacità e per i suoi insegnamenti. La Commissione interministeriale, che fu nominata con legge 27 luglio 1967, numero 632, come è stato già detto dal relatore, ultimò la compilazione del piano nel marzo del 1970, quindi in un tempo relativamente breve tenuto conto della complessità della materia. Se andate a sfogliare i volumi che sono stati pubblicati, nei quali sono raccolti tutti i rapporti sul lavoro e le conclusioni alle quali essi sono giunti, potrete avere il quadro organico di tutto un piano di sistemazione che va molto al di là del precedente piano orientativo, che peraltro cammina per proprio conto. Il piano De Marchi, infatti, che ancora non è purtroppo in funzione, è stato impostato non solo con una grande organicità e sistematicità di interventi, ma con una visione nuova, che prevede non più interventi frammentari o separati, in conseguenza dei quali in passato si sono verificati inconvenienti tali per cui, mentre il Ministero dei lavori pubblici aveva mezzi sufficienti per effettuare lavori idraulici al piano, il Ministero dell'agricoltura, che avrebbe dovuto provvedere alla sistemazione preventiva idraulico-forestale, non aveva la possibilità di far precedere ai lavori del piano quelli del monte, per cui spesso i lavori eseguiti al piano finivano con l'essere vanificati dal precipitare torrentizio e disastroso delle acque dalle pendici delle montagne.

È avvenuto, per esempio, che lungo il litorale jonico ove si sono realizzate opere di riforma fondiaria, le uniche nel Mezzogiorno, a mio avviso che hanno corrisposto ad una impostazione efficiente, siano state gravemente danneggiate e, in alcuni casi, distrutte dalle grandi fiumare che scendono al piano dalle montagne lucane. Questo proprio in conseguenza dell'attività non armonizzata e priva di visione organica di competenza non soltanto del Ministero dei lavori pubbli-

ci e del Ministero dell'agricoltura ma anche della Cassa per il Mezzogiorno che ha avuto finora anch'essa una parte di competenze nel settore della riforma fondiaria.

Quindi è necessario impostare interventi con organicità di visione per bacini idrografici, visione che prescinda completamente sia dalla competenza dei singoli Provveditorati alle opere pubbliche sia dal perimetro regionale e che corrispondano allo sviluppo organico delle disponibilità idriche del bacino. È indispensabile anche una nuova organizzazione di lavoro e di studio, che deve essere attuata con l'estensione delle funzioni del Magistrato del Po e del Magistrato del Veneto per tutto il territorio della penisola e delle isole. Occorre affidare lo studio e la progettazione nelle grandi linee a questi istituti specializzati, naturalmente dotandoli delle opportune attrezzature di uomini, di tecnici e di mezzi e non prescindendo peraltro dalla collaborazione delle Regioni alle quali possono essere affidati sia compiti esecutivi che di progettazione. Il De Marchi sostiene che sarebbe un errore imperdonabile affidare alle regioni questi compiti, che sono viceversa reclamati dalle regioni stesse. Sostiene anche che compiti di tale rilevanza, quali sono quelli che si riferiscono alla sistemazione idrogeologica e alla difesa del suolo non possono che essere di spettanza dello Stato e di conseguenza del Ministero dei lavori pubblici.

Ecco dunque un primo valido argomento per dimostrare che il Ministero dei lavori pubblici non possa essere spogliato di tutti i suoi compiti, per cui può essere con grande disinvoltura soppresso o ridotto semplicemente a funzioni di studio o di accademia o ai compiti che, per alcuni aspetti, sono propri del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Se noi consideriamo il piano De Marchi in rapporto al piano orientativo istituito nel 1954, che peraltro è andato man mano aggiornando le previsioni di spesa arrivando fino ad una previsione di oltre 5.000 miliardi, ci accorgiamo che per la difesa idraulica del suolo, per la sistemazione delle frane e la prevenzione delle valanghe, per la sistemazio-

ne idraulica agraria e per il potenziamento silvo-pastorale, per la difesa del litorale dopo il disastro di Venezia e dopo il disastro che si può delineare anche alla foce del Po — e quindi in una zona particolarmente importante sia per il complesso della popolazione che vi abita sia per le città che sarebbero colpite da gravi danni a causa di fenomeni alluvionali — per tutti questi compiti il piano De Marchi ha previsto in un primo quinquennio un'esigenza di spesa di 2.474 miliardi. Naturalmente — tenendo conto dell'epoca di elaborazione del piano — il 1970 — questo è un dato che va riportato ai valori attuali della nostra moneta e purtroppo alla svalutazione della lira. Questa prima esigenza di spesa di 2.474 miliardi si riferisce ad un gruppo di opere che la Commissione De Marchi ritenne dovevano essere assolutamente eseguite, su un piano di priorità, in un tempo relativamente breve. C'è da dire anche che questa era una previsione di spesa che non riguardava soltanto come sistematicità di interventi l'Italia centro-settentrionale ma, tenendo conto purtroppo del dissesto idrogeologico dell'Italia meridionale — tipico è il fenomeno della Calabria e della Lucania — anche il Mezzogiorno. Addirittura il professor De Marchi sosteneva che questi 2.474 miliardi — data l'urgenza dei problemi da affrontare nel centro-nord e nel sud — dovevano essere divisi per metà nelle zone dell'Italia centro-settentrionale e per metà nel Mezzogiorno.

Per il decennio successivo la Commissione De Marchi prevedeva una spesa di 3.148 miliardi e per il quindicennio finale 3.301 miliardi. Quindi un complesso di spesa — sempre al valore del 1970 — di circa 9.000 miliardi, cifra che oggi dovrebbe essere per lo meno maggiorata del 30 per cento, tenendo conto della svalutazione della lira.

G U S S O . A mio parere dovrebbe essere raddoppiata.

C R O L L A L A N Z A . Non avendo parametri precisi, non volevo arrivare ad un raddoppio. Quindi ho fatto una previsione approssimativa di aumento del 30-35 per cento.

Ma voi considerate che, contemporaneamente al lavoro della Commissione De Marchi, le Commissioni congiunte lavori pubblici e agricoltura svilupparono una indagine conoscitiva, facendo anche intervenire le personalità più spiccate della scienza idraulica nel campo dell'agricoltura e della geologia, per poter avere elementi di valutazione e conferma dell'entità del disastro, che purtroppo sempre pende come una spada di Damocle sulla nostra testa, producendo annualmente danni incalcolabili al nostro Paese. L'indagine fu completata, mediante sopralluoghi di gruppi di parlamentari in tutte le regioni per una valutazione completa sia dell'entità dei problemi da affrontare, sia dei mezzi finanziari da prospettare al Governo.

Ebbene, a fronte di un piano di tale importanza e urgenza, purtroppo non ha fatto riscontro il pronto impegno e l'adeguato interessamento del Governo, nonostante le sollecitazioni delle Commissioni legislative competenti, le quali fin dalla passata legislatura presero la iniziativa di presentare al Senato un apposito disegno di legge che, ispirandosi alle previsioni di spesa del primo quinquennio del piano De Marchi e adeguandolo alle possibilità finanziarie dello Stato, fu limitato a 200 miliardi per i primi due anni. Come ho detto, non si è avuto purtroppo un adeguato impegno dei governi succedutisi in tutti questi anni, i cui esponenti o non hanno assolto, per scarso impegno personale, al dovere di pretendere dal Tesoro i mezzi adeguati, declinando le proprie responsabilità; o purtroppo, pur avendo sollecitato il Governo nella sua collegialità e il Ministro del tesoro in modo particolare, ma non avendo avuto adeguato riscontro, non hanno sentito l'opportunità di declinare le proprie responsabilità, e se occorreva addirittura di dimettersi. Eppure, i vari governi succedutisi da quando il piano è stato licenziato a oggi hanno dovuto provvedere a spese ingenti per fronteggiare il susseguirsi dei disastri alluvionali. Anziché prevenire, quindi, sono intervenuti dopo i disastri. Recentissimo il caso del collettore di Trapani: se opportunamente fi-

nanziato, non sarebbe oggi necessario varare una legge speciale per fronteggiare le esigenze della calamità abbattutasi su quella generosa popolazione siciliana.

Tutto ciò noi abbiamo il dovere di sottolineare, affinché il Governo si renda conto che ormai è giunto il momento di provvedere adeguatamente. Quando noi presentammo il progetto che prevedeva la spesa di 200 miliardi annui, da dividersi fra Agricoltura e Lavori pubblici, per un lavoro armonico svolto assieme, il Governo contrappose a distanza di tempo un provvedimento (successivamente decaduto con la fine della legislatura) che si limitava ad una spesa di non oltre 130 miliardi complessivi. Oggi, dalla lettura del fascicolo allegato al bilancio dello Stato, che contiene note illustrative sulle tabelle dei vari Ministeri, ho appreso che il Dicastero si proporrebbe di varare un piano decennale di 1.100 miliardi.

Poc'anzi, se non sbaglio, il relatore diceva di aver notizia di un altro piano di duemila miliardi; speriamo che sia così, ma io a questi piani decennali di spesa credo poco, perché mentre hanno, per la prima annualità, lo stanziamento di bilancio ed è da presumere che lo abbiano anche per gli anni successivi, per gli ulteriori finanziamenti si conta sul ricorso al credito e poiché questo è un po' l'andazzo di tutti i piani poliennali, così come ho avuto occasione di dire ieri nel corso della discussione sul bilancio delle poste, naturalmente trovano difficoltà di finanziamento, oppure vanno a rendere molto più grave di quanto non appaia il disavanzo di bilancio dello Stato, perché praticamente in tale bilancio le conseguenze del credito non appaiono, ma risultano, al momento di fronteggiare le ulteriori annualità, come incidenza nei bilanci successivi. Comunque, la spesa di 1.100 miliardi o quella eventuale dei duemila miliardi sembra sproporzionata di fronte al piano dei 109 mila miliardi calcolati al valore della lira nel 1970 e quindi penso che sia la nostra Commissione che quella della agricoltura dovranno riunirsi congiuntamente per riprendere il dibattito su questo pro-

blema e cercare di arrivare ad una soluzione che sia adeguata alle esigenze della Nazione, per evitare nuovi guai e nuove calamità a quelle Regioni sottoposte a disastri alluvionali. Si dimentica, ad esempio, che Firenze, nonostante gli allarmi e i disastri del 1966 non ha ancora sviluppato le opere del piano per la difesa della città dalle alluvioni; si dimentica che proprio in queste ultime settimane il Po ha avuto piene che apparivano disastrose, che si sono ripetute con molta frequenza, mettendo in pericolo tutte le popolazioni del Polesine, alla foce del fiume.

Ho detto che questo è il compito prioritario, ma permangono anche altri compiti e io mi limiterò soltanto a citarli per concludere il mio intervento, che si è prolungato abbastanza; mi riferisco ai porti, nel senso che il Ministero dei lavori pubblici, sotto le indicazioni del Ministero della marina mercantile che è quello che deve dare le direttive, si decida a dare attuazione a quel piano rimasto fantomatico dei porti, tenendo presenti, se si vuol fare una politica meridionalista nell'ampiezza della sua eccezione, i porti del Mezzogiorno d'Italia. Il Sottosegretario, che è mio concittadino sa quali sono le condizioni del porto di Bari, ma sa anche quali sono le condizioni di tutti i porti del Mezzogiorno, i quali, se vogliamo che effettivamente rappresentino le infrastrutture essenziali per lo sviluppo economico di quelle zone, non devono attendere che il Mezzogiorno sia sollevato dallo stato di depressione e potenziato civilmente ed economicamente per iniziare quelle opere che si rendono necessarie per i porti meridionali. Nè di minore rilievo sono gli indirizzi, come è stato accennato anche del relatore, di programmazione che devono essere compiti specifici del Ministero in tutti i vari settori di attività che lo riguardano, anche se le competenze, in base all'articolo 117 della Costituzione, sono passate alle Regioni, e se anche molte deleghe sono state ad esse affidate per competenze che erano statali e che sono state passate alle Regioni in base all'articolo 118 della stessa Costituzione.

Dicevo che non di minore rilievo deve essere l'attività del Ministero per quanto riguarda la manutenzione delle opere. I fondi in bilancio sono del tutto inadeguati all'ampiezza dei corsi d'acqua della Penisola e delle Isole; sono cifre insignificanti; la manutenzione, in molti casi, non si effettua perchè non vi sono mezzi adeguati, anche ai fini della conservazione del demanio edilizio dello Stato. Vi è poi la ricerca scientifica e, infine, una questione sulla quale ha perfettamente ragione il relatore; bisogna chiudere la questione dei danni di guerra e dei residui dei vecchi terremoti, per cui a Messina, per esempio, sussiste non soltanto il fenomeno dei diritti a mutuo, ma anche il fenomeno delle baracche che vengono contrattate e risorgono come villaggio di borgata, dando la sensazione che Messina è ancora una città baraccata.

S G H E R R I . Ma lo è!

C R O L L A L A N Z A . Lo è per questo fenomeno che ho illustrato, non perchè non si sia provveduto a dare la casa a tutti i baraccati!

Passando al bilancio dell'ANAS dirò semplicemente che i 579 miliardi e 554 milioni sono assolutamente inadeguati, sia a tenere in ordine la rete, che si è sviluppata, delle strade statali, sia a provvedere alle rettifiche, alle circonvallazioni, a tutto quanto è necessario per rendere scorrevole il traffico e per eliminare motivi di pericolosità, contribuendo per parte sua, così come fanno le Ferrovie, ad eliminare anche una parte dei passaggi a livello.

Un ultimo accenno relativamente alle autostrade. Io concordo con quanto è stato fatto presente in merito. È vero che la nostra Commissione, nella passata legislatura, chiese ed ottenne, attraverso un disegno di legge, che si ponesse fine alla costruzione di nuove autostrade, considerato che la rete autostradale già esistente era ormai abbastanza sviluppata e che si era collegato il nord con il sud lungo le due longitudinali e in parte mediante la litoranea jonica, per

cui altre opere più urgenti erano meritevoli di ulteriore spesa nel campo delle opere pubbliche. Sta di fatto però che vi sono cantieri che si sono dovuti chiudere perchè, per l'aumento del costo dei salari e dei materiali, i finanziamenti sono risultati inadeguati; per tali ragioni non è stato possibile realizzare la costruzione di alcuni spezzoni di strada necessari per rendere efficiente ed economica la gestione autostradale e per consentire la saldatura di alcuni collegamenti con la rete autostradale europea. Io credo quindi che il discorso sulle autostrade meriti di essere rivisto e che debbano essere adottate le soluzioni più idonee nei limiti delle possibilità, e comunque in modo tale da non danneggiare, dal punto di vista delle priorità, altre esigenze ugualmente assillanti.

Ho finito, ringrazio i colleghi per la pazienza che hanno avuto nell'ascoltare questo mio lungo intervento, e mi auguro che da parte del Ministero dei lavori pubblici, per quanto si riferisce al piano De Marchi, si adottino finalmente i provvedimenti che si rendono necessari.

M I N G O Z Z I. Interverrò brevemente su tre ordini di questioni che non riguardano certo problemi di rilevante importanza come quelli del piano poliennale per la edilizia abitativa, del conseguente regime dei suoli e dell'equo canone che, se urgentemente e positivamente risolti, credo possano contribuire a far uscire il paese dalla stretta economica e a dare anche fiducia alle istituzioni, in quanto rispondono ad una domanda sociale che tocca situazioni drammatiche. Di questi problemi è investito l'altro ramo del Parlamento: auguriamoci che arrivino presto al Senato.

Le questioni sulle quali desideravo richiamare l'attenzione dei colleghi, e particolarmente quella del Ministro — che si è dovuto assentare, per cui prego il Sottosegretario La Forgia di farsi portavoce diligente — sono collegate a impostazioni e scelte di bilancio che riguardano la ristrutturazione della Pubblica Amministrazione, la difesa del suolo e la viabilità.

Presidenza del Vicepresidente SEGRETO

(Segue **M I N G O Z Z I**). Sono ormai cinque anni che io faccio parte di questa Commissione, e devo constatare che ci ripetiamo da cinque anni, almeno secondo la mia esperienza, le stesse cose: individuiamo cioè esigenze prioritarie, dimostriamo buoni propositi, ci assumiamo impegni seri, il tempo passa e niente cambia, i problemi si aggravano e la situazione precipita. Ciò evidentemente contribuisce al deterioramento della situazione, sia in riferimento al quadro economico che a quello politico in rapporto alla lamentata assenza di particolari iniziative incisive, per cui facendo appello ad un falso democraticismo che rimanda tutto al popolo si sciolgono anticipatamente le Camere, come si è già fatto in due altre occasioni, e i problemi comunque restano e si aggravano. A me pare che non sia più possibile che le cose continuino ad andare avanti così. Occorre incidere nella realtà che abbiamo di fronte, ed incidere dando chiari segni di voler rinnovare la nostra società facendola uscire dalla crisi paurosa nella quale si trova. I segni che dobbiamo dare devono partire anche dai bilanci.

Ora, dicevo, sono cinque anni che parliamo della esigenza di arrivare ad una ristrutturazione dei bilanci, in quanto ci siamo più volte detti, con l'accordo di tutte le parti politiche, che i bilanci rispondono ad una impostazione di tipo vecchio, sono avulsi dalla realtà del presente, ed abbiamo più volte assieme sottolineato che, viceversa, questa ristrutturazione di bilanci deve partire da due esigenze inderogabili: quella di pervenire a scelte prioritarie di investimenti e di arrivare ad una nuova ristrutturazione degli strumenti necessari per attuare tale politica, evitando bilanci che si sfilacciano in mille rivoli ma che qualificano in alcuni capitoli le priorità di spesa. È necessario, ripeto, giungere alla ristrutturazione degli strumenti tenendo conto della nuova realtà che abbiamo di fronte, costi-

tuita dalla presenza delle Regioni che impongono il riordino dell'apparato dello Stato, e quindi anche una ristrutturazione del Ministero il cui bilancio stiamo oggi esaminando. Se andassimo a rileggerci i resoconti stenografici di quello che ci diciamo da cinque anni a questa parte su queste questioni, probabilmente ognuno di noi dovrebbe registrare tanta amarezza. Ricordo che Gullotti, che è già stato Ministro all'inizio della precedente legislatura, e poi Lauricella, Bucalossi, e oggi ancora Gullotti, hanno sottolineato l'esigenza di superare questi bilanci vecchi, burocratici, avulsi dalla realtà. Io, tra l'altro, apprezzo quanto il Ministro ha affermato alla Camera e cioè che: il bilancio risponde ad una logica ormai superata dalla realtà che si riflette inevitabilmente anche sullo stato della previsione in esame. Di qui il suo pieno consenso per una profonda revisione dei metodi di impostazione del bilancio stesso e della legge di contabilità, per non perpetuare gli antichi inconvenienti da tutti lamentati. A ciò aggiungasi la necessità di un deciso salto qualitativo dell'Amministrazione dello Stato, e dei lavori pubblici in particolare, cui potrà contribuire la legge 382 con la tempestiva emanazione dei provvedimenti delegati, secondo una ottica nuova che mantenga al Governo solo la funzione di indirizzo e di coordinamento.

Apprezzo queste affermazioni, però devo dire che me le son sentite ripetere molte volte durante la mia esperienza quinquennale in questa Commissione. Il ministro Lauricella, che è stato poi sostituito, diceva: « Questo dovrà essere l'ultimo bilancio così impostato ».

S G H E R R I . È una litania!

M I N G O Z Z I . Ne abbiamo avuti altri quattro identicamente impostati. Oggi il Ministro giustamente ci dice che bisogna andare a questa nuova ristrutturazione del bilancio e quindi anche del Ministero in applicazione della « 382 ». Però sono preoccupato del timore che ci troviamo — come diceva il collega Sgherri — di fronte alla solita litania, ho questa preoccupazione che

spero mi sarà fugata dal Ministro quando risponderà a queste nostre sollecitazioni.

Io ho qui uno studio dell'Ufficio studi e legislazione del Ministero dei lavori pubblici sulla ristrutturazione del Ministero in rapporto alla « 382 ». È di un anno fa ma non so se il Ministro, al quale poi questo studio è indirizzato, continui a reputarlo valido. Non voglio certamente leggermi in questo momento tutto quello che questo studio dice ma desidero riassumermene un po' l'impostazione.

Sulla viabilità afferma: le attuali competenze sono e debbono rimanere dello Stato.

Sulla circolazione e il traffico: la materia non è delegabile nè trasferibile.

Sull'urbanistica: con salvezza di una generale competenza dello Stato.

Sulle opere marittime: non possono formare oggetto di trasferimenti e deleghe.

Sulle opere idrauliche: è l'unico settore in cui si è un po' più elastici. Le opere idrauliche sono elencate in cinque categorie, delle quali tre vengono delegate e la prima e la seconda categoria vengono lasciate alla competenza dello Stato.

Inoltre lo studio afferma che occorre mantenere dei poteri in materia di navigabilità interna, di opere elettriche relative agli impianti delle linee.

Sull'edilizia ospedaliera aggiunge: nessuna ulteriore delega di trasferimento di funzioni va proposta.

Sull'edilizia abitativa: le competenze relative all'applicazione delle suddette leggi devono continuare ad essere affidate allo Stato. E potrei continuare.

Ora io mi chiedo e chiedo all'onorevole Ministro: chi finirà per spuntarla? Se la volontà politica espressa dal Ministro in questa sede e anche nell'altro ramo del Parlamento e ripetuta da tanto tempo, cioè quella di andare a un riordino del Ministero che deve diventare un ministero di indirizzo e di coordinamento o se viceversa continuiamo ad andare avanti con le impostazioni di questi burocrati che, secondo me, tendono essenzialmente a salvare il proprio nido e a mantenere particolari poteri accentrati che poi non ci aiutano. Allora la do-

manda che pongo è questa: che cosa deve rimanere al Ministero? Evidentemente non è questa la sede per approfondire questa materia. Certo è che fu a suo tempo elaborato anche uno studio — e se il relatore, senatore Bausi, non ne è in possesso posso fornirgliene una copia — nel quale tra l'altro veniva cambiata la denominazione del Ministero; si pensava di chiamarlo Ministero per l'ambiente. Su questa strada tracciata si potrebbe lavorare. C'è addirittura qualcuno che afferma che il Ministero dei lavori pubblici, nell'ambito di una ristrutturazione dell'Amministrazione dello Stato, potrebbe anche essere superato. Può anche darsi ma la cosa che è certa è che bisogna tendere a qualificare il Ministero solo in alcuni settori. Però per fare questo occorre volontà politica e soprattutto occorre che non continuiamo a ripeterci le stesse cose. Bisogna concretamente dimostrare questa volontà politica e certamente a questo proposito l'appuntamento è quello della « 382 ». Questa legge rappresenta l'appuntamento che abbiamo di fronte oggi, in questi giorni, nelle prossime settimane. Bisogna operare con coraggio per riuscire a fare assolvere compiti propri a questo Ministero, per riuscire a mettere in moto degli strumenti che evitino questa farraginosità, questo continuo aumento dei residui passivi e le mancate soluzioni di problemi nodali.

Nella sua relazione il senatore Bausi afferma giustamente — e io concordo pienamente con lui — che il problema della difesa del suolo deve essere considerato un problema prioritario. Forse questa è la materia nella quale si potrebbe qualificare il Ministero. Sulla questione della difesa del suolo sono state dette tante cose. Lo stesso relatore ha indicato questo settore come una scelta prioritaria. I colleghi che già facevano parte di questa Commissione anche nella passata legislatura ricorderanno quante volte abbiamo sollecitato la Presidenza della Commissione, il Governo di affrontare l'elaborazione di questo piano organico di interventi per la difesa del suolo. Ma non siamo mai riusciti ad ottenere alcun risultato. Mentre non siamo riusciti ad

elaborare un piano organico, attraverso anche l'applicazione della legge dei 1.100 miliardi, la situazione nel paese è precipitata perchè è dal 1966 che non battiamo chiodo, cioè non affrontiamo questo problema con una visione organica. Sono stati soltanto presi provvedimenti settoriali particolari con alcune leggi, una parte delle quali è andata nell'indirizzo giusto: mi riferisco alla legge dei 15 miliardi per l'Adige e dei 30 miliardi per il Po. Però è dal 1966 che continuano ad abbattersi tragedie sul nostro paese con centinaia e centinaia di morti. Non voglio in questo momento fare l'elenco di queste tragedie in quanto sono nella memoria di tutti i colleghi della Commissione. La conseguenza logica di questo mancato intervento è che oggi esiste il pericolo che non solamente il Polesine o altre zone vadano sott'acqua per lo staripamento del Po, ma la stessa Milano è minacciata e una parte di essa rischia di andare sott'acqua, come stanno andando sott'acqua numerose altre zone del nostro paese. Ormai non c'è regione italiana che non sia interessata da questa situazione drammatica di calamità naturali. Scivola in basso Venezia, ma scivolano in basso anche Enna e Ravenna. La geografia delle alluvioni combacia con la geografia della siccità. Questa estate avevamo la siccità nella Valle Padana, in autunno il pericolo di alluvione. E così in Calabria, in Sicilia, nelle Puglie.

Credo ci voglia poco a capire che ciò è dovuto a un suolo indifeso e dissestato. Occorre realizzare un piano organico, quale da più parti viene del resto reclamato, anche oggi, in rapporto per esempio alla situazione del Po. Sull'asse di questo fiume abitano 22 milioni di italiani e trova collocazione il 42 per cento della nostra industria. Una questione di grande importanza, quindi, in primo luogo economica e sociale, oltre che evidentemente umana. E poi, tante altre situazioni drammatiche: ci sono state le alluvioni del '66, a Firenze e a Pisa — il collega Bausi lo sa meglio di me — abbiamo sistemato gli argini, ma solo quelli, senza che a monte nulla sia stato fatto. Quello che è successo nel '66 potrebbe ri-

petersi. Io sono romagnolo, e posso assicurare che nella mia terra abbiamo tenuto il respiro sospeso perchè « in agosto » c'era il pericolo che Rimini andasse completamente sott'acqua, con quali conseguenze, data la stagione, è facile immaginare. Quante e quali sono le nostre responsabilità! Non possiamo, insomma, continuare ad ignorare la drammaticità della situazione.

È vero, nel 1966 si è introdotto nel piano quinquennale un apposito capitolo per la difesa e conservazione del suolo, poi c'è stata la commissione De Marchi, quindi l'indagine conoscitiva del Senato: ma son passati dieci anni, ormai, e ancora non esiste una legge organica di difesa del suolo. Non abbiamo neanche gli strumenti tecnici, non abbiamo una carta geologica del nostro Paese che si rispetti, non abbiamo i geologi... niente di tutto questo, ed è pur vero che non è solo un problema di disponibilità finanziaria, dato che in questo periodo abbiamo speso di più per riparare i danni di quanto avremmo probabilmente speso per evitarli.

Chiedo al Ministro che, quando risponderà, ci dica con assoluta precisione e anche con assoluto rigore di tempi quali sono le intenzioni del Governo, non solo per quel che riguarda la legge dei 1.100 miliardi, ma soprattutto per cogliere l'occasione di questo piano organico per un intervento che dovrà necessariamente avere scelte prioritarie. Non credo sia giusto che noi continuiamo ad andare avanti con leggi speciali. Diceva poc'anzi il collega Crollalanza che sarà presentata una legge speciale per Trapani; se ne chiederà poi una per il Po, per Firenze o per Seveso. Occorre dunque il piano organico e predisporre i finanziamenti che, mi rendo conto, non potranno coprire tutte le esigenze. Di qui la necessità di scelte prioritarie: certe zone del Mezzogiorno d'Italia, la Valle Padana, il Po, Firenze; scelte sulle quali ci metteremo comunque certamente d'accordo.

Desidero inoltre sapere dal Ministro se intende aderire alla richiesta, avanzata da ogni parte politica, per andare con una delegazione a renderci conto della situazione

del Po e cioè di una realtà che potrebbe diventare estremamente drammatica.

Un'ultima cosa, mi sia consentito, riguarda la viabilità. Quella della viabilità è certo materia in cui esplodono grosse contraddizioni, come è stato più volte rilevato; dovute a scelte sbagliate. Siamo corsi dietro l'incentivazione della motorizzazione privata, abbiamo costruito tante autostrade, che ci hanno collocato al secondo posto in Europa, credo dopo la Germania.

G U S S O . Ma siamo anche il Paese più frequentato dai turisti!

M I N G O Z Z I . Non intendo dire che le autostrade non dovevano essere costruite. Voglio solo dire che ci sono stati grossi sprechi, se poniamo mente al reticolo del Nord o a certe autostrade considerate inutili. Viaggio giorni fa con un ingegnere, il quale mi ha confidato di aver percorso di notte l'autostrada Aquila-Roma e di aver avuto paura, perchè non ha incontrato una sola auto lungo tutto il tragitto. Certo, sarà un caso limite, eccezionale, però sottolinea chiaramente delle scelte sbagliate. Lei è di Bari, onorevole sottosegretario, e certo conosce la questione delle "bretelle" in quella autostrada.

Comunque ci sono stati dei grossi sprechi e oggi si dice: lì c'è un cantiere con 250 operai; che cosa facciamo? li lasciamo senza lavoro? Il problema si deve porre in modo diverso e cioè se non sia opportuno e necessario utilizzare quella manodopera in opere diverse, secondo scelte prioritarie ai fini di sviluppare la nostra economia; penso, perciò, che su tale questione occorra capovolgere gli orientamenti. Bisogna dire basta con le autostrade così come ha deciso anche la Commissione all'uopo nominata dal Ministero dei lavori pubblici, la quale ha chiesto il diniego di ogni ulteriore affidamento di concessioni, il blocco di tutti i nuovi appalti, ad eccezione di opere accessorie e strettamente indispensabili al completamento e alla funzionalità di tratti già eseguiti e il blocco di qualsiasi revisione dei piani di finanziamento. Nel con-

tempo bisogna privilegiare la viabilità ordinaria perchè è questa che permette un razionale assetto del territorio, un giusto riequilibrio e una giusta programmazione. Privilegiare, dunque, la viabilità ordinaria anche qui facendo in quell'ambito alcune scelte prioritarie. Dobbiamo misurarci in questo campo attraverso una visione organica data dal piano generale dei trasporti che doveva essere presentato in Parlamento entro il 31 dicembre 1976, ma che è ancora molto in alto mare, tanto che anche questa volta non verrà rispettata la decisione del Parlamento. In una scelta diversa per quanto riguarda la viabilità si inquadra il ruolo dell'ANAS. Già il relatore ha detto che bisogna andare alla riforma dell'azienda: io sono completamente d'accordo. Il relatore ha detto addirittura che si trattava di un fantasma che era rinnovato in tempi brevi. Tutto ciò ci trova consenzienti. Occorre chiarire non solo cosa deve diventare l'ANAS ma se deve rimanere alle dipendenze del Ministero dei lavori pubblici oppure se deve passare all'ipotizzato Ministero unico dei trasporti. Inoltre bisogna valutare se l'ANAS debba continuare o meno a gestire tutte le strade oggi classificate statali o se non si debba andare ad una loro diversa qualificazione. L'importanza delle strade non è data dalla qualifica in statale, provinciale o comunale, ma dalla funzione che assolvono: ci sono strade comunali e provinciali che sono molto più importanti di certe altre considerate statali e ci sono anche tante strade statali che non hanno più motivo di essere tali. Occorre rivedere questa classificazione lasciando all'ANAS soltanto alcune grandi strade di importanza nazionale e gradualmente farle assorbire tutta la rete autostradale, in quanto il compito dell'IRI non è certo quello di gestire autostrade. Anche la situazione gestionale e finanziaria delle altre società che si occupano di autostrade va esaminata in quanto attraversano una profonda crisi. Credo però che tutta questa materia la potremo meglio esaminare e precisare al momento in cui si andrà alla conclusione dell'indagine conoscitiva. Sappiamo che il nostro Presidente ha chie-

sto al Presidente del Senato l'autorizzazione a riprendere e concludere quell'indagine: bisogna sollecitare i tempi perchè sono tre anni che stiamo indagando su tale situazione senza ancora arrivare ad una conclusione che è urgente assumere anche per meglio indirizzare il lavoro di ristrutturazione del Ministero e per precisare le nostre scelte anche sui problemi di politica viaria.

Sulle materie che ho trattato abbiamo predisposto alcuni ordini del giorno che pensiamo saranno accolti sia dalla Commissione che dal Governo.

Presidenza del presidente TANGA

O T T A V I A N I . Signor Presidente, signor Ministro, non ripeterò le cose che già sono state dette. Non riprenderò nemmeno tutta la tematica relativa al senso dei bilanci, al loro anacronismo, anche se, per obiettività, non si dovrebbe misconoscere che un fatto nuovo, dopo 30 anni, sia avvenuto e cioè che la Camera dei deputati ha apportato una serie di modifiche all'impostazione originaria del bilancio. Anche se, nel concreto, tali modificazioni possono apparire marginali, tuttavia son emblematiche e significative del ruolo che il Parlamento può svolgere nella definizione di un bilancio che sempre più deve divenire un programma di attività.

Voglio riprendere un tema che era già al centro della relazione del senatore Bausi.

Il relatore, in sostanza, ha affermato che stiamo vivendo un momento di travaglio, vissuto in modo particolare dal Ministero dei lavori pubblici, nel quadro dell'avvio della riforma dello Stato e a seguito della prima esperienza regionale che si è svolta fino a questo momento.

Il travaglio deve avere uno sbocco che veniva individuato, mi pare correttamente, nel ridare una identità precisa, specifica, funzionale al Ministero. È stato dai colleghi ricordato che questa identità deve ricercarsi nella funzione di indirizzo e di programmazione. A questo punto sorgono indubbiamente alcune perplessità sulle spinte operate da

alcune forze che si richiamano a vecchie concezioni burocratiche, a certe sordità che sembra ancora di poter constatare, a lacune che ancora sussistono, per cui sembra che non si vada nella direzione che è auspicabile e che, per altro verso, matura, anzi, è già maturata nella coscienza politica del paese, ed è addirittura consacrata in leggi particolarmente importanti, come la 382. Affermo che perplessità sorgono anche per il fatto, ad esempio, che nelle Note illustrative dell'attività delle Amministrazioni statali, per quanto si riferisce al Ministero il cui bilancio stiamo discutendo, si legge l'affermazione, fatta mi pare senza modestia e senza precisi riscontri con la realtà del paese, che son stati conseguiti risultati positivi in una serie di settori, tra i quali il coordinamento territoriale. Io mi domando come si faccia a sostenere un'affermazione ottimistica di questo genere. Direi infatti che, se c'è un settore veramente scoordinato, questo è proprio l'assetto del nostro territorio, e per provare la validità di questa affermazione non c'è bisogno di portare esempi. Da sempre è mancata una politica coordinatrice, di indirizzo, di programmazione nel governo del nostro territorio, in tutti i suoi aspetti, dall'assetto delle città e allo spreco che se ne è fatto, al disordine che c'è un po' dappertutto. Non mi pare quindi si possa partire da una simile affermazione, perchè si profila poi un pericolo serio in quanto, se ci riteniamo soddisfatti delle funzioni svolte, mi chiedo allora dove andremo a finire. Credo invece che anche in questo caso dobbiamo prendere consapevolezza dello stato reale in cui il coordinamento dell'assetto del territorio si è svolto fino a questo momento, delle conseguenze che la carenza totale di coordinamento ha comportato, ed allora potranno maturare le condizioni e la volontà per aggredire questa materia e avviarla verso le soluzioni che la società nazionale attende.

In sostanza — e di questo al Ministero dei lavori pubblici non voglio far carico in modo dritto, perchè mi rendo perfettamente conto che tutto ciò attiene a politiche più generali — non mi pare si possa dire che que-

sto Ministero abbia saputo o potuto essere un centro propulsore politico e culturale, perchè anche questo è mancato in una politica del territorio che fosse in grado di affrontare tutta la tematica che abbiamo più volte ricordato e cioè l'uso corretto del « bene territorio », bene limitato, bene non riproducibile, che deve essere sempre considerato un bene comune, e non invece lasciato all'uso privatistico, che poi lo sconvolge; il rispetto dei valori naturali; le esigenze dell'agricoltura; la salvaguardia dei centri storici. In tutti questi settori non mi pare che abbiamo conseguito risultati positivi.

Vorrei fare un altro esempio per dimostrare quanto ho affermato. Tutti sappiamo che è stata emanata nel 1971 la legge n. 1102, che dettava nuove norme sulla montagna. Essa prevedeva un apposito finanziamento di due miliardi, messi a disposizione del Ministero dell'agricoltura che, di concerto con il Ministero dei lavori pubblici, entro un anno, e cioè entro il 1972, avrebbe dovuto redigere uno strumento per l'uso corretto del territorio e per la sua pianificazione, cioè la famosa carta della montagna. Qui è stato lamentato che non abbiamo, ad oltre cento anni dall'unità d'Italia, una carta geologica in un paese « ballerino » come il nostro a causa della sua recente formazione geologica.

L A F O R G I A, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Questo non è esatto, tanto per precisare.

O T T A V I A N I. Sì, è vero, ne abbiamo una parziale. Ma di questo strumento, che non soltanto doveva affrontare il problema del dissesto idrogeologico, ma doveva svolgere una seria ricognizione sullo stato delle strutture civili, sulla viabilità, sulla utilizzazione pedologica del territorio, particolarmente ai fini dell'agricoltura, ebbene, dopo quattro anni dalla scadenza di quel termine, anche se erano disponibili i necessari finanziamenti, non se ne ha notizia. Certamente il responsabile primo è il Ministero dell'agricoltura, ma da supporto ad esso doveva essere la struttura del Ministero dei lavori pubblici, che doveva soccor-

rerlo nell'adempimento del compito affidatogli dalla legge, cosa che non è avvenuta. Ecco perchè mi pare sia da contestare il giudizio ottimistico, contenuto in queste « Note », sulla funzione positivamente e proficuamente svolta dal Ministero per quanto si riferisce al cordinamento territoriale.

Si potrebbe fare in merito un altro esempio, che ha anche implicazioni diverse e che attiene alla politica della casa. Ormai siamo tutti d'accordo, forze politiche e forze sociali, categorie e sindacati, nell'affermare che il male grave che abbiamo registrato è stata la limitatezza delle risorse messe a disposizione del settore dell'edilizia sovvenzionata, convenzionata e agevolata, che ci ha tenuti enormemente lontani dai traguardi raggiunti da altri paesi con i quali pure siamo associati nella CEE. Però, accanto a questa considerazione, c'è l'altra di fondo, che poi scontiamo in tutte le lungaggini cui siamo soggetti, ed è la mancanza di continuità dei flussi finanziari. Eppure questi flussi finanziari li abbiamo avuti ugualmente: Gescal, prima, legge della casa poi, e poi ancora provvedimenti straordinari, la 166, successivamente i decreti anticongiunturali dell'agosto 1975. In sostanza i mezzi finanziari, sia pure scarsi, sono stati messi a disposizione, ma in modo di continuo, il che ha fatto saltare ogni processo di programmazione e ha contribuito, assieme ad altre cause che conosciamo, al verificarsi delle lungaggini che si sono registrate nel portare avanti i programmi. Tutte questioni, queste, che potevano essere eliminate se la funzione di coordinamento, di impulso e di indirizzo politico e culturale fosse stata pienamente svolta.

Sulla questione generale della capacità e della velocità della spesa da parte del Ministero e sul discorso dei residui, credo si possa convenire con quanto in sostanza ha affermato il relatore e con i suoi apprezzamenti critici. Se è infatti vero che il Ministero dei lavori pubblici, su un bilancio di 1.200 miliardi in cifra tonda, ha residui per 4.000 miliardi, è anche vero che, di questi, tre quarti possiamo considerarli fisiologici, perchè siamo in presenza di impegni formalmente assunti. C'è però un'altra gros-

sa fetta, all'incirca mille miliardi, per i quali non è dato sapere se questi impegni sono stati assunti o meno.

D'altra parte la norma contenuta nell'articolo 36 della legge sulla contabilità generale dello Stato apre un capitolo sul quale una riflessione dobbiamo farla. In questo articolo si afferma che possono essere conservati come residui passivi stanziamenti non formalmente impegnati ma per i quali si riconosce — genericamente perchè non si riesce a capire chi deve fare questo apprezzamento — che comunque possono essere considerati ancora necessari e quindi da mantenere come residui passivi. A questo punto 1.000 miliardi di residui passivi, nella situazione che vive il paese, impongono un riesame oggettivo delle singole poste di bilancio e anche un riesame e una verifica dell'effettiva esigenza di queste spese, anche per prendere in considerazione probabilmente d'ipotesi di utilizzare queste somme cospicue — stiamo faticando tanto per racimolare miliardi! — immediatamente nei settori produttivi. È anche probabile che una massa di risorse possa venire da questa indagine e da questa verifica dal momento che oramai da anni ci si porta dietro questi residui che non sono un'inezia: si tratta di circa 1.000 miliardi, che comunque non sono stati utilizzati. Certamente delle cause oggettive in questo senso dovrebbero esserci.

E una seconda considerazione si impone, sempre a proposito di questo fenomeno dei residui passivi, e in particolare di questa seconda fascia di residui (non dell'altra che ho definito fisiologica e per eliminare la quale occorre rimuovere le cause che ne rendono estremamente lunga l'utilizzazione). Ebbene questa seconda fascia di residui la ritroviamo in settori che sono di particolare interesse: si tratta di finanziamenti destinati all'istruzione e alla cultura, ai trasporti; ad azioni in campo economico, alle abitazioni, sono cioè settori particolarmente significativi.

C'è poi un capitolo per il quale una spiegazione è necessaria per rendere chiaro e leggibile il dato iscritto in bilancio che a prima vista appare veramente non comprensibile. Si leggono, per esempio, residui pas-

sivi che attengono al trattamento economico del personale e agli assegni al personale e si riferiscono ad anni remoti. Come è possibile — io mi domando — che questo avvenga? Ci sono assegni non liquidati o addirittura trattamenti provvisori di pensione. Ora è evidente che questi assegni o sono stati utilizzati o non sono più utilizzabili. Non è possibile che possano verificarsi residui in questa materia.

Da questo punto di vista desidero sottolineare anche un altro aspetto. Per esempio, nei residui troviamo tutta una serie di voci che richiamano il discorso sulle capacità di indirizzo e di coordinamento territoriale del Ministero. Vediamo, per esempio, che c'è un blocco di voci e di capitoli che attengono a somme che dovevano essere destinate a studi e progettazioni che si riferiscono al territorio, alla situazione di bacini idrologici, ad opere di competenza dello Stato (e anche in questo caso si tratta di un gruzzolo di miliardi piuttosto consistente). Probabilmente siamo in presenza di ricerche, studi e progettazioni che non si sono svolte perchè non si sono assunti impegni formali e quindi da una parte — doppio motivo di critica — non si è svolta quella funzione di indagine e di studio anche di natura culturale che è, mi pare, nella specifica competenza e nelle funzioni del Ministero se vuole assolvere quel ruolo sul quale tutti concordavamo, e dall'altra emerge la necessità di utilizzare diversamente le somme inutilizzate in questo modo.

Desidero ora fare una considerazione sulla difesa del suolo senza riprendere tutte le cose che sono state dette dai colleghi che mi hanno preceduto nel corso della discussione, e sulle quali concordo. La mia vuole essere una richiesta di chiarimento preciso da parte dell'onorevole Ministro o del Sottosegretario. Abbiamo avuto notizia dal nostro Presidente, nel corso della riunione conclusiva per l'esame del bilancio del Ministero delle poste, che il Ministro dei lavori pubblici è stato impegnato — a seguito della lettera indirizzata dal Presidente della nostra Commissione al Presidente del Consiglio, Andreotti, a predisporre il disegno di legge per la difesa del suolo, riprendendo il

disegno di legge del 1973 con le modificazioni necessarie per quanto si riferisce alla quantità delle risorse. Su questo punto siamo d'accordo, riservandoci di entrare nel merito quando il provvedimento sarà portato al nostro esame. Ho richiamato la questione per sollevare un altro punto: quello relativo alla organizzazione degli strumenti operativi e gestionali degli interventi che saranno previsti in quel disegno di legge. Perchè pongo questo problema? Perchè il disegno di legge del 1973 fu concepito all'interno di una certa logica e in un certo momento politico e istituzionale del nostro paese. Era il momento in cui si registrava da una parte l'avvio della riforma regionalistica e dall'altra però già si registravano tutte le opposizioni, anche di natura centralistica e burocratica, per impedire che quella riforma si concludesse nel modo migliore possibile. Quindi il disegno di legge Gullotti — chiamiamolo così — del 1973 risentì di questa situazione facendo perno in sostanza sull'organizzazione centrale dello Stato, Magistrati alle acque, Provveditore alle opere pubbliche per quanto si riferiva allo studio, alla progettazione in modo particolare, e all'approvazione degli interventi. Meno forse per quanto si riferiva all'attuazione e alla realizzazione degli interventi sia di natura idrogeologica sia di natura più generale di sistemazione forestale, agraria, da affidarsi anche agli enti locali e in primo luogo sulle regioni.

Ma dal 1973 ad oggi alcune cose sono maturate. Intanto c'è stata la legge n. 382 del luglio 1975, la quale ha fatto fare un notevole passo avanti a tutta la situazione fissando criteri nuovi e imponendo soluzioni nuove e diverse rispetto a quelle che erano state concepite precedentemente. A questo proposito sorge poi un altro problema: credo che i decreti delegati, che dovevano essere già emessi in base alla « 382 » — il termine scadeva il 4 settembre scorso, ma c'è stata una proroga di sei mesi — esistano già. Questi decreti dovrebbero essere già pronti se il ministro Morlino ha potuto prendere presso la Commissione interparlamentare per le questioni regionali, l'impegno di rispettare — nell'ambito della nuova proroga

concessa di sei mesi — i termini previsti dalla « 382 » ed è bene ricordare che si tratta di un meccanismo piuttosto complicato. Infatti la « 382 » prevede che questi sei mesi in sostanza devono essere così utilizzati: per permettere alle Regioni di esprimere il loro parere, 60 giorni di tempo; per permettere alla Commissione interparlamentare di esprimere un primo parere sulle iniziali proposte del Governo, altri 60 giorni di tempo e infine, per permettere alla Commissione di esprimere il parere definitivo sui testi consultivi, altri 30 giorni di tempo. Quindi complessivamente si tratta di 5 mesi. Poichè la nuova proroga scadrà presumibilmente il prossimo maggio, secondo me, questi testi dovrebbero essere già pronti o comunque in stato di avanzata stesura. È anche probabile — ma di questo non sono certo — che questi testi si avvicinino molto all'impostazione data a tutta la tematica dalla Commissione che a suo tempo il Governo nominò, Commissione presieduta dal professor Giannini.

Ora è noto che tutta questa materia della difesa del suolo, dell'assetto idrogeologico e delle relative competenze, dalla proposta Giannini è risolto in modo profondamente diverso, più decentrato rispetto alle soluzioni del primo decreto Gullotti. Sarà pertanto opportuno che ci sia una preventiva concordanza fra il disegno di legge sulla difesa del suolo di imminente presentazione e i decreti delegati ex legge 382 per evitare il rischio di una ripetizione pura e semplice, del vecchio testo del 1973, cosa questa che non mi pare renderebbe un buon servizio alla snellezza dei lavori e ad un rapido approdo di questo disegno di legge, sulla cui urgenza ritengo non vi siano dubbi.

In questo contesto della difesa del suolo, mi sia consentita una modesta annotazione, che però apre un problema di carattere più generale. Abbiamo visto, per esempio, che nel bilancio mantengono sostanzialmente fermi rispetto agli anni precedenti gli stanziamenti (capitoli 9002 e 9004), che dovrebbero mettere a disposizione del Ministero le risorse necessarie per far fronte alle opere urgenti di soccorso alle popolazioni in caso di calamità — alluvioni, piene, mareg-

giate. Si tratta di cifre estremamente limitate: due miliardi e mezzo nel caso di alluvioni, piene e mareggiate; cinque nel caso di calamità e necessità urgenti.

Vogliamo dunque sempre rimanere ciechi di fronte alla realtà? Il Paese è quello che è, i fatti calamitosi purtroppo avvengono. Che si vada ad una profonda revisione della legislazione che governa questa materia, siamo d'accordo; in attesa che questo si realizzi, però, una maggiore disponibilità di risorse per il Ministero appare necessaria, se si vuole veramente operare anche sotto il semplice profilo dei provvedimenti urgenti e non ancora di quelli relativi alla ricostruzione.

Un'altra annotazione particolare intendo riferirla ad un settore, che pure ha un rilievo notevole nel bilancio: quel complesso cioè di capitoli conseguenti ad una serie di provvedimenti di legge adottati in passato, i quali prevedono contributi per la ricostruzione o riparazione di alloggi nelle zone terremotate del nostro Paese (e sono molte, lo sappiamo). La somma è di una certa entità: 47 miliardi. Sorge anche in questo caso l'opportunità di una riflessione, dettata dalla esperienza, sul rischio che queste somme (racimolate a fatica dalla collettività nazionale) vadano anch'esse in gran parte nel grosso serbatoio dei residui passivi, a causa dei meccanismi che ne inceppano una rapida utilizzazione.

Mi rendo conto che questa tematica non può trovare soluzione nel bilancio, bensì in sede di provvedimenti legislativi, però mi sembra trattarsi di un tema che deve essere tenuto presente.

Un'ulteriore particolare annotazione è quella relativa ai progetti pilota. Anche in questo caso mi rendo conto che si tratta di un tema non attinente direttamente al bilancio; anche se quest'ultimo tuttavia avrebbe forse dovuto registrare una situazione paradossale come questa, che vale la pena riassumere. Anni settanta, primo quinquennio — sulla scia del fallimento della prima esperienza di programma nazionale parte la seconda esperienza (perduta poi per strada) e nasce un nuovo metodo di programmazione, che — ministro l'onorevole Giolitti — afferma il principio che il secondo pro-

gramma nazionale avrebbe dovuto realizzarsi attraverso progetti particolari, i progetti pilota appunto. Due in particolare sono di grande interesse, e mi riferisco a quelli redatti a cura e per conto del Ministero del bilancio e della programmazione, con l'interessamento degli altri Ministeri, in primo luogo quello dei lavori pubblici; il progetto pilota per la sistemazione del bacino dell'Arno, proprio in adempimento a quanto previsto dalla Commissione De Marchi; e quello realizzato per la dorsale appenninica umbra e la conservazione dei centri storici della relativa fascia territoriale.

I progetti sono stati fatti, sono stati consegnati, adesso dovrebbero cominciare ad essere attuati e la loro attuazione, come dicevo, secondo gli impegni presi a suo tempo dovrebbe far carico alle risorse messe a disposizione del programma nazionale. Il programma nazionale però oggi non esiste, e allora la domanda: che fine faranno questi progetti? Ancora una volta, così, ci permettiamo il lusso di perdere anni di studi, indagini, ricerche fatte in nome e per conto del programma nazionale, del Governo del nostro Paese, e i risultati di tutto questo vanno ad arricchire biblioteche!

Il problema si pone, insomma, ma di esso non vedo cenno in nessun documento che in qualche modo si riferisca ai bilanci dello Stato; ciò che costituisce a mio giudizio una grossa lacuna. Perciò questo discorso credo che debba, in qualche modo, essere recuperato.

Desidero poi fare un'osservazione che potrebbe anche essere una annotazione di costume. Manteniamo ancora un miliardo per i cantieri scuola. È proprio necessario, quando poi ci accorgiamo che ci sono quattro miliardi di residui passivi per i cantieri scuola? Se non riusciamo a spenderli questi fondi, perchè li manteniamo? Io credo che una formula cosiffatta di interventi oggi non abbia più senso e il bilancio dovrebbe in qualche modo liberarsene, e sono d'accordo col relatore nel dire che dovrebbe liberarsi di quelle pur modestissime somme — e proprio perchè tali significa che non rispondono più alle esigenze che le hanno determinate — dei sussidi per i terremotati del 1908 e del 1915.

Sul merito dell'edilizia abitativa non entro, poichè avremo occasione di parlarne in sede di discussione del provvedimento per il regime dei suoli, che dovrebbe essere di imminente presentazione.

Un'ultima considerazione è quella relativa (e su di essa credo che si possa esprimere consenso a quanto responsabilmente affermato nella « Nota illustrativa ») al problema della tutela del patrimonio storico e artistico. Questo tema non trova la necessaria considerazione. Noi troviamo sei miliardi in bilancio che non sono, ovviamente, sufficienti a fronteggiare i grossi problemi che l'argomento pone. Inoltre, se questo settore è passato alle Regioni, non vedo perchè si debba ancora ritrovare nel bilancio dei Lavori pubblici. D'altronde le stesse « Note » riconoscono la giustezza di quello che vado dicendo ed è quindi auspicabile che si proceda ad una revisione della materia, che soddisfi le esigenze che il settore pone, con grande urgenza.

SEGRETO. Ho ascoltato con molta attenzione la relazione del senatore Bausi che è stata molto ampia e approfondita; però se dovessi trarre delle conclusioni da quello che ha detto il relatore dovrei votare contro questo bilancio, poichè il senatore Bausi ha, sostanzialmente, fatto una critica particolareggiata su tutti i punti che compongono il bilancio stesso. Si sarà forse trattato di una critica costruttiva, ma pur sempre critica rimane. Il modo, poi, nel quale si sta svolgendo il dibattito dà ragione al senatore Mingozzi circa l'impotenza di questa Commissione nel poter — secondo me nel dover — cambiare qualcosa o modificare qualche punto, o indicare al Ministero un indirizzo diverso da quello sempre seguito nel passato. Nè ormai più credo — lo dico con la massima franchezza — che qualcosa possa essere cambiata.

I colleghi Ottaviani, Mingozzi, Crollalanza e lo stesso relatore hanno parlato della difesa del suolo; a questo proposito, senza voler portare una nota campanilistica, devo fare alcune osservazioni. Dico subito che in merito non ho fatto nemmeno una interrogazione, perchè l'esperienza di dieci anni di

vita parlamentare mi ha insegnato che le interrogazioni non servono a nulla; si fanno come atto politico formale, ma non sostanziale e io, quando le ho presentate, in tal senso le ho fatte e in tal senso sono venute le risposte. Sono stato invitato in diverse località della Sicilia, dove i sindaci, i prefetti, i sindacati sollecitavano i parlamentari a prendere decisioni, a dare suggerimenti. Io, in diverse occasioni, non ho potuto dire altro che è difficilissimo trovare delle soluzioni per argomenti che non dipendono da un solo Ministero — nel caso in questione, quello dei lavori pubblici — ma da più dicasteri o enti, ad esempio il Ministero dell'agricoltura, la Cassa per il Mezzogiorno, i consorzi di bonifica, le Regioni, cioè tutti enti che sono interessati alla difesa del suolo. Porto un esempio: nella zona del Verdura, dove ci sono moltissimi aranceti, agrumeti in genere, e dove si raccolgono moltissime fragole, si sono verificati gravi smottamenti: la pioggia e il maltempo hanno trascinato in mare un'enorme quantità di terra. Io non voglio ricordare quello che è successo a Trapani, che è un caso particolare, ma resta il fatto che l'agricoltura ha subito gravissimi danni perchè i fiumi, i ruscelli, ingrossatisi per il maltempo e non essendo protetti dagli argini, hanno straripato e hanno portato via la terra e con questa alberi interi. Io chiedo al Sottosegretario, da parlamentare a parlamentare: che cosa dobbiamo rispondere agli elettori, ai cittadini (del resto credo che tutti ci siamo trovati in una situazione del genere) quando protestano, quando chiedono che cosa devono fare, quando sollecitano provvedimenti adeguati? Nelle riunioni tutti chiedono sussidi, contributi, prestiti, leggi speciali, ma io ho detto chiaramente che tutti i discorsi sono inutili, perchè ci vorrebbe una quantità enorme di miliardi, tanto è vero che il Presidente della Regione, onorevole Bonfiglio, è venuto a Roma per conferire col Presidente del Consiglio dei ministri su questo argomento.

La realtà, dunque, è questa (e mi rendo conto che anche noi, come Partito socialista, abbiamo grosse responsabilità in merito): che il Paese, in questi dieci anni, è andato

alla deriva. D'accordo che c'era il centro-sinistra, senatore Gusso, d'accordo, e infatti io ho detto che anche noi portiamo delle grosse responsabilità, ma la realtà, lo ripeto, è che il Paese in questi dieci anni è andato alla malora. Tre anni fa furono stanziati per la difesa del suolo 1.300 miliardi, però devo dire che quest'altro provvedimento che il Ministero ha intenzione di presentare sullo stesso argomento, altro non è che il risultato di una moda che si è venuta creando in questi ultimi tempi. Io mi auguro che la presente situazione possa determinare una svolta decisiva, ma certo questa non può essere opera soltanto del Ministero dei lavori pubblici, ma in collegamento con tutti gli enti interessati, e cioè con la Cassa per il Mezzogiorno, con i consorzi di bonifica, col Ministero dell'agricoltura.

Occorre fare tutto un discorso particolare per vedere come questa materia deve essere regolamentata. E ciò in relazione soprattutto all'ultima catastrofe che ha causato tanti danni e addirittura dei morti. Ma io chiedo al Governo come dobbiamo fare, e non perchè voglio spogliarmi delle mie responsabilità parlamentari, ma per sapere come mi debbo regolare. È noto che il Ministero dei lavori pubblici è diviso in Genio civile, provveditorato alle opere pubbliche, provveditorato alle opere marittime, e quindi ha in periferia una serie di uffici e di impiegati.

LA FORGIA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Lei vuol forse dire che oggi non li ha più, perchè sono stati trasferiti alla Regione?

SEGRETO. Non è così: io parlo di una Regione a statuto speciale, la Sicilia, dove il Genio civile, sia di Trapani, di Siracusa, di Agrigento, eccetera, è alle dipendenze del Ministero dei lavori pubblici. Sono però convinto che un Ministro debba in primo luogo cercare di mettere a posto gli uffici, perchè quando questi non funzionano c'è l'anarchia completa. Quando io facevo il sindaco, prima di ogni cosa esaminavo la questione del personale, che per me è

un punto fondamentale per il buon funzionamento di qualsiasi organismo. È quindi necessario praticare un trattamento uguale per tutti gli uffici. Vorrei ad esempio sapere perchè l'Istituto case popolari di Agrigento non lavora il sabato mattina: il Genio civile è aperto, il provveditorato per le opere pubbliche e quello per le opere marittime sono aperti, e l'Istituto case popolari il sabato è chiuso: festa nazionale, festa fascista. Non so perchè avviene questo. C'è poi, tra gli impiegati, chi esce alle 13, chi alle 13,30 e chi alle 14: ho chiesto al capo ufficio quale fosse l'orario, e mi ha risposto che era fissato fino alle 14; ho chiesto allora perchè alcuni uscivano prima di tale orario, e mi ha risposto che per i pochi soldi che vengono corrisposti agli impiegati non si poteva pretendere di più. A questo punto, a mio avviso, sorge anche il problema di un indirizzo di carattere morale, e questo lo deve dare il Ministero.

Parliamo degli uffici attuali. Di fronte al verificarsi dei recenti tragici avvenimenti non avevano mezzi. A questo si deve porre riparo col bilancio dello Stato. Mi si risponderà che siamo di fronte ad una crisi economica, per cui non è possibile fare questo. Io replico che si deve fare lo stesso, pur rendendomi conto che la crisi esiste ed è grave. Se ci sono problemi di carattere urgente bisogna risolverli: si verifica oggi infatti una frana e non c'è il trattore per rimuovere il terriccio; cade un muro e non ci sono i mezzi per ripararlo. Siamo arrivati al punto che gli uffici del Ministero non sono in grado di operare. Invece un bilancio di questo tipo, tanto più che voi sapete queste cose, perchè gli uffici periferici hanno redatto delle relazioni in merito, deve porre riparo ad una situazione del genere. Poichè il Ministro ne è a conoscenza, io chiedo perchè si approva un bilancio di questo tipo, impostato in questa maniera, quando si sa benissimo che gli uffici periferici non possono operare. Quando un Sottosegretario o un senatore si presentano dalle nostre parti, sono soggetti ad una sequela di domande; uno della zona terremotata, un contadino di Montevago, mi ha chiesto che cosa ci stavamo a fare al Parla-

mento. Questa è una realtà che sarà anche amara, ma che è tale.

C'è poi una serie di lavori fermi, opere di un certo rilievo anche finanziario non completate. Ne abbiamo con la legge 181 che è stata eliminata e poneva a carico dello Stato l'80 per cento della spesa e delle Regioni l'altro 20 per cento; e con la legge 184, due provvedimenti che sostanzialmente davano possibilità di costruire strade, fognature e opere varie. Queste opere sono tutte ferme, e non si tratta di lavori autostradali, ma di carattere agricolo, industriale, locale; non solo, ma i tratti già completati sono in procinto di essere distrutti dalle acque. Ora, uno Stato moderno, uno Stato come il nostro, anche con tutti i difetti che può avere, deve pensare a questa situazione. Noi abbiamo ad esempio una strada, la Sciacca-Palermo, che è finanziata per due lotti dalla ANAS, lavori che sono stati eseguiti a regola d'arte; poi ci sono cinque lotti appaltati dalla Cassa del Mezzogiorno: io arresterei l'ingegnere e il direttore tecnico di questi lavori e tutti i funzionari che vi sono coinvolti, perchè questi cinque lotti sono stati costruiti malissimo, tanto che la strada non risulta accessibile, anche se la gente ci passa perchè non ha alternativa. Io vorrei obbligare il direttore dell'ufficio locale della Cassa del Mezzogiorno a chiudere la strada, che rappresenta una vergogna per la nostra Isola.

È una situazione assurda della quale sono rimasto sbalordito. Quindi la domanda che rivolgo al Ministro, che è siciliano come me, è questa: che cosa intendiamo fare per questi completamenti? Dobbiamo completare queste strade oppure dobbiamo lasciarle incomplete al punto in cui sono arrivate? Nella mia zona esiste tutta una serie di strade che non sono state completate e che stanno andando alla deriva perchè gli enti locali competenti non hanno la possibilità di intervenire per mancanza di fondi. La mia domanda richiede perciò una risposta precisa che mi permetta di adottare il comportamento conseguente e di dare a mia volta risposte precise alle popolazioni interessate. Comunque quello che è certo è che

se continuiamo di questo passo potranno aversi reazioni imprevedibili che potranno coinvolgere lo stesso Parlamento.

Un'altra questione che vorrei affrontare è quella dell'edilizia popolare che è regolata dalla legge n. 865. Devo dire sinceramente che la legge 865, pur essendo una buona legge, ha — a mio parere — delle remore. La remora principale riguarda l'acquisizione dei suoli, cioè le espropriazioni. I terreni espropriati vengono indennizzati in maniera del tutto insufficiente. A questo proposito è inutile dire che gli uffici tecnici erariali devono fare valutazioni aggiornate: gli uffici tecnici erariali non sono aggiornati da 10 anni!

P R E S I D E N T E. Anche oltre 10 anni!

S E G R E T O. Queste cose le dico con molta competenza. Non sono forse un grande oratore, però mi si deve riconoscere una conoscenza profonda di questi problemi perchè li vivo giornalmente come amministratore. Quindi gli uffici tecnici erariali non sono aggiornati.

P R E S I D E N T E. Ci sono 3 milioni di case non censite e che di conseguenza non possono essere tassate!

S E G R E T O. Ma, oltre a questo, fanno valutazioni a loro piacimento. Questa è la realtà. Se si compra, per esempio, un terreno di 1.000 metri quadrati, l'ufficio tecnico erariale sa valutarli molto bene: è fabbricabile, è valido, quindi bisogna pagare allo Stato il prezzo giusto. Se, invece, si viene espropriati del terreno, l'ufficio tecnico erariale non sa più valutarlo bene e quindi afferma che non vale niente. È una situazione questa che non può continuare. A questo proposito voglio aggiungere un'altra cosa. Io posso portare prove documentate di terreni espropriati all'ANAS e pagati 7-8 mila lire al metro quadrato. Non mi scandalizzo di queste cifre perchè il prezzo attuale di un terreno è questo. Però se ad essere espropriato è un povero disgraziato questa cifra non

viene neanche lontanamente toccata. Dobbiamo tener conto anche di un altro fatto: specialmente nel meridione non esistono più grandi estensioni di terreno. Quindi non possiamo dire — e mi rivolgo in modo particolare ai compagni comunisti — che colpiamo i grossi proprietari. Esistono contadini che hanno un tumulo, due tumuli, al massimo un ettaro di terreno. E questa è una delle ragioni per cui i Comuni non hanno applicato la « 167 ». Io sfido chiunque a trovarmi un sindaco di qualsiasi comune d'Italia che abbia la coscienza di fare applicare la « 167 » togliendo la terra ad un povero disgraziato che l'ha conquistata con il sudore della fronte. Io, che sono un amministratore socialista, ho il coraggio di dichiarare che non ho questa coscienza. Non ho alcuna preoccupazione di fare questa affermazione perchè ho sempre avuto il merito e il coraggio di dire come stanno le cose realmente. Quindi la « 167 » non ha avuto un seguito specialmente in alcune zone, non per mancanza di volontà politica ma perchè la realtà politica e giuridica delle cose è quella che è.

Ma vado avanti e affronto ora il tema dei finanziamenti del quale si è occupato con molta competenza e serietà il senatore Ottaviani. I finanziamenti, onorevole Sottosegretario, vengono attuati in maniera sporadica anche perchè sono molteplici gli enti interessati: GESCAL, Istituti autonomi case popolari, ISES. Alcuni di questi enti sono stati poi soppressi ma continuano ad avere uffici stralci. È una situazione assurda che ha avuto le sue ripercussioni anche a livello del personale che avrebbe dovuto essere assorbito dagli enti locali. Ci sono stati impiegati inutilizzati per tre o quattro mesi perchè nessun ente era disposto ad assorbirli in quanto non aveva i fondi per pagarli.

Ora, è evidente, che temi di questa importanza non possono essere affrontati da un governo come l'attuale — e dico questo non per rifarmi alle conclusioni del Comitato centrale del mio partito. Occorre un governo che abbia la forza di affrontare queste questioni, un governo di emergenza.

Per concludere volevo solo fare qualche altra osservazione. Gli uffici, onorevole Sottosegretario, sono privi di ingegneri, di tecnici. Ultimamente si è concluso un concorso per ingegneri ma non si sa dove questi ingegneri siano. Il Ministero stesso è nella impossibilità di effettuare trasferimenti di tecnici perchè non sa come sostituirli data l'assoluta carenza di personale tecnico. Ci sono invece altri uffici ministeriali che hanno esorbitanza di personale e di conseguenza gli impiegati vanno in ufficio a leggere il giornale. Io stesso ho avuto occasione di constatare questa situazione molte volte. È necessaria quindi una ristrutturazione degli uffici dal punto di vista del personale per cercare di impinguare gli uffici che hanno le maggiori carenze.

Perchè poi, signor Sottosegretario, se un grosso o piccolo appaltatore deve riscuotere i cosiddetti decimi, allora si verificano le cose più assurde: c'è gente infatti che deve riscuotere questi modesti arretrati da quattro-cinque-sei anni, per cui succede che il piccolo appaltatore — il quale ha i mutui con le banche, a tassi elevatissimi — deve recarsi al suo ufficio di via Monzambano, sede dell'ANAS, e se non dà dieci o ventimila lire all'impiegato per battere a macchina i mandati, questi rimangono lì per sette-otto mesi!

GUSSO. Non è solo fenomeno siciliano, questo!

SEGRETO. E questo perchè? Non c'è un dattilografo negli uffici e per passare da un piano all'altro una pratica può richiedere anche tre mesi. Questa situazione non può andare avanti. Il Banco di Sicilia di Palermo — mi diceva giorni or sono il direttore — ha dato mandato all'Assessorato ai lavori pubblici di firmare i decreti, ma l'assessore indugia... Non solo, ma ha anche fermato i decreti già firmati, per cui le cooperative che avevano ottenuto i finanziamenti debbono pagare il 19 per cento di interesse alle banche. E questo perchè l'assessore ha deciso di fermare tutto, in attesa di rivedere l'intera situazione.

E che dire della situazione delle opere marittime? I nostri porti vengono scavati dalle draghe, ma le draghe sono rotte, non ce n'è una in buone condizioni, per cui stanno magari un anno nel porto, ma ci lavorano un mese. Il resto dell'anno sono in riparazione. La situazione è grave. Nei piccoli porti il riflusso del mare porta la fanghiglia, ciò che impedisce evidentemente alle barche di uscire, con grave nocimento quindi anche per l'economia dei pescatori, dei lavoratori del mare.

Inoltre, c'è da considerare il fatto che il personale è scarso. Si parla di concorsi banditi, che poi vengono fatti dopo un anno o due. Il nostro è diventato un ministero dove nessuno si interessa più di nulla; questa è la realtà e questo è il discorso da me posto, non mai in termini di lamentela o lagnanza, bensì quale fatto della vita italiana. Per correttezza devo dare atto ai compagni comunisti che la loro presenza ha costituito, perlomeno in questo frangente, un aspetto positivo. Si nota cioè in tutte le classi sociali un senso di ripensamento, di grande responsabilità. Io penso che la loro presenza potrà aiutare moltissimo questo Governo. Noi siamo un partito radicaleggiante ed anarchico (del resto, i fatti di Pannella mi hanno dato ragione); loro sono invece un partito che affonda le radici nella realtà del Paese.

Un altro punto da sottolineare riguarda la questione del personale delle zone terremotate. Questo problema va risolto. Parte del personale è stata sistemata, ma per altri non siamo in grado di trovare una sistemazione. Cosa dobbiamo fare? Non dobbiamo sistemarli? Lo si dica chiaramente, e il discorso è chiuso.

Infine, un'ultima questione. Signor Sottosegretario, lei sa bene che in Italia esistono una infinità di costruzioni abusive. Lo scandalo di Agrigento determinò una inchiesta da parte dei Lavori pubblici. Il Ministero mandò dei funzionari in quella città, la Commissione svolse l'inchiesta, ci furono denunce, ma in galera non ci andò nessuno. A un certo punto si fece la legge per frenare l'abusivismo: ci fu la legge-ponte, e ci fu la legge cosiddetta Mancini; il quale Mancini diven

ne il bersaglio numero uno, anche con la condiscendenza di altre forze politiche che quella legge pure l'avevano votata. E lì il punto debole.

Se voi non eravate d'accordo su quella legge, perchè l'avete votata? So che alcuni Gruppi politici volevano una legge più dura, ma poi hanno votato quella proposta dall'onorevole Mancini.

Io sono di quelli che ritiene che quando si diventa amministratori — anche se di scarsa importanza — non ci si deve mai rivolgere ai tecnici, consentitemi di dire questo. Noi, invece, ci siamo messi nelle mani dei tecnici: ingegneri, architetti, geologi, c'è stato addirittura il *boom* degli urbanisti. In quel periodo esplose l'attività di questi professionisti che guadagnarono anche notevoli somme; non si poteva trovare un ingegnere, un architetto, un geologo: erano tutti occupati con quella legge! Ma quella legge frenò tutto perchè si dovevano fare i piani di fabbricazione, di lottizzazione, i piani comprensoriali, i piani regolatori. Ma vi immaginate tutto questo portato in un grosso comune, dove ci sono interessi enormi, dove tutti i partiti sono rappresentati? Io non voglio portare accuse di nessun genere; certo quella legge, come principio generale, poteva essere buona e l'avrei anche votata.

Però, nella mia pochezza, vorrei dire che se non ci fossimo affidati completamente ai tecnici avremmo, forse, fatto un discorso più concreto, più reale, più umano, avremmo, indubbiamente evitato quello che si è verificato e si sta ancora verificando, tanto più che la gente, oggi non ha più paura del pretore o dei carabinieri! E così abbiamo avuto la legge ponte, la legge Mancini, poi le Regioni hanno legiferato per proprio conto e nel caos che si è venuto verificando e tenendo presente la grande impreparazione di molti comuni, la gente ha preferito fare di testa propria e ha cominciato a costruire abusivamente. Sarebbe molto interessante e istruttivo sapere quante sono le case costruite abusivamente in Italia. Il Ministero sa bene che cosa succede quando si fermano certe costruzioni: si sporge denuncia, si fermano i lavori, dopo sette-otto mesi arriva la contravvenzione del

pretore e poi il sindaco deve far demolire, oppure far pagare una multa pari al valore dell'immobile costruito. Questo è un assurdo, è l'assurdo di molte leggi italiane: in un piccolo paese, se il sindaco prende una simile decisione, il minimo che gli succede è che gli sparano! Mi si potrebbe chiedere se, per caso, ho intenzione di mettermi contro Italia Nostra? No, assolutamente no, perchè sono d'accordo che bisogna punire, ma punire chi costruisce per vendere, punire chi fa delle speculazioni, non il bracciante, non il contadino, non chi, emigrato in Svizzera per lavorare e tornato con qualche soldo, si tira su una casetta, magari di un piano solo. Come posso io, sindaco di un piccolo comune, mandare il trattore a demolire quelle quattro mura che con tanta fatica e tanto sudore un poveraccio si è costruito? Un procuratore della Repubblica, giorni fa, alle mie osservazioni ha risposto: «Cambiate la legge; io devo far rispettare quella che c'è. Ha ragione anche lui!

Noi abbiamo fatto tante leggi, tante, onorevole Sottosegretario; abbiamo fatto quella in favore degli evasori fiscali, il condono, una delle più grosse mascalzonate che mai siano state fatte dal Parlamento italiano, che pure tante cose giuste ha compiuto. Abbiamo fatto risparmiare migliaia di miliardi a chi già li aveva esportati all'estero, al sicuro nelle varie banche straniere, e oggi li perdoniamo se riportano quei soldi in Italia. Il Ministro dei lavori pubblici, non io che non sono nessuno, deve avere il coraggio di presentare una legge di sanatoria nei confronti dei piccoli lavoratori che hanno, sì abusivamente costruito una casa, ma soltanto per dare un tetto ai propri figli, e non per fare delle speculazioni. Non c'è comune, non c'è provincia, non c'è regione, ma il Ministro è colui che deve fare queste cose, perchè è il Ministero l'organo capace di ciò. Un giorno un alto parlamentare del mio partito mi chiese se avevo intenzione di sanare la situazione di Agrigento in questa maniera; no, non è questa la mia intenzione. Ripeto che sono del parere che vadano puniti gli speculatori, coloro che costruiscono palazzi per poi venderne gli appartamenti, mentre

intendendo sanare le particolari situazioni di povertà, di disgraziati lavoratori che hanno messo tutti i loro averi in quelle quattro mura che si sono andati a costruire e che dovrebbero essere demolite in base ad una legge, alla « legge »! D'altronde chiedo soltanto di aiutare dei cittadini italiani, così come sono stati aiutati altri cittadini italiani, gli evasori fiscali di cui ho parlato.

Mi perdoni l'onorevole rappresentante del Governo se nella mia esposizione ho appuntato alcuni strali su certe situazioni che si sono determinate nel nostro Paese; io non so se il Ministro è orientato in questo senso, ma io che ho le mani pulite e che voglio essere a posto con la mia coscienza che è onesta, chiedo che questo si faccia. Il Ministro ha la capacità sia giuridica che politica di farlo; certo è che, insieme a ciò ci vuole anche una volontà di ferro.

Per fare tutto ciò è necessaria una volontà ferrea, perchè bisogna affrontare non solo le forze esterne al Parlamento ma anche quelle all'interno della Democrazia cristiana: una parte dei politici infatti non intende seguire la via del rinnovamento. Il ministro Colombo invece, onorevole Presidente, ha svolto ieri giuste e concrete considerazioni. A qualcuno poi è parso addirittura demagogico l'intervento dell'onorevole Ruffini; io ritengo però che si tratti di un discorso nuovo e coraggioso. Vorrei pertanto che il ministro Gullotti che ha le capacità necessarie per scontrarsi con questa realtà e per cercare di dare al Paese nuove strutture, sapesse che intendiamo aiutarlo.

Mi fa piacere, onorevole Sottosegretario, lavorare in questa Commissione perchè ne fanno parte abili e volenterosi senatori; contribuisco quindi volentieri all'attività parlamentare con i suggerimenti che ritengo siano opportuni.

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni propongo che il seguito dell'esame sia rinviato ad altra seduta.

Così rimane stabilito.

La seduta termina alle ore 13,15.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 24 NOVEMBRE 1976

**Presidenza del Presidente TANGA
e del Vicepresidente OTTAVIANI**

**Presidenza
del Presidente TANGA**

La seduta ha inizio alle ore 9,40.

AVELLONE, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1977, (280) approvato dalla Camera dei deputati

— Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici (Tabella n. 9)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'esame del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1977 approvato dalla Camera dei deputati — Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici ».

TONUTTI. La nostra Commissione ha avuto modo, nella discussione generale sulle tabelle del Ministero dei trasporti e della marina mercantile, di sottolineare continuamente la interdipendenza dei diversi settori dei trasporti. Si è auspicata la costituzione di un Ministero unico, si è sottolineata la necessità e l'urgenza del piano nazionale dei trasporti. Penso che, mentre si attende qualche passo concreto per questa unificazione (che allo stato attuale, da quanto è risultato dalla discussione, è ancora nella fase delle enunciazioni e delle buone intenzioni), mi sembra necessario approfondire la possibilità di attuare un coordinamento almeno nella politica degli investimenti. La domanda che ci si pone, scorrendo il bilancio dei lavori pubblici, è se esiste questa possibilità e se si può intravedere una li-

nea unificante negli investimenti nel settore dei trasporti. Penso che, più che al bilancio, alle sue poste contabili, sia necessario rifarci ad un tipo di volontà politica che deve essere riscontrata specialmente in occasione della discussione del bilancio. Se esiste infatti la volontà — di fronte alla imminente attuazione della legge 382 — di mantenere al Ministero funzioni di indirizzo e di coordinamento, queste funzioni possono attuarsi, come bene ha detto il ministro Gullotti alla Camera, per fare del Ministero dei lavori pubblici un vero e proprio dicastero del territorio.

Ora, a nessuno sfugge che le scelte e gli investimenti nelle infrastrutture di trasporto influenzano in termini definitivi l'assetto territoriale, e che quindi la politica degli investimenti nel settore dei trasporti non può essere avulsa o staccata da un punto di riferimento globale, da una scelta politica che vede gli interessi nazionali inseriti nel più vasto quadro europeo e che tenga presenti le realtà emergenti e le linee di sviluppo dell'economia nazionale.

Ora, il primo problema riguarda il coordinamento nella politica di investimenti e, fermandoci alle competenze del Ministero dei lavori pubblici, riguarda il coordinamento negli investimenti per integrare i diversi modi di trasporto. Salta subito all'attenzione la grossa anomalia delle competenze tra i diversi Ministeri, anomalia che dovrebbe essere superata almeno con la urgente emanazione del piano nazionale dei trasporti, ma che sul piano pratico potrebbe essere superata anche oggi con un coordinamento di fatto attraverso il quale dovrebbero essere valutati in termini di integrazione gli interventi finanziari nelle ferrovie, nei porti, nella viabilità. Quello che finora è mancato riguarda proprio questo concetto di interventi integrativi. Si finanzia un piano di interventi nei porti e (a parte le insufficienze degli stanziamenti e il lungo periodo di attuazione delle opere, il che fa sì che gli stessi investimenti molto spesso, una volta attuati, siano tecnologicamente superati) non ci si pone contemporaneamente il problema dell'*hinterland* dei porti e dello sviluppo della tecnica del trasporto, *hinterland* che, spe-

cialmente per i grandi porti del nord del paese, è un *hinterland* europeo. La competitività internazionale dei porti riguarda la velocità di manipolazione delle merci nel porto e la velocità di recapito via strada o via ferrovia o via acque interne. Ora, la velocità di manipolazione riguarda, sì, l'organizzazione del lavoro portuale, gli investimenti fissi e nei mezzi di movimentazione gli spazi portuali, ma riguarda anche cosa si fa a monte dei porti, specialmente nel settore ferroviario e nel settore stradale. Questo in relazione specialmente allo sviluppo del trasporto integrato, il quale dà una risposta al concetto unitario di trasporto attraverso contenitori, automezzi, rimorchi; da qui l'enorme sviluppo anche dei traffici su gomma e la necessità, sì, di investimenti nei porti per questi traffici sofisticati, ma anche di linee di penetrazione rapida nell'entroterra.

La concorrenza con gli scali del nord Europa riguarda anche la velocità di traslocazione delle merci: basta soffermarci solo sull'altro costo delle navi *portacontainers* e la necessità dei cicli operativi i più brevi possibili per limitare al massimo la sosta nei porti; basta sottolineare lo sviluppo dei traghetti per la loro rapidità e la loro capacità di utilizzare qualsiasi porto, anche quelli a bassi fondali o quelli congestionati, come per esempio quelli dell'Asia Minore e dell'Africa occidentale.

Ora, quando parliamo di *containers*, di rimorchi, di automezzi, il problema si sposta dalla struttura portuale alla struttura viaria e ferroviaria di un paese nel quadro dei suoi interessi nazionali ed assume particolare rilevanza in un paese come il nostro, che punta sulle esportazioni, e che, con la apertura del canale di Suez, può assumere un ruolo importante nel commercio europeo e mondiale, specialmente per le merci in transito, con effetti positivi, tra l'altro, sulla nostra bilancia valutaria. Ora, una politica di investimenti nelle infrastrutture viarie non può non tener conto di questi punti di riferimento; ma quale autorità in Italia valuta unitariamente la complessità e la interdipendenza di tutto il settore dei trasporti di fronte a fatti come quelli che ho ri-

cordato dello sviluppo tecnologico, dei sistemi di trasporto, dell'apertura del canale di Suez, del ruolo del Mediterraneo, dello sviluppo economico dei paesi terzi ed in particolare dei paesi arabi, dei rapporti con i paesi del Comecon ed i loro programmi di investimento in infrastrutture viarie e ferroviarie e nelle flotte e la loro politica tariffaria, dello sviluppo del trasporto merci su gomma e la concorrenza via ferrovia con gli stessi porti, specialmente per i *containers* (vedi per esempio l'utilizzo della Transiberiana per i rapporti con l'estremo oriente e l'enorme sviluppo dei trasporti via gomma per i collegamenti tra Europa occidentale e paesi arabi specialmente del Golfo Persico)? È un quadro complesso ed estremamente delicato su un piano di estrema competitività, dove noi rischiamo l'isolamento, come cercherò di dimostrare sinteticamente più avanti.

Ora, e affronto in fretta alcuni punti, la programmazione del sistema viario portante (parlo delle autostrade) nel nostro paese ha avuto una visione interna, e quindi limitata, direi quasi autarchica, comunque non europea. Voglio fare solo una considerazione: tutte le concessioni per i collegamenti con l'estero via autostradale non sono state assunte dalla società a partecipazioni statali (la più attrezzata, con più esperienza e più solida) tranne una partecipazione alla società Monte Bianco, e la Carnia-Tarvisio, quest'ultima però sospesa al momento in cui doveva essere attuata. Ci siamo quindi trovati, e ci troviamo, innanzi a forti ritardi nei lavori, a crisi finanziarie profonde su arterie internazionali di grande rilevanza. Chiedersi perchè questo sia avvenuto può portare il discorso su tutta la programmazione autostradale ad alimentare quella polemica antiautostradale che si è sviluppata in Italia e che, pur esistendo situazioni e motivi negativi, non può essere accettata senza un adeguato approfondimento che dovremo fare nella sede opportuna. Del resto il fatto che i collegamenti internazionali siano tutti spostati a ovest e si fermino sulla direttrice del Brennero, sta a dimostrare, non dico una scelta politica collegata forse anche ad una politica militare, ma certo

una scelta collegata a quella visione limitata che prevede gli investimenti nelle strutture pubbliche fine a se stessi, non in funzione di un equilibrio nazionale nel quale le zone più povere hanno più bisogno di infrastrutture. Esse all'inizio sono passive sul piano della redditività pura e semplice, ma diventano attive nel quadro più vasto dello sviluppo e dell'interesse nazionale. Quindi una ragione perchè le grandi infrastrutture internazionali non sono state assunte dalle società a partecipazioni statali può trovare forse una sua spiegazione anche nell'alto costo dell'investimento e nella non immediata redditività dello stesso, il che, se da una parte depone a favore di una sana condotta aziendale, dall'altra impone allo Stato una visione programmata degli interventi ed un suo intervento coordinato per l'impiego delle risorse in quelle strutture che hanno una funzione nazionale.

Un passo importante in questo senso è stato fatto con la legge 28 marzo 1968, n. 385, quando è stato stabilito che « la determinazione delle nuove autostrade (alla Società Autostrade dell'IRI) fosse subordinata alla condizione che gli introiti complessivi netti dell'intera rete concessa fossero valutabili, per il periodo di durata della concessione, in misura pari o superiore ai costi di costruzione », e quando all'articolo 9 della stessa legge si stabiliva che « potrà essere determinato l'aumento delle tariffe di pedaggio nella misura che risulterà necessaria — in base ai criteri per la determinazione delle nuove concessioni e tenuto conto del contributo dello Stato — per assicurare il pareggio della gestione delle autostrade ». Con questa legge si è introdotto — per le autostrade concesse alla società a partecipazione statale — il criterio perequativo tra autostrade attive e autostrade passive ed il criterio della manovra tariffaria unica per tutta la rete concessa, tenendo presenti i nuovi impegni per i nuovi investimenti e tenendo presente, quindi, la possibilità di interventi in zone dove l'investimento (se visto autonomamente) non sarebbe stato redditizio.

Fino a che punto questa impostazione è stata attuata? Fino a che punto sono stati

concessi aumenti tariffari nel passato per l'attuazione di questo programma, cioè fino a che punto l'ANAS ha attuato la legge numero 385 e quali investimenti sono stati attuati dalla società « Autostrade », tenendo presente che una quota dell'aumento tariffario concesso necessariamente doveva e deve andare per l'ammortamento anche dei nuovi investimenti?

Faccio queste domande in relazione alla situazione delle autostrade concesse alla società « Autostrade » alla fine del 1975; situazione che dimostra come, a questa data, le autostrade o tratte autostradali in costruzione riguardano 228 chilometri circa e le autostrade sospese in base all'articolo 18-*bis* della legge del 16 ottobre 1975 riguardano 288 chilometri.

Presumendo che tutte le autostrade in costruzione siano state concesse in base alla legge del 28 marzo 1968, n. 385, oltre il cinquanta per cento di questo programma è stato sospeso in base all'articolo 18-*bis* della legge n. 492 del 1975. A tutti è chiaro che molte novità sono avvenute dopo la emanazione della legge n. 385; come a tutti è chiaro che è impossibile prevedere l'equilibrio economico basandosi solo sulla manovra tariffaria. Le novità riguardano non solo il processo inflazionistico — e, quindi, l'aumento dei prezzi — ma anche il maggior costo del denaro, la minore liquidità, il mutamento del trattamento fiscale delle società concessionarie (con l'introduzione dell'IVA sui pedaggi, con la tassa fissa sulle obbligazioni, eccetera); mutamento che ha influito notevolmente sui piani finanziari di tutte le società, ed anche di quelle a partecipazione statale.

Ora, però, mi sembra importante ed urgente fare una valutazione concreta: e questo in relazione alla situazione economica nazionale, in relazione alla funzione del completamento degli investimenti già iniziati, in relazione alle possibilità finanziarie, ed in relazione all'interesse nazionale di superare il pericolo dell'isolamento nel quadro europeo e mondiale dei trasporti.

Quando in questa sede sottolineo la necessità di un chiarimento sul completamento del programma di investimenti nel set-

tore autostradale, mi rifaccio all'esigenza fondamentale di un coordinamento integrativo degli investimenti e non mi nascondo che, se questo vuol dire da una parte dare una risposta alla situazione finanziaria delle concessionarie e scegliere definitivamente quali sono le autostrade che si devono completare — correlando queste scelte con le esigenze del traffico specialmente internazionale —, dall'altra vuol dire coordinare questi interventi anche ai problemi ferroviari, portuali, di viabilità ordinaria, autoportuali e di valichi di confine.

Ora, la risposta che è stata data finora sul piano autostradale a questa esigenza di coordinamento, dopo il *boom* degli investimenti in questo settore degli anni sessanta e dopo la crisi finanziaria che ha colpito alcune concessionarie, si concretizza in due provvedimenti sospensivi: l'articolo 11 della legge 28 aprile 1971, n. 287, che sospende il rilascio di concessioni fino all'approvazione, da parte del Parlamento, del programma economico nazionale; e l'articolo 18-*bis* della legge n. 492, del 16 ottobre 1975, che sospendeva di fatto tutti gli appalti anche nelle autostrade già concesse amministrativamente.

Il primo provvedimento aveva carattere programmatorio, il secondo ha avuto carattere anti-programmatorio, anche perchè il Governo non ha presentato, da quella data, nessun provvedimento e nessuna proposta pur essendo a ciò impegnato da un voto del Senato nella seduta del 14 ottobre 1975.

Che l'articolo 18-*bis*, il modo con cui è stato votato, abbia avuto carattere anti-programmatorio, emerge da queste due date: 1º ottobre 1975 quando il ministro degli esteri in Parlamento annunciava la volontà di firmare il trattato di Osimo, con tutte le conseguenze di ordine infrastrutturale che tale trattato comporta; e la data del 3 ottobre, allorchè il Parlamento approvava l'articolo 18-*bis* che bloccava qualunque iniziativa di ordine stradale, comprese quelle inserite nel trattato di Osimo.

Ora, in questa sede, mi preme sottolineare che, se abbiamo ben chiari gl'interessi nazionali, deve essere affrontato con priorità e con urgenza il problema dei collegamenti internazionali via autostrada, via ferrovia,

con l'attrezzatura dei valichi doganali e degli autoporti di confine, in modo che almeno il settore dei collegamenti internazionali sia visto come un fatto omogeneo e coordinato. È questa una scelta politica che, proprio in un momento di crisi economica, punta su quegli investimenti che, se coordinati tra di loro, contribuiranno a far superare arretratezze strutturali ed errori che potranno evitare il grosso pericolo dell'isolamento.

Ho già accennato alla distorsione esistente allo stato attuale nei collegamenti internazionali, tutti spostati ad Ovest. La crisi petrolifera, l'apertura di Suez, lo sviluppo economico in atto nei paesi del Medio Oriente e del Golfo Persico hanno provocato e stanno provocando notevoli modificazioni nelle direttrici dei traffici internazionali e questo rende urgente ed indilazionabile affrontare una serie di problemi che riguardano anche i collegamenti con l'Europa centro-orientale.

Di fronte alla arretratezza dei sistemi ferroviari e dei porti e all'evolversi delle tecniche di trasporto, la maggior parte dei paesi europei si è rivolta sempre più al trasporto su strada e a quei trasporti tipo *ro-ro* e traghetti che sono strettamente legati all'inoltro via strada. Molti paesi dell'Est (Jugoslavia, Ungheria, Bulgaria, Romania) hanno potenziato le loro imprese camionistiche per le direttrici Europa-Medio Oriente-Iran e Kuwait. La Jugoslavia nel 1975 ha registrato un aumento del transito merci su strada di cinque volte, il che ha portato a limitazioni nei permessi internazionali. Questo sviluppo di trasporti su strada, porta necessariamente a rendere più urgente la soluzione del problema dei collegamenti viari, specialmente verso il Sud-est europeo, nonché i collegamenti con i porti adriatici. Questo problema, che interessa l'Italia pena un suo definitivo isolamento, è stato dieci giorni fa ribadito nella Conferenza dell'economia e dei traffici dell'area alpina allargata, tenutasi a Monaco di Baviera, cui hanno partecipato tutte le regioni alpine italiane interessate. In quella riunione fu presentato un ordine del giorno molto interessante, pur nella sua genericità, che ribadisce questi concetti.

Ora, per capire la pericolosità della situazione se non viene affrontato in termini coordinati il problema dei collegamenti internazionali (via strada prima di tutto), sarà bene sottolineare che non esiste alcun collegamento tra l'asse autostradale Est-Ovest, Vienna-Linz-Monaco: asse che assumerà ulteriore rilevanza quando sarà possibile il collegamento con l'autostrada in costruzione Praga-Brno-Bratislava prevista per gli inizi degli anni ottanta. Non esiste nessun collegamento, dicevo, tra questo asse e quello potenziale a sud: Milano-Venezia-Trieste-Lubiana-Zagabria, se si esclude quello occidentale del Brennero.

Per gli inizi degli anni ottanta, quindi, sono previste grandi novità in questi collegamenti Nord-Sud nell'area orientale. Primo fra tutti l'autostrada dei Tauri, da Salisburgo a Villacco, di 190 chilometri, parzialmente già aperta al traffico nella sua parte centrale. In secondo luogo: il tratto autostradale Klagenfurt-Graz e, più a lungo termine, il tratto Graz-Vienna.

Perciò, agli inizi dell'ottanta, il traffico autostradale gravante da Nord-est (Praga) e da Nord-Ovest (Norimberga-Stoccarda) sulla trasversale Monaco-Vienna, potrà contare su un nuovo asse di penetrazione verso sud, in direzione dell'Alto Adriatico e del sud-est europeo. L'autostrada dei Tauri è importante per l'Italia e per la Jugoslavia. Per l'Italia sarà la principale direttrice dei traffici su strada per le relazioni soprattutto con la Germania meridionale, Austria, Cecoslovacchia, Polonia nonché per il più rapido collegamento con il corso superiore del Danubio. Inutile dire che ciò è molto importante per quanto riguarda soprattutto le idrovie. Questa autostrada, inoltre, sia per l'Italia come per la Jugoslavia contribuirà ad incrementare i traffici con l'Europa centrale ed orientale, attraverso i porti dell'Alto Adriatico (da Venezia e Fiume) e per i flussi turistici. Tutto questo avverrà, però, se da parte italiana e jugoslava si prevederanno e si attueranno nuovi collegamenti attraverso le Alpi. Mentre da parte italiana è stata sospesa però la costruzione dell'autostrada dalla Carnia a Tarvisio, da parte jugoslava si sta programmando una serie di in

terventi che si intendono completare entro o poco dopo il 1980; si tratta dell'autostrada Graz-Lubiana e la Klagenfurt-Lubiana. Quest'ultima passerà attraverso il traforo della Caravanche, per la cui realizzazione esiste già un accordo tra il governo austriaco e quello jugoslavo. La Jugoslavia sta portando avanti iniziative internazionali per la formazione di un consorzio al quale dovrebbero aderire, oltre che l'Austria, la Svizzera, la Baviera, il Benelux e per il quale è previsto un finanziamento della BIRS e crediti da parte della BEI.

Non mi dilungo a descrivere le conseguenze negative che queste direttrici potrebbero avere per l'Italia, qualora, almeno contemporaneamente, non fosse ultimato il tratto Carnia-Tarvisio collegato, attraverso Villacco, alla costruenda autostrada dei Tauri.

Tutta la politica portuale dell'Alto Adriatico sarebbe squilibrata, gli stessi flussi turistici subirebbero un'influenza notevole e tutta la politica dei trasporti di transito attraverso Venezia e Trieste dovrebbe affrontare una concorrenza notevole su posizioni di assoluta inferiorità. L'attuazione degli accordi economici del trattato di Osimo sarebbe influenzata negativamente se si verificasse uno squilibrio nelle infrastrutture di trasporto nei due paesi contraenti, non solo in quelle riguardanti il collegamento « zona franca industriale » e porto (che sono già previste e finanziate nella legge di ratifica del trattato) ma specialmente in quelle a più largo raggio che devono garantire l'*hinterland* vitale e dei porti e della stessa « zona franca industriale ».

Ma accenno ad un altro problema che di solito passa sotto silenzio o che sembra non venga valutato in tutta la sua importanza: si tratta dell'influenza che potrà avere sui nostri traffici e sulla nostra funzione nel Mediterraneo, la concreta prospettiva di realizzazione che hanno due importanti idrovie: quella Reno-Meno-Danubio e quella Reno-Rodano. Non è questo il momento ed il luogo più adatto per valutare, sotto il profilo economico, l'interesse dell'industria tedesca ad espandersi all'Est, trovando nell'asse idroviario Reno-Meno-Danubio la strada me-

no costosa e più rapida per i trasporti, nè considerare l'influenza che varà il canale Rodano-Reno (il cui completamento è stato finanziato un anno fa) sull'allargamento dello *hinterland* dei porti meridionali della Francia ed in particolare di FOS, porti che si offrono allo stesso mercato tedesco. Ma mi sembra necessario valutare quali iniziative dovranno essere prese per controbilanciare un sistema di trasporti idroviari che passerà sulla nostra testa e che avrà influenze imprevedibili anche sul traffico marittimo, sui porti interessati al sistema idroviario e, di conseguenza, anche sui porti estranei, come quelli adriatici e liguri.

L'aver incluso nel trattato di Osimo lo studio di fattibilità dell'idrovia Isonzo-Sava-Danubio può essere un segno d'allarme, ma che non può bastare per i lunghi tempi tecnici che occorrono e per la vastità dell'impegno finanziario. Una risposta deve essere data anche con un coordinamento delle scelte sul piano stradale, sul piano ferroviario, sul piano portuale per prevedere quali collegamenti sono prioritari, quali in funzione d'integrare i mezzi di trasporto, quali da collegare tra di loro in relazione anche alla funzione che le due idrovie, di non lontana realizzazione, avranno nei rapporti tra Nord e Sud e tra Mediterraneo e Mare del Nord.

Ho voluto, signor Presidente e signor Ministro, toccare questi problemi, pur per larghi accenni o per sintesi, per sottolineare la necessità di approfondire i vasti temi degli investimenti nel settore dei trasporti, ma di approfondirli in modo unitario e realistico, alla luce dell'attuale realtà politica ed economica e di fatti come l'apertura del canale di Suez, dei rapporti economici tra aree industrializzate e paesi in via di sviluppo, in relazione all'influenza dell'aumentato costo del petrolio sulle scelte preferenziali delle direttrici di traffico e all'evoluzione tecnologica dei mezzi di trasporto e all'influenza che questa evoluzione ha sulle stesse strutture di trasporto, sia marittimo con attrezzature di terminal specializzati; sia stradale con itinerari tecnicamente competitivi sul piano delle distanze e delle pendenze; sia ferroviario con velocità commerciali egualmente competitive. Tutti questi settori che ho no-

minato comportando scelte di investimenti precise. Il problema che si pone riguarda chi riuscirà a coordinarle e chi, di fronte al mancato sviluppo delle infrastrutture di trasporto, specialmente a livello internazionale come ho cercato di dimostrare riferendomi all'Italia nord-orientale ma sottolineando l'importanza nazionale del problema e sottolineando il pericolo di un isolamento di fronte a programmi e ad iniziative di altri paesi: chi riuscirà — dicevo — ad indicare priorità e scelte e chi riuscirà a fare una valutazione complessiva del problema.

R U F I N O . Signor Presidente, onorevole Ministro, condivido molte delle osservazioni del relatore senatore Bausi, sul bilancio di previsione della spesa per l'anno finanziario 1977 del Ministero dei lavori pubblici. Anzi, direi che il rapporto tra le spese correnti e quelle in conto capitale sarebbe ulteriormente migliorate se si fossero già previsti ulteriori stanziamenti per opere pubbliche di possibile realizzazione nel corso del 1977. Del resto ciò avrebbe ovviato alla diminuzione che si è di fatto avuta per l'incidenza dei fattori svalutativi della nostra moneta.

Anche il problema dei residui passivi dovrebbe essere chiarito perchè l'entità di 2469 miliardi per impegni formali e di 926 miliardi di residui impropri è tuttora rilevante, se si considera l'estrema necessità di investimenti per lavori pubblici proprio in un momento abbastanza drammatico per la nostra economia.

Certo, il suggerimento del collega Bausi di alleggerire i residui passivi trasferendo alle Regioni i residui finanziamenti di loro competenza va perseguito, e penso che il Ministero dei lavori pubblici dovrà assumere conseguenti iniziative per accelerare le eventuali procedure che di fatto rallentano il flusso finanziario per la realizzazione di programmi di investimenti pubblici.

Anche il raccordo statistico per gli investimenti per le opere pubbliche è diventato abbastanza complesso a seguito della inspiegabile smobilitazione del centro elettronico dell'ufficio statistico del Ministero dei lavori pubblici. Vero è che dal febbraio scorso numerose competenze in materia di opere pub-

bliche sono passate alle regioni, tuttavia non riesco a comprendere i motivi che impediscono una trasmissione di dati centralizzati necessari al Governo per attuare o coordinare — come è giusto che sia — una realistica programmazione degli investimenti. A tale riguardo conviene soffermarsi su alcuni di questi inconvenienti.

La Relazione generale sulla situazione del Paese del marzo scorso ci ha fornito un dato complessivo di investimenti effettuati in edilizia di 6871 miliardi di lire, di cui il 36,5 per cento, cioè 2.500 miliardi, per investimenti in opere pubbliche. Invece, secondo i dati ISTAT, l'importo complessivo dei lavori eseguiti ammonta a 1380 miliardi. Comunque, sia pure con dati diversi, non si è avuto nell'anno scorso un andamento positivo nel settore degli investimenti nelle opere pubbliche. Secondo la relazione gli investimenti in opere pubbliche sarebbero passati da 1340 miliardi nel 1974 a 1250 miliardi nel 1975, con una flessione del 6,7 per cento. Dai dati ISTAT, invece, l'importo dei lavori eseguiti durante l'anno scorso è stato del 12,9 per cento in meno.

Il generale rallentamento degli investimenti in opere pubbliche negli ultimi anni è certamente dovuto ad una serie di cause che vanno dall'ormai nota paralisi dell'apparato amministrativo alla complessità delle normative e delle procedure; dalla continua lievitazione dei costi alle restrizioni del mercato creditizio, dall'esaurimento di alcuni programmi di spesa pluriennali alla cronica crisi della finanza locale. Sui livelli di occupazione la diminuzione degli investimenti ha avuto un effetto disastroso. Il calo del numero delle giornate-operaio registrato nell'ultimo anno è stato di oltre il 13 per cento. Nel 1974-75 i livelli di occupazione sono diminuiti del 29,6 per cento. Siamo giunti a 26,5 milioni di giornate-operaio nel 1975, cioè meno della metà di quelle del 1968.

La tendenza alla diminuzione sembra non debba arrestarsi perchè vi sono lavori iniziati nel 1975 per complessivi 1.423 miliardi — importo inferiore dell'1 per cento rispetto al 1974. Non si avvertono ancora miglioramenti nel settore dell'occupazione per alcune leggi di finanziamento approvate, i cui effet-

ti in termini di investimento potrebbero invertire il calo delle attività nel settore delle opere pubbliche. Queste considerazioni, riferite alle attività del settore delle costruzioni acquistano un valore ancora più allarmante se si esaminano i dati del Mezzogiorno. Da un rapporto SVIMEZ del luglio scorso si desume che mentre nel '74 gli investimenti fissi lordi nell'edilizia erano cresciuti del 2,2 per cento, nel 1975 si è avuta una diminuzione del 9 per cento. Dai dati relativi ai pagamenti effettuati dalle tesorerie provinciali per conto del Ministero dei lavori pubblici, risulta che solo la Sicilia ha avuto un incremento dell'intervento statale pari al 16,8 per cento; tutte le altre regioni meridionali invece hanno subito una diminuzione netta: Abruzzo - 7,8 per cento; Molise - 2,6 per cento; Campania - 10,1 per cento; Puglia - 11,3 per cento; Basilicata - 41,6 per cento; Calabria - 15,9 per cento; Sardegna - 3,5 per cento.

Complessivamente su 667,2 miliardi (nel '74 665,1 miliardi) si è avuta al sud una contrazione di investimenti del Ministero dei lavori pubblici che sono passati a 241,3 miliardi (317 miliardi nel '74), con una diminuzione cioè di 76,3 miliardi; al centro-nord invece da 337,8 miliardi nel '74 si è passati a 425,9 miliardi, con un incremento di 88,1 miliardi.

Tale notevole divario non è stato se non in parte compensato dalle erogazioni della Cassa del Mezzogiorno, che peraltro non sono diminuite rispetto alle spese effettuate nel 1974. Questo conferma semmai il carattere non più straordinario degli interventi della Cassa nel comparto delle realizzazioni di opere pubbliche nel Mezzogiorno.

La SVIMEZ, nelle conclusioni del rapporto sopra citato, sostiene la rinnovata urgenza di un intervento pubblico che, nell'attuazione delle leggi già esistenti, sia in grado di promuovere la riorganizzazione tecnico-produttiva del settore e la revisione dei canali di finanziamento, nella considerazione più attenta dei fabbisogni reali, dell'importanza che esso riveste per il mercato del lavoro e più in generale per l'economia del Mezzogiorno.

Non è certamente positivo l'esame dei dati statistici sulle attività del Ministero dei lavori pubblici, così come non è incoraggiante la situazione se vista nelle sue prospettive. I danni alluvionali che ormai sono una costante nelle cronache del nostro paese, rimangono nel bilancio del Ministero come un dato di testimonianza, e cioè di investimenti previsti e non realizzati. Anche se facciamo una somma dei residui registrati nel bilancio, verrebbero fuori i duemila miliardi che si preannunciano per prevenire ulteriori disastri del nostro territorio.

Certo che una oculata politica in difesa del suolo avrebbe impedito una lunga serie di eventi calamitosi; ormai le occasioni sono innumerevoli e non possiamo che auspicare, anche da parte nostra, un sollecito provvedimento che, sulla scia delle indicazioni fornite dalla commissione De Marchi, si ponga in condizione di iniziare finalmente un programma coordinato di attività in difesa del suolo.

Tuttavia, così come è attualmente strutturato il Ministero dei lavori pubblici, non vi è granchè da sperare sul ruolo promozionale e di programmazione che giustamente il relatore auspica. Senza personale altamente qualificato non è possibile pianificare e addirittura fare eseguire una politica di rinnovamento nei settori di competenza del Ministero.

Mi domando con quali tecnici ad esempio si può procedere all'attuazione del piano per la sistematica regolazione dei corsi d'acqua (legge 19 marzo 1952, n. 254) ovvero al censimento nazionale dei corpi idrici, all'imposizione dei vincoli, agli aggiornamenti e alle modifiche per la sistemazione dei corsi fluviali e all'individuazione dell'uso delle risorse idriche tra le regioni, attraverso il convogliamento delle acque in bacini idrografici.

Ho citato quest'aspetto particolare riferito alle attività del Ministero perchè mi sembra il più attuale dopo le recenti alluvioni verificatesi nel paese.

In verità la mancanza di personale tecnico è grave, non fosse altro perchè le funzioni del Ministero sono e rimangono essenzialmente tecniche; nè si sono coperti posti vacanti negli organici del Ministero con perso-

nale tecnico degli enti disciolti che operavano nell'edilizia: GESCAL, INCIS, ISES

È stata questa un'occasione perduta perchè i numerosi ingegneri, architetti e geometri dipendenti di questi enti sono finiti in altre amministrazioni non dello Stato e solo pochissimi hanno optato per il Ministero dei lavori pubblici. Nè più entusiasmanti sono le notizie riferite al personale del Ministero ora in attività presso le regioni.

Certamente la diversità dei trattamenti retributivi tra i dipendenti dello Stato e delle Regioni e quelli di altri enti ha finito per giocare un ruolo determinante nelle scelte che si sono poste tra il continuare ad essere personale statale o di altri enti. A questo punto sorge il problema di ovviare all'inconveniente e si dovrà prima o dopo procedere ad individuare, in collaborazione con le organizzazioni sindacali, alcuni criteri di professionalità che anche nello Stato vanno salvaguardati per assicurare nei Ministeri la presenza di personale qualificato che garantisca l'esercizio di funzioni corrispondenti ai compiti tecnici di alcuni ministeri e tra questi certamente quello dei lavori pubblici.

Vi sono anche per il Ministero dei lavori pubblici dei nodi politici che dovranno essere risolti in queste settimane, i quali hanno delle scadenze precise che coinvolgono la politica dell'intero governo. Si tratta del regime dell'uso dei suoli edificabili, già in discussione alla Camera dei deputati, del problema dell'equo canone e, non ultimo, l'intervento pubblico in edilizia.

L'attualità dei tre problemi deriva, infatti, non soltanto dalla considerazione che essi sono legati a scadenze di legge entro l'anno: il blocco dei fitti è stato recentemente prorogato fino al 31 dicembre 1976 ed il regime delle aree deve essere definito entro il 30 novembre 1976 in quanto dopo la nota sentenza n. 55/1968 della Corte costituzione sulla validità dei vincoli del piano regolatore, tra proroghe e leggi-tampone, il nodo è venuto definitivamente al pettine e dal dicembre scorso giace in Parlamento un disegno di legge per affrontarlo.

In effetti l'intervento pubblico in edilizia è in condizioni tali da richiedere provvedi-

menti urgenti e organici. E più in generale la questione delle abitazioni non giustifica alcun ottimismo, condizionata com'è proprio dai pesi della rendita fondiaria ed edilizia e da problemi, evidentemente strutturali, tra cui in primo luogo appunto la mancata definizione del regime dei suoli e degli affitti e da un ruolo marginale, per dimensioni ed efficacia, dell'intervento pubblico diretto e indiretto nella costruzione delle abitazioni.

Circa il regime d'uso dei suoli, nello scorso anno è stato presentato al Parlamento il disegno di legge n. 4176 del dicembre, contenente « nuove norme per l'edificabilità dei suoli ». Tale proposta, basata sulla trasformazione in concessione della licenza edilizia, ci trovò e ci trova consenzienti. Il giudizio globale positivo che esprimemmo all'epoca, può essere confermato; così come va ribadita la validità del principio di separazione della proprietà dell'area dal diritto ad edificare come strumento valido di lotta alla rendita, a fronte della proposta dell'esproprio generalizzato, ormai superato dal dibattito culturale, tecnico, sociale e politico, nell'attuale momento. Si impone ora di esplicitare le riserve e le carenze, alcune delle quali devono consentire di qualificare il provvedimento secondo gli obiettivi fondamentali già indicati:

1) è innanzitutto necessario definire i contenuti della concessione, quanto a standard, costi, oneri di urbanizzazione e tempi tecnici di esecuzione delle opere e di utilizzazione delle concessioni;

2) la normativa proposta per gli interventi di recupero e ristrutturazione del patrimonio edilizio esistente è inadeguata e rappresenta un incentivo a meccanismi ed operazioni speculative, senza assicurare un controllo sulla destinazione dell'immobile e sulla modalità di uso delle unità ristrutturate in termini di prezzi e canoni;

3) gli strumenti previsti per favorire l'edilizia convenzionata sono inadeguati e di scarsissima incisività; si richiede perciò una scelta chiara che accentui la priorità di tali interventi, in un chiaro rapporto con gli operatori e specialmente con gli imprenditori privati che, dopo le resistenze iniziali e gli

ultimi riscontri avuti nella legge per la casa, dimostrano una disponibilità da cogliere.

4) le norme transitorie, certamente necessarie, presentano tempi e « smagliature » tali da verificare gli effetti della riforma per almeno tre anni dal suo varo, determinando nel frattempo effetti distorcimenti e danni irreversibili di gran lunga superiori a quelli dell'anno di moratoria della legge ponte.

In stretta correlazione con il regime dei suoli vi è l'esigenza della legge-quadro che fissi i principi generali e fondamentali per le legislazioni regionali in materia urbanistica secondo gli impegni assunti dalla legge 30 novembre 1973, n. 756. Questo problema può essere affrontato anche successivamente data l'assoluta urgenza ed il livello di maturazione raggiunti da quello del regime dei suoli.

Equo canone. Su tale questione soltanto una premessa ed alcune considerazioni.

La premessa è insieme di smitizzazione e di cautela, perchè alla questione, anche se risolta nel migliore dei modi, non va attribuito alcun effetto miracolistico, essendo l'equo canone di per sè insufficiente a risolvere i problemi dell'abitazione, se non si risolvono contemporaneamente gli altri problemi dell'uso delle aree, del recupero urbanistico, economico e sociale del patrimonio edilizio esistente e dell'intervento pubblico per l'offerta di nuove abitazioni, adeguata ai fabbisogni. La cautela poi discende da un duplice ordine di riflessioni: a) la difficoltà oggettiva di individuare strumenti capaci di assicurare un'equità che deve mirare essenzialmente alla tutela dei locatori a più basso reddito; b) un qualsiasi meccanismo di equo canone, al momento, ha come risultato prevalentemente una lievitazione, talvolta sensibile, se non assurda, a sentire alcune proposte che circolano, dei canoni dell'attuale regime vincolistico, con effetti facilmente immaginabili in termini sociali ed economici, se si valuta da una parte che essi arrivano ad incidere per un 35-40 per cento su salari e stipendi e dall'altra il peso della componente abitazione sulla determinazione della scala mobile; c) tuttavia un meccanismo di rego-

lazione dei fitti si richiede non per un atto di giustizia riparatrice nei confronti dei proprietari, ma per la necessità di mettere ordine in una situazione che, nell'interno del blocco come all'esterno, ha determinato situazioni spesso paradossali e non più sostenibili; e poi spesso nel tempo rappresenta un elemento significativo di riequilibrio e di controllo pubblico sull'utilizzazione del patrimonio edilizio.

Intervento pubblico in edilizia.

1) Dopo queste considerazioni è evidente che il problema delle abitazioni può avere una reale possibilità di svolta soltanto attraverso un'ampia azione pubblica, nella triplice direzione del recupero del patrimonio edilizio esistente, della produzione diretta o indiretta di nuove abitazioni e servizi sociali, delle iniziative rivolte ad orientare e privilegiare le iniziative degli operatori privati verso la corretta utilizzazione del nuovo regime dei suoli e della legge per la casa in programmi operativi coerenti con le esigenze urbanistiche e sociali. Occorre, infatti, prendere atto che l'intervento pubblico in edilizia, così come è, per organizzazione strutture e dimensioni finanziarie, è incapace di compensare la flessione della produzione e dell'offerta privata e non è assolutamente in grado di soddisfare nell'immediato e nel breve periodo le effettive necessità di abitazioni delle categorie meno abbienti. Sono significativi, per verificare questa realtà alcuni dati:

— sono ancora in corso di realizzazione interventi per una cospicua parte del programma GESCAL, varato dal 1965 al 1971;

— gli interventi programmati nell'aprile 1972 da CER e Regioni in base alla legge numero 865 (2.000 miliardi circa considerato l'aumento dei costi) sono avviati per quote variabili tra il 75-90 per cento degli stanziamenti, ma gli investimenti e le erogazioni effettive riguardano cifre esigue;

— le leggi anticongiunturali del 1975 (c.d. provvedimenti di emergenza) hanno stimolato la promozione e la progettazione di molti programmi costruttivi, ma anche per questi l'appalto è del 50 per cento circa, mentre le fasi di erogazione dei fondi denunciano to-

tali quasi irrisori (5-6 per cento su oltre 3.000 miliardi di finanziamenti attivabili), con la conseguenza ulteriore che, in assenza di una gestione finanziaria unitaria, si verificano ancora oggi, come nell'ultimo decennio, giacenze di cassa di centinaia di miliardi per alcuni interventi finanziati in capitali e scarse e costose disponibilità di credito edilizio e fondiario per altri interventi a contributo dello Stato (situazione quest'ultima che sta compromettendo l'operativa di programmi di edilizia agevolata-convenzionata per 1.500 miliardi).

2) I programmi e le cause di maggiore rilevanza che ne emergono sono questi:

le forti resistenze politiche iniziali all'applicazione della legge n. 865 per la casa, che in pratica ha iniziato a funzionare dal 1974;

le obiettive difficoltà di rodaggio della riforma, le procedure e le vischiosità anche nei rapporti tra organi centrali ed enti locali;

le carenze gravissime o le assenze delle strutture di programmazione, di indirizzo o coordinamento (CER) e di finanziamento, mentre il contributo dell'edilizia pubblica degli innumerevoli istituti di credito negli ultimi cinque anni ha oscillato tra i 50 e i 90 miliardi l'anno, a fronte di finanziamenti dell'edilizia speculativa tra i 1.000 e i 2.000 miliardi l'anno;

la mancanza, in definitiva, di qualsiasi strumento di raccordo tra programmazione degli interventi e la loro esecuzione, raccolta, gestione ed erogazione dei finanziamenti.

Il risultato e la situazione sono evidentemente del tutto insoddisfacenti e deludenti.

3) In realtà il settore, dopo un significativo ed incisivo atto di riforma, come la legge per la casa del 1971, richiede da tempo un finanziamento organico per un programma di lungo periodo (lontano dalla logica anti-congiunturale ed episodica degli ultimi interventi) ancorato strettamente al decentramento regionale, alla continuità, consistenza e certezza dei finanziamenti per interventi unitari di abitazione e servizi sociali connessi, sia per nuove costruzioni, sia per il recupero del patrimonio edilizio esistente

ma al tempo stesso affidato ed efficienti strutture di programmazione e di finanziamento. Dalla primavera del 1974 giace in Parlamento un disegno di legge per un programma decennale di edilizia, che affronta anche i problemi strutturali indicati. Non resta che ribadire i punti essenziali ed i termini realistici nella proposta, che muove dal presupposto che l'operatività e l'efficienza delle strutture di programmazione e di gestione finanziaria unitaria dei fondi investono i problemi immediati, come quelli di medio e lungo tempo dell'intervento pubblico:

1) rendere operativi i programmi in corso, ed a questo fine sono fondamentali la funzionalità e l'efficienza del CER, una rigorosa selezione del credito alle iniziative pubbliche, e l'utilizzazione di tutte le risorse finanziarie esistenti o di agevole reperimento, da gestire unitariamente in una sola struttura cioè l'immediata costruzione della finanziaria per l'edilizia pubblica;

2) varare un programma decennale (disegno di legge 2949) per interventi organici di edilizia abitativa ed infrastrutture e servizi sociali, con finanziamenti certi dell'ordine di almeno 2.000 miliardi l'anno (in pratica poi meno di 70.000 abitazioni l'anno, nuove o ristrutturate ed in termini di investimenti appena un quarto degli 8.000 miliardi circa spesi in totale nel 1975 in edilizia) di edilizia sovvenzionata (anche attraverso la cooperazione a proprietà indivisa) e convenzionata, basato su:

piena autonomia decisionale ed operativa delle Regioni, nelle fasi di programmazione ed attuazione degli interventi, attraverso lo strumento delle convenzioni dirette con gli operatori pubblici e privati (IACP, Cooperative ed imprese private);

finanziamenti particolarmente agevolati ai Comuni per la formazione di strumenti urbanistici, l'acquisizione e l'urbanizzazione di interi complessi di aree da mettere temporaneamente a disposizione degli operatori;

controllo rigoroso nella destinazione delle abitazioni (da assegnare anche e prevalentemente in proprietà), onde evitare che le abitazioni nuove o ristrutturate siano rimesse nel circolo speculativo;

riorganizzazione del CER (oggi semplice appendice burocratica e sclerotizzata del Ministero dei lavori pubblici) come organo di programmazione nazionale per l'edilizia abitativa, democratizzandone la composizione con rappresentanze regionali e delle parti sociali e dotandolo di un'efficiente struttura operativa;

garanzia dei necessari flussi finanziari, con la confluenza nell'istituto finanziario per il settore di tutte le risorse (contributi delle parti sociali e dello Stato, rientri della gestione del patrimonio pubblico costruiti o da costruire, emissione di obbligazioni, parte delle riserve degli istituti di previdenza e di assicurazione, adeguate nuove forme di risparmio finalizzate all'abitazione e quindi unitarietà di raccolta, gestione e di erogazione dei fondi alle Regioni.

La proposta dell'Istituto finanziario pubblico per il settore conferma la sua validità anche nell'ipotesi di trasferimento dei fondi per l'edilizia nei bilanci regionali; infatti, l'ulteriore accrescimento di autonome scelte regionali per la gestione degli interventi abitativi deve trovare il necessario supporto finanziario nella tempestiva e continua disponibilità di fondi adeguati alle esigenze dei programmi da realizzare e rapportati nella quantità e destinazione alle necessità di provvista e di erogazione. Si tratta, infatti, di dotare l'intervento pubblico nel settore di uno strumento esecutore delle scelte e delle priorità stabilite dagli organi di programmazione (CER e Regioni) e perciò capace di superare inammissibili discrezionalità, resistenze e poteri del sistema del credito fondiario e delle banche, tali da condizionare o annullare obiettivi e priorità sociali. Di conseguenza altri due elementi dovranno caratterizzare la funzione dell'Istituto: la presenza delle Regioni e il deposito dei fondi presso la Tesoreria.

Infine, il programma decennale dovrà rappresentare anche l'occasione, attraverso una adeguata normativa e strumenti, per potenziare e modernizzare il settore produttivo, per svolgere quel più ampio ruolo di recupero delle iniziative private verso un'edilizia rispondente ai reali bisogni sociali e per rea-

lizzare controlli reali sui costi ed introdurre nuovi standard abitativi, incentivando quelli con servizi contralizzati ed autogestiti che contribuiscono a migliorare la qualità dell'abitare.

G U S S O . Non sembri fuori luogo che in occasione dell'esame del bilancio del Ministero dei lavori pubblici si riaffermi l'esigenza non più procrastinabile di dotare il nostro paese di un quadro unico legislativo ed organizzativo di tutte le materie riguardanti la destinazione, la tutela e l'uso del territorio e degli insediamenti; ovvero, la necessità che il paese sia dotato di una legge-quadro urbanistica. E ciò in base ad alcuni motivi di fondo che cercherò di sintetizzare.

In primo luogo le Regioni stanno elaborando proprie leggi urbanistiche e in alcuni casi leggi regionali e normative particolari afferenti i centri storici. Perciò, se l'intera materia riguardante l'uso del territorio non viene inquadrata ordinatamente in una cornice nazionale, si corre il rischio di dover prendere solo atto, ad un certo punto, di questi strumenti legislativi regionali, dato che si vengono a determinare situazioni praticamente irreversibili nella sostanza. Ho ben presenti, naturalmente, le competenze che la Costituzione affida alle Regioni in materia. Mi pare tuttavia che non possa essere scartata l'idea di una legislazione che detti criteri e indirizzi di carattere generale, nonché di direzione politica, validi per tutto il territorio nazionale; mentre invece le Regioni detteranno norme e modalità specifiche per il proprio territorio, oltre a regolamentazioni particolari per gli interventi operativi.

Se poi si pone mente al fatto che quasi tutte le Regioni hanno legiferato o stanno legiferando in materia di comprensori, che normalmente sono stati definiti come enti polifunzionali per l'urbanistica, per l'assistenza socio-sanitaria, per la scuola, per lo sviluppo economico e sociale (basti pensare ai piani zonali in agricoltura), si ha la conferma che anche questi organismi sub-regionali devono trovare una certa definizione univoca in un inquadramento a carattere na-

zionale. Ragionamento analogo, sia pure in termini diversi, potrebbe riguardare anche le questioni relative ai quartieri nelle grandi città.

Il secondo aspetto, a mio avviso, che milita a favore della formazione di una legge-quadro urbanistica, è che l'attuale normativa, risalente al 1942, pur con le integrazioni ed innovazioni apportate (le leggi nn. 167, 765, 855, nonché altri provvedimenti ancor più particolari e, infine, il decreto ministeriale dell'aprile 1968), non può ormai più costituire un punto di riferimento idoneo per l'attività, le opere e gl'insediamenti dell'uomo nel territorio. È perciò necessario un riordino legislativo, una specie di testo unico, tenuto anche conto che nel prossimo futuro avremo all'esame parlamentare il provvedimento sul regime dei suoli.

Il discorso sulla legge-quadro urbanistica porta, di conseguenza, a dover valutare fino a che punto sia possibile ignorare l'opportunità di un piano di riferimento nazionale o, se vogliamo dir meglio, di un piano di urbanistica nazionale. È da tener presente, infatti, anche in questo campo, che le Regioni stanno elaborando piani territoriali di coordinamento sulla base dell'articolo 5 della legge urbanistica del 1942; all'interno di questi, oltre alle indicazioni previste dal predetto articolo, vengono ricondotte sotto un'unica ottica anche i piani urbanistici comprensoriali e di settore.

Tutto ciò a mio avviso è urgente anche a causa del sostanziale fallimento dei tentativi di programmazione avvenuti nel nostro paese; basti pensare al programma 1966-70 — che si volle approvare con legge anche se ciò destò allora molte perplessità —; al Progetto '80; alla programmazione per progetti, citata in una recente nostra riunione, e così via. Ritengo che il tentativo di delineare quanto meno alcune linee per un piano urbanistico nazionale vada considerato perchè, altrimenti, l'alternativa sarà quella di ottenere un mosaico di piani regionali territoriali di coordinamento, con la conseguenza che si potrebbe correre il rischio di trovarci di fronte a grossi conflitti fra Regioni e fra queste e lo Stato.

Questo quadro di riferimento nazionale, perciò, dovrebbe essere elaborato, sia pure a grandi linee, al fine di un armonico inserimento sia dei piani regionali di coordinamento, sia dei vari piani di settore (trasporti, energia, porti, governo delle acque, difesa del suolo, eccetera).

Mi rendo perfettamente conto che questi argomenti richiedono un approfondimento. Sugli stessi è in corso nel paese una discussione culturale non indifferente; ma è evidente che non siamo ancora arrivati ad una maturazione del problema in modo serio e definitivo. Ciò non toglie che la materia debba essere da noi attentamente esaminata.

Mi sia consentito adesso accennare brevemente ai problemi attinenti alla difesa del suolo e all'uso delle risorse idriche. Tutti i colleghi intervenuti nel dibattito ne hanno parlato e personalmente ritengo sia uno degli argomenti fondamentali posti alla nostra attenzione. Mi limiterò, perciò, a fare alcune richieste, soprattutto di carattere informativo, al Ministro.

Gradirei, per esempio, sapere qualcosa circa lo stato degli studi geologici, idro-geologici, idraulici, idraulico-forestali, delle prove e delle sperimentazioni su modelli matematici e fisici per la formazione dei piani di bacino dei fiumi italiani: soprattutto di quei fiumi che negli anni scorsi hanno dato luogo a preoccupazioni di non lieve entità. Desidererei avere anche delle delucidazioni in merito allo stato delle progettazioni di massima ed esecutive delle opere necessarie alla regolazione delle piene.

Ho la vaga impressione — almeno per quanto riguarda la mia regione, che dovrebbe essere la più avanzata nel settore — che non esista assolutamente niente, ad eccezione di studi fatti a cura di enti locali, delle province, col contributo magari del Ministero dell'agricoltura. Ma sul piano sistematico, cioè degli studi che devono precedere la scelta delle soluzioni e le progettazioni relative, salvo le indicazioni della Commissione De Marchi, che peraltro vanno verificate con studi geologici, idraulici, con eventuali modelli matematici laddove occorra (come nel caso dell'Arno o del Tevere dove sono

state fatte delle simulazioni mediante modelli matematici dell'andamento delle piene), altro non mi risulta.

Seconda richiesta di informazioni. Abbiamo avuto la sensazione, per esempio, che la serie ondulante di piene del Po sia stata contenuta grazie anche ad un efficiente servizio di piena del fiume Po. Le notizie che ho acquisito in questi giorni mi fanno sorgere qualche preoccupazione, invece, per altri fiumi, per cui gradirei conoscere qual è lo stato del personale, la dotazione dei magazzini, quali sono le vere possibilità di intervento del servizio di piena nei vari corsi d'acqua. Non pretendo una risposta immediata, perchè mi rendo conto che è necessaria una indagine non facile per mettere insieme tutti i dati necessari per avere un quadro preciso del settore, tuttavia pongo sul tappeto queste domande affinché il signor Ministro, a tempo debito, possa darci le relative informazioni.

La terza richiesta di informazioni riguarda lo stato del servizio idrografico. Mi risulta che in questo settore esiste una certa confusione ed alcune attività spettanti al magistrato delle acque sono ferme a qualche anno fa. Ho saputo per esempio che la pubblicazione delle precipitazioni è rimasta bloccata al 1969, per cui se si deve procedere alla costruzione di una fognatura o se si devono realizzare delle opere idrauliche riguardanti un corso d'acqua, ci si trova in grande difficoltà perchè non si conoscono le informazioni più recenti sull'andamento delle piene di quel corso d'acqua o sulle caratteristiche meteorologiche della zona in cui deve essere realizzata la rete fognante. Sono pubblicazioni di carattere tecnico che sono indispensabili per chi deve operare nel settore.

Un altro aspetto importante del problema riguarda la necessità di un aggiornamento della cartografia dei bacini idrografici. Mi risulta che molte regioni, facendo uso dei più moderni sistemi esistenti, si stanno attrezzando con particolareggiate carte tecniche. Non so qual è lo stato del Ministero dei lavori pubblici a questo proposito e vorrei saperne di più. Per quanto riguarda

l'uso delle risorse idriche, che costituisce un altro argomento di fondamentale importanza, al pari della difesa del suolo, augurandomi che il Servizio idrografico abbia mantenuto aggiornati i propri dati, gradirei conoscere la disponibilità di acqua complessiva e la sua distribuzione tra i bacini idrografici, lo stato, il tipo e l'entità delle concessioni assentite dallo Stato e dalle Regioni e se esistono dei contrasti in relazione alle relative competenze tra lo Stato e le Regioni stesse. Ed inoltre qual è il fabbisogno totale di acqua per i vari usi: potabile, irriguo, industriale.

Mi risulta purtroppo che anche in questo settore esiste un po' di confusione.

Ancora qualche richiesta di informazioni in breve, prima di passare ad un argomento che mi sta particolarmente a cuore. Vorrei sapere se vi sono previsioni circa il pagamento delle quote risultanti dalla revisione dei prezzi di espropriazione e delle perizie suppletive e sulla soluzione di vertenze con imprese, particolarmente in relazione a competenze ormai trasferite alle regioni.

Dal relatore abbiamo saputo che l'anno scorso è stato emanato il decreto-legge 376, convertito poi in legge, che faceva riferimento a fondi non tutti afferenti questa partita (revisione prezzi, perizie suppletive, ecc.) per cui, a quanto ci è dato di sapere, vi è un residuo passivo piuttosto ragguardevole. E questo mi preoccupa soprattutto in riferimento al fatto che l'articolo 17 del decreto-legge anticongiunturale dell'anno scorso trasferisce alle regioni determinate competenze ma non i fondi necessari per l'esecuzione dei lavori.

Vorrei conoscere ancora se il Ministro è dell'opinione che le opere pubbliche già iniziate si debbano completare, al di là del fatto che possa essere ritenuta opportuna una indagine sui costi-benefici di un certo tipo di opere. Se certe opere sono state iniziate e non contrastano con interessi più generali, io credo che bisognerebbe avere il coraggio di portarle a compimento. Questa è la mia opinione e gradirei conoscere l'opinione del Ministro.

Un altro punto importante riguarda lo stato del servizio escavazione porti: personale, mezzi, impianti, eccetera. Il collega Segreto ha citato un caso a lui noto. Io non sono mai stato favorevole alla gestione diretta di tale servizio. Forse questo aveva una sua ragione di essere in un determinato momento: comunque non intendo sollevare un problema di questo tipo. Vorrei solo conoscere qual è lo stato di questo servizio. Infine vorrei sapere se il Ministero ha un qualche orientamento sul grosso, enorme, spaventoso problema delle costruzioni abusive. Se ne è accennato nella precedente seduta e tutti abbiamo esternato le nostre preoccupazioni, però è necessario giungere a qualcosa di positivo. Non so se è opportuno accordarci su un provvedimento di sanatoria per un certo tipo di abusivismo e magari di distruzione per un altro tipo, o ricorrere al pagamento di un controvalore. Tuttavia è un problema che esiste e spaventa, se è vero quanto affermano i giornali che solo a Roma sono stati edificati abusivamente mezzo milione di vani, e quindi bisogna affrontarlo. Se non c'è questa volontà lo si può anche ignorare, però ritengo che anche sotto il profilo fiscale sarebbe un errore lasciare le cose come stanno.

Vengo infine ad un problema particolare che sta sollevando dubbi, perplessità e preoccupazioni sia in sede nazionale che internazionale: quello relativo all'appalto-concorso internazionale che il Ministero dei lavori pubblici ha indetto per il restringimento delle bocche portuali della laguna di Venezia. Ho consegnato al Ministro una promemoria su questo argomento, e spero che concluderemo la nostra riunione con un ordine del giorno, che mi auguro unitario, da sottoporre alla sua attenzione. Cercherò ora di sintetizzare l'argomento.

La legge speciale per Venezia prescrive la adozione di alcune misure per determinare la diminuzione del livello dell'acqua alta nei centri storici e a tale scopo stanziava 50 miliardi. Il Consiglio superiore si è pronunciato — e non discuto sulla sua pronuncia, anche se ho delle opinioni personali, peraltro confortate da alcuni cervelli illustri, divergenti da tale pronuncia su questo argo-

mento — e ha deciso che la regolazione delle alte maree venga effettuata mediante il restringimento fisso delle bocche portuali, integrato eventualmente, in futuro, con parti manovrabili. Si era però stabilito che questa soluzione dovesse essere valutata sia con modelli matematici, sia con modelli fisici, sia con sperimentazioni ed indagini. A tale scopo si è spesa una forte somma per la realizzazione di un grosso modello fisico della laguna predisposto a Voltabarozzo, in comune di Padova, che pur essendo perfettamente funzionante e messo a punto, non è ancora stato sperimentato e perciò non ha potuto chiarire gli interrogativi posti. Tuttavia, nonostante l'orientamento del Consiglio superiore, è stato bandito l'appalto-concorso senza il sostegno delle verifiche che sarebbero state necessarie per valutare se la soluzione ipotizzata era compatibile non solo con l'equilibrio idraulico, ma anche con quello ecologico della zona, vista la conseguente inevitabile dispersione degli inquinanti all'interno della laguna. Questo appalto-concorso scade il 31 dicembre 1976. Tutti gli ambienti che si occupano di questi problemi sono vivamente preoccupati in quanto recenti indagini sperimentali eseguite nella laguna dal Comitato nazionale delle ricerche in unione con gli analoghi organismi svizzero e francese hanno fatto constatare che, se dovesse aver luogo il previsto restringimento delle bocche portuali della laguna, il grado di concentrazione inquinante all'interno della stessa diverrebbe addirittura insopportabile e probabilmente irreversibile.

Non entro ora in moltissime altre considerazioni che sono purtuttavia contenute nel promemoria che ho consegnato ai capigruppo presenti, ma giungo alla conclusione che qualche provvedimento in merito va adottato. Mi rendo perfettamente conto che, al punto in cui sono oggi le cose, è inutile andare a rivangare le colpe, le responsabilità, le ragioni per cui il Governo (o il Ministero) ha scelto allora questa strada, ma ribadisco che è indispensabile giungere ad una soluzione definitiva del problema. Il provvedimento più logico e proprio potrebbe forse essere quello di una sospensione dell'appal-

to-concorso onde procedere successivamente, nei tempi più brevi possibili, alla esecuzione delle sperimentazioni atte a garantire al di là di ogni ragionevole dubbio l'equilibrio idraulico ed ecologico della laguna; dopo di che si dovrebbe riaprire il bando, con le opportune modifiche risultanti da queste prove, per procedere alla realizzazione delle opere di regolazione delle alte mare in Venezia. Mi rendo peraltro conto che questo potrebbe essere considerato un provvedimento drastico, e potrebbe forse destare alcune preoccupazioni da un punto di vista amministrativo, o giuridico, o altro. Ci sarebbe allora una strada, da me già suggerita nel promemoria e che spero possa essere poi tradotta nell'ordine del giorno, piuttosto semplice: una norma dell'appalto-concorso stabilisce che, prima di proclamare il progetto vincitore, dovranno essere effettuate alcune sperimentazioni per verificare, sia su modelli matematici, sia su modelli fisici e sia su sperimentazioni, se le soluzioni proposte hanno una loro validità e se danno le garanzie richieste dal bando di concorso. Quel punto parla però di sperimentazioni su porzioni del progetto, non fa alcun riferimento alle preoccupazioni da me espresse. Una soluzione alternativa potrebbe essere costituita da un decreto del Ministro che stabilisca che il comma quinto, mi sembra, dell'articolo 12 viene modificato nel senso che, prima di passare all'assegnazione dell'appalto, dovranno essere eseguite determinate prove atte a far sì che le soluzioni presentate siano idonee a garantire l'equilibrio idraulico ed ecologico della laguna. A mio avviso è migliore la prima soluzione, ma potrebbe anche andarmi bene la seconda, purchè si adotti celermente un provvedimento in merito.

Aggiungo che in questi giorni ho interrogato anche alcuni responsabili del Magistrato alle acque e degli uffici che si occupano di questi problemi, oltre ad alcuni docenti universitari, e devo dire che non ne ho trovato uno favorevole al progettato restringimento delle bocche portuali. Ho detto poco fa che non entro nel merito delle ragioni per cui il Consiglio superiore ha scelto questa

soluzione, che è per me criticabile, anche se le mie opinioni personali non sono prevalenti in questo momento. Oggi che quella soluzione è stata scelta, ma non ancora sperimentata, e che siamo tuttavia in presenza dell'appalto-concorso, sarebbe molto grave, per l'opinione pubblica sia nazionale che internazionale, se non cautelassimo un bene così universalmente riconosciuto come la laguna e la stessa Venezia con tutte le sperimentazioni e le prove atte a garantire al di là di ogni ragionevole dubbio la validità della soluzione prescelta. Poi sarà quel che sarà.

Aggiungo infine una cosa di cui non sono però assolutamente certo: queste prove e queste sperimentazioni possono probabilmente essere eseguite anche in poco tempo. Infatti, anche se il modello fisico della laguna predisposto a Voltabarozzo, a detta degli esperti, non darà risposte per quanto riguarda la parte meramente idraulica, dovrebbe però dare risposte abbastanza attendibili circa le modalità di dispersione degli inquinanti nella laguna. Inoltre, le osservazioni supplementari eseguite dagli istituti scientifici italiano, francese e svizzero e alcune risposte che possono essere date dal modello matematico esistente presso l'Istituto di idraulica dell'Università di Padova, potranno probabilmente in poco tempo far sapere se la soluzione che prevede il restringimento fisso delle bocche portuali ha una sua validità o meno.

Per cui, signor Ministro — sempre che si riesca a presentare un ordine del giorno unitario — la richiedo che mi permetta di fare è quella di vedere se è più opportuna la prima soluzione, sospensione del bando, ovvero quella della modifica immediata, prima del 31 dicembre, del comma quinto dell'articolo 12 del bando stesso, per ottenere quelle garanzie cui ho accennato.

P I S C I T E L L O . A quanto già detto, sia dal relatore che dai colleghi intervenuti nella discussione sulla difesa del suolo, vorrei aggiungere qualche altra osservazione, anche perchè, a seguito delle più recenti disastrose alluvioni dalla Lombardia alla Si-

cia, alla Calabria, alla Lucania, si è determinato un turbamento assai grave nell'opinione pubblica.

Desideravo ricordare innanzitutto che, appreso notizia della tragica alluvione che ha colpito Trapani, l'onorevole presidente del Senato esternando la solidarietà di questo ramo del Parlamento, si esprimeva testualmente in questi termini: « Un'altra immane calamità naturale ha colpito la scorsa settimana il nostro Paese, quest'anno già duramente provato da altri tragici eventi: la città di Trapani è stata investita da un'alluvione di acqua e di fango che ha provocato sedici vittime e danni ingentissimi ». Dopo aver espresso la solidarietà personale, il presidente Fanfani così continuava: « Questo nostro sentimento lo riesprimiamo unanimi oggi. Ad esso facciamo seguire la ferma deplorazione per tutte le manchevolezze che a qualsiasi livello possono aver reso gravissime le conseguenze del nubifragio. Fermo è l'impegno a sostenere tutto ciò che deve essere fatto oggi per riparare i danni ».

Ora, con tutto il rispetto per la Presidenza del Senato, mi domando se si tratta solo di un rituale, di una liturgia ricorrente in ogni luttuoso avvenimento, oppure di qualcosa di veramente serio e profondamente sentito in nome di tutto il Paese. L'onorevole Ministro ha già comunicato alla Commissione lavori pubblici della Camera il pensiero e l'orientamento del Governo. Noi riteniamo che analoga esigenza sia avvertita dal Senato, sulla base, purtroppo, delle dimensioni maggiori, accresciute che questi luttuosi avvenimenti hanno determinato in altre zone del Paese. Ma qualche considerazione mi sia consentita.

Nelle affermazioni del Presidente del Senato si parla di « una immane calamità naturale ». Ma si tratta davvero e solo di calamità naturale? Io credo di no, signor Ministro. È questo in sostanza l'aspetto più amaro in questo come in altri tragici avvenimenti. La natura, certamente, può colpire in modo così bestiale e sconvolgente; ma, a mio avviso, ciò può essere facilitato soprattutto dall'incuria degli uomini e dalla irresponsabilità criminale — dobbiamo dirce-

lo — di taluni organi, uffici ed istituzioni pubbliche, nonché del loro personale dirigente.

Molte cose le sappiamo, le andiamo affermando da un certo tempo, sono di dominio pubblico; e sono state gridate non già da un sindacalista ma addirittura dall'arcivescovo di Trapani durante i funerali delle vittime. Ma perchè succedono questi disastri? Certo, se qualcuno dei responsabili andasse in galera, sarebbe un qualche risultato. Ma il problema di fondo non sarebbe certo risolto. La situazione di Trapani era nota. Si sa, per esempio, che la rete fognante risale al 1880; che è del tutto inadeguata a raccogliere l'acqua delle normali precipitazioni, figuriamoci se può contenere tutta la massa d'acqua riversata da un nubifragio! Ma allora, perchè non è stata rinnovata questa rete fognaria? È in grado il Governo di spiegare le ragioni di questi ritardi, che poi assumono proporzioni così tragiche, disastrose, che configurano anche responsabilità di ordine personale? È in grado il Governo di precisare, di individuare le responsabilità?

La situazione di Trapani si conosceva, tanto è vero che, in sostanza, c'erano già i progetti ed i finanziamenti...

GULLOTTI, *ministro dei lavori pubblici*. Confermo.

PISCITELLO. Si sapeva perciò che era urgente la costruzione del canale di gronda per evitare che l'acqua del versante nord del monte Erice defluisse verso valle ad allagare il territorio trapanese. Se tale canale fosse stato realizzato nei tempi previsti e necessari, secondo gli impegni assunti peraltro a seguito di un'altra tragica alluvione che aveva colpito la stessa città, il disastro di questi giorni si sarebbe evitato. Sedici vittime non ci sarebbero state.

Dobbiamo veramente rimetterci alla ineluttabilità? Non credo proprio; c'era il progetto pronto, c'erano i finanziamenti, lo ha ammesso lo stesso Ministro. Però si è saputo (e lo ripetiamo non certo per volontà polemica) quanto ha influito la rissa all'in-

terno dei gruppi — per certi aspetti si potrebbero definire « cosche » — democristiani? Non vogliamo in nessun modo speculare sull'argomento; ma sappiamo quanti danni ciò ha comportato. Ci sono state persino risse per decidere a chi assegnare — e forse anche con quali tangenti — gli appalti stessi. Sono fatti gravissimi e, nel porre l'accento su di essi, non c'entra in alcun modo la lotta politica, neanche quella più aspra.

B A U S I, *relatore alla Commissione.* Quando si fanno affermazioni di questo genere, caro collega, è necessario produrre circostanze precise, altrimenti esse suonano soltanto offesa e sono inutili perchè non servono a costruire un bel nulla.

P I S C I T E L L O. Noi esprimiamo il nostro profondo rammarico su tutto questo e siamo favorevoli ad una indagine in proposito. Capisco perfettamente le reazioni di un galantuomo, al di là delle posizioni di partito e di corrente. Costituiscono un sintomo positivo che io apprezzo, perchè il non indignarsi di fronte a certe cose sarebbe ben più grave. Andiamo ad indagare, se si ritiene opportuno. Non pretendiamo di essere creduti sulla parola. Esistono le indagini amministrative e quelle giudiziarie. Si disponga una indagine del Parlamento della Repubblica, anzi colgo l'occasione per sollecitarla, poichè la reazione del relatore mi appare più che legittima.

B A U S I, *relatore alla Commissione.* Comunque certe affermazioni si possono fare dopo avere indagato, non prima.

P I S C I T E L L O. Siamo d'accordo; però io ritengo di essere in possesso di elementi che mi permettono di fare certe affermazioni, di cui mi assumo tutta la responsabilità. Sollecito una indagine per comprovare la veridicità o meno delle nostre affermazioni.

Come è possibile che in meno di un decennio si siano verificate due tragiche alluvioni nella stessa città? Ci sono responsabilità a monte e a valle. Per secoli le difese naturali — non già quelle necessarie e dove-

rose che avrebbe dovuto creare l'uomo — hanno protetto Trapani dalle alluvioni. La speculazione più recente, invece, favorita da una cattiva amministrazione, ha provocato la rottura degli equilibri naturali esponendo ogni cosa a gravissimi pericoli. Noi denunciavamo queste cose anche se sono note a tutti: il disboscamento criminale e senza criterio legato al più selvaggio abusivismo edilizio, la mancanza di opere per la difesa idraulica del suolo, eccetera. Inoltre non dimentichiamo che in Sicilia non c'è solo Trapani: anche Licata è stata colpita duramente da una alluvione in tempi recenti, per fortuna senza morti. Comunque si dice che non soltanto la Sicilia e la Calabria, ma tutto il Mezzogiorno si trova in condizioni di pericolo quanto a situazione idrogeologica.

G U L L O T T I, *ministro dei lavori pubblici.* Sono consapevole che esiste in quella parte d'Italia un enorme rischio permanente.

P I S C I T E L L O. Si consideri che a Licata si sono verificate tre o quattro inondazioni in pochi anni. Il fiume interessato è il Salso che — il nome lo dice — è caratteristico per le sue acque salate. Quando straripa causa non soltanto le tipiche rovine alluvionali, ma distrugge completamente l'agricoltura e rende i terreni sterili per diversi anni. Eppure si tratta di una zona fertile, di alta redditività, che meriterebbe di essere protetta in modo serio.

E oltre all'agricoltura si pensi ai danni alle città con l'allagamento di interi quartieri sia a Trapani che a Licata; ai danni alle industrie dell'intera zona; alle migliaia di senza tetto; i danni alle opere pubbliche. Un numero di miliardi ancora non precisato ma dell'ordine delle centinaia.

G U L L O T T I, *ministro dei lavori pubblici.* I danni sono stati valutati in circa 160 miliardi.

P I S C I T E L L O. E centinaia di ettari di terreno fertile resi improduttivi. Questo fiume, il Salso, in alcuni tratti è addi-

nittura pensile. Tutti i fiumi pensili rappresentano un pericolo, ma un fiume salato rappresenta un pericolo molto maggiore, tanto più che esso scorre in una pianura che può essere considerata una delle più ubertose della Sicilia.

È necessario procedere ad accertamenti — e pare che ne siano stati fatti in modo approfondito — per precisare i tempi e le forme di intervento al fine di riparare intanto i danni e per rimettere in qualche modo in carreggiata l'apparato produttivo distrutto.

Ma come intervenire? Stante la vastità del problema, che investe in vario modo tutta l'Italia, le difficoltà non mancano. Dalla Sicilia si auspicava un decreto-legge. È possibile? Noi pensiamo di sì! È comunque fuor di dubbio che la situazione pone automaticamente l'esigenza di un intervento immediato e d'emergenza, un intervento che sia organicamente coordinato con la regione siciliana per quanto ad essa attinente, e con le altre regioni per gli altri episodi verificatisi. Ho apprezzato molto nella relazione la sollecitazione verso un generale decentramento di poteri, ed anche l'accento a delegazioni di poteri nuovi alle regioni, al di là di quelle previste dalle stesse norme costituzionali e dei decreti delegati: è necessario che si sia disposti a delegare poteri di intervento che tuttavia devono essere coordinati nazionalmente dal potere centrale.

Vorrei sottoporre all'attenzione del Ministro un fatto che si verifica in Sicilia e che appare veramente strano, direi paradossale. La Sicilia è una regione a statuto speciale (qualcuno dice: specialissimo). Ebbene, in tutta Italia il provveditorato alle opere pubbliche, gli uffici provinciali del Genio Civile sono organi della Regione: in Sicilia no. Io mi domando quando finirà questa *via crucis*. Qui non siamo nel campo delle norme delegate o delegabili. È possibile che il Genio Civile debba dipendere a Reggio Calabria dalla regione Calabria e a Messina dal Ministero dei lavori pubblici? Sono incongruenze e disorganizzazioni intollerabili. Anche dal punto di vista finanziario, sistemare que-

sta situazione anacronistica non comporterebbe alcun onere aggiuntivo.

Penso che il Ministero dei lavori pubblici, a parte la responsabilità collegiale dell'intero Governo sulle norme di attuazione dello statuto regionale, dovrebbe intervenire per chiudere questo capitolo senza ulteriori indugi.

La legge disposta in seguito alle alluvioni del 1972-73 in Sicilia e Calabria — ecco un problema preciso che pongo non solo alla responsabilità del Ministro attuale, perchè i ministri si sono succeduti — è rimasta in gran parte inattuata, inapplicata. Poichè può darsi che le mie informazioni siano inesatte o comunque incomplete, mi permetto di sollecitare una relazione da parte del Ministro dei lavori pubblici sullo stato di applicazione di questa legge, appunto elaborata ed approvata a seguito delle alluvioni del 1972-73.

Vorrei ora aggiungere qualche altra brevissima considerazione. Il Ministro ha riaffermato l'esigenza di organica legislazione per la difesa del suolo.

GULLOTTI, *ministro dei lavori pubblici*. È un mio vecchio pallino.

PISCITELLO. Sottoscriviamo questa esigenza, la sentiamo nostra profondamente, e possiamo dire che essa è generalmente avvertita. Da parte di studiosi, di tecnici, di scienziati si afferma giustamente che qualunque stato, qualunque società organizzata, previdente e civile deve porsi in concreto questa esigenza non soltanto come aspirazione, ma come impegno serio, come azione concreta da realizzare: infatti sulle aspirazioni, anche le più nobili, si può anche essere d'accordo, ma esse restano tali.

Tutti sanno ormai, anche coloro che non hanno una specifica competenza, che è possibile domare la furia delle acque, e che, anzi, la si può utilizzare a fini produttivi, per cui è possibile eliminare questo pericolo.

GUSSO. Non sempre, però, in quanto ci sono eventi assolutamente incontrollabili.

P I S C I T E L L O . D'accordo, ma qui non siamo assolutamente nel campo di eventi eccezionali ed apocalittici.

G U L L O T T I , *ministro dei lavori pubblici*. Il problema è che noi non siamo attrezzati neanche per fronteggiare eventi prevedibili e non eccezionali.

P I S C I T E L L O . Apprezzo molto questa interruzione del Ministro, che faccio mia, perchè in sostanza questo è il senso delle mie considerazioni. È possibile cioè instaurare l'equilibrio idrogeologico del territorio, non solo, ma è necessario ed urgente.

R U F I N O . Ed è anche economico.

P I S C I T E L L O . Ecco l'assunto che io mi permetto di sostenere: al cospetto di eventi che non configurano nelle calamità naturali inesorabili ed inevitabili, occorre realizzare la prevenzione e l'organizzazione contro possibili danni. L'uomo può prevenire questi eventi e organizzare le necessarie difese.

Occorre però una vera volontà politica, e occorrono riforme organizzative e amministrative. Già altri colleghi hanno evidenziato meglio di me questa esigenza: volontà politica per la realizzazione di una legislazione moderna, adeguata alle esigenze, quindi un serio impegno certamente non solo legislativo, ma anche finanziario adeguato alla vastità e alla gravità del problema. Ci rendiamo conto delle difficoltà che insorgono, abbiamo già detto che vogliamo affrontare le questioni con realismo, ma su una linea ed una direttrice di marcia coerente alle scelte effettuate.

A proposito delle necessarie risorse da impiegare, desidero fare qualche riflessione. Mi chiedo se è vero che il territorio nazionale è minacciato, e certamente non da eserciti stranieri: le nostre frontiere forse non sono mai state più sicure di oggi, nessuno ci minaccia, e quindi abbiamo la massima tranquillità per la difesa nazionale. Eppure, giustamente le conseguenti esigenze di spesa per l'organizzazione militare non vengo-

no disconosciute da nessuno, anzi, il loro volume, come spesa corrente, cresce annualmente, e questo non fa scandalo. La vera minaccia al territorio nazionale viene invece dalle alluvioni, dal dissesto idrogeologico generale, dalla mancanza di organizzazione di fronte a fatti ricorrenti e prevedibili, non eccezionali, e dall'inquinamento. Su tale capitolo non mi soffermo, anche se sarebbe il caso di approfondire la questione.

Questo è perciò il flagello che colpisce le nostre zone, la nostra patria, per usare una espressione adeguata al concetto di difesa nazionale. Non c'è nessuna prevenzione né alcuna organizzazione. Io condivido e sottoscrivo le domande e i quesiti posti al Ministro dal collega Gusso, che mi sembrano il segno di una giusta e responsabile preoccupazione. Non vogliamo con ciò recriminare ma guardare al futuro. Non c'è in sostanza alcuna prevenzione, non c'è organizzazione, non esistono studi, né carte. Quando si pensa che oggi ci sono in Italia, come servizio geologico, soltanto sei o sette geologi, che poi non dipendono dal Ministero dei lavori pubblici, ma dall'industria mineraria, si deve concludere che siamo nel campo dell'assurdo e dell'inconcepibile. Le alluvioni del Polesine del 1951, quelle non meno disastrose del 1966 a Firenze e Venezia, le altre ancora più frequenti nel Mezzogiorno sono state fronteggiate senza leggi né fondi, cioè senza alcuna organizzazione preventiva, e sono costate cifre enormi. Bisognerebbe perciò fare il calcolo, in termini di risparmio e di utile e parsimonioso impiego delle risorse nazionali, per vedere quanto costano queste frane, queste alluvioni, questi straripamenti, questi nubifragi ricorrenti e prevedibili.

Si calcola che in un quarto di secolo i danni prodotti siano più di diecimila miliardi.

G U L L O T T I , *ministro dei lavori pubblici*. Ottomila miliardi in dieci anni, per la precisione.

P I S C I T E L L O . In ogni caso, possiamo dire centinaia di miliardi: più di cinquecento miliardi ogni anno.

Ora, dinanzi ad alluvioni ricorrenti, si può andare avanti con qualche stanziamento straordinario e solo successivo agli eventi, chiamiamoli così, calamitosi? Decisamente no. Un sesto dell'Italia è sottoposto ad erosione, a parte il disastro idrogeologico generale. Occorre quindi una legislazione organica che preveda però anche una seria riorganizzazione dei servizi, delle attrezzature ma che abbia come presupposto — a parte gl'interventi straordinari ed i piani straordinario che pure debbono esistere — uno stanziamento ordinario continuativo, ricorrente come per la difesa nazionale, nel bilancio dello Stato. È una necessità! Nell'ultimo quarto di secolo, dinanzi a questi disastri, a fronte di diecimila miliardi di danni, si calcola siano stati spesi meno di mille miliardi! Ecco quindi che un modo di rispettare, di tutelare il patrimonio nazionale è quello d'impegnarsi in modo adeguato, tenendo conto realisticamente delle condizioni in cui vive l'economia del Paese, ma con risorse idonee a fronteggiare questi danni e non spendendo mille miliardi successivamente al verificarsi del disastro.

E poi, che significano mille miliardi? Significano, se riflettiamo bene, trenta, quaranta chilometri di autostrada. Non vogliamo ancora una volta recriminare sulle autostrade; ma è una riflessione che ci viene spontanea: trenta chilometri di autostrada di fronte ad un'isola che si sta frantumando.

Perché, ad esempio, il disegno di legge che portava il nome dell'onorevole Gullotti (il n. 1187 del giugno 1973) si è arenato? Quel provvedimento prevedeva solo 1.100 miliardi che, con la lievitazione attuale dei costi, sarebbe del tutto inadeguato oggi, come lo era, del resto, allora. Ma il problema non è tanto di cifre, in quanto possono essere sempre riviste ed organizzate sia nella spesa che nell'impiego in modo ordinato nel corso di alcuni quinquenni o di qualche decennio. L'importante è muoversi su una direttrice che conduca veramente alla difesa del territorio nazionale. Bisogna però cercare di approntare al più presto uno stru-

mento legislativo adeguato, senza aspettare che altri eventi sconvolgano il nostro Paese. Noi pensiamo si debba veramente cambiare indirizzo, che ci debba essere l'affermazione di una volontà politica unitaria; quello che conta per noi è questo, perché certi problemi non si possono affrontare con pure e semplici affermazioni o solo con aspirazioni. Perché, se è vero che occorre una mobilitazione di risorse, è fuor di dubbio che è indispensabile una volontà politica unitaria. Non si debbono piangere i morti e le rovine dopo le sciagure; bisogna prevenirle e controllarle in quanto è possibile evitare che si ripetano.

Ma tutto ciò presuppone un'azione di governo e una seria unità del Parlamento. Quindi: impegno dello Stato come tale ma anche nelle sue articolazioni regionali. Ciò non è di più, signor Ministro. Tutti lo sappiamo: è una necessità primaria, cui non ci si può sottrarre, per la sicurezza stessa del nostro Paese.

F E D E R I C I . Signor Ministro, onorevoli colleghi. Anche se tratterò di un argomento settoriale — e riprenderò l'intervento del collega Gusso sulla legge 16 aprile 1973, n. 171, riguardante gl'interventi per la salvaguardia di Venezia (vorrei richiamare la vostra attenzione su questa data, poi dirò anche il perché) — mi sia concesso iniziare da talune rapide considerazioni di ordine generale che attengono alla politica del Ministero e che, ovviamente, affondano le radici nel più ampio quadro politico italiano.

Farò tutto ciò rapidamente, per evitare che si consideri chi vi parla e forse anche il nostro Gruppo, presenti in esuberanza nel dibattito: dibattito che tuttavia richiede una presenza specifica e una certa esplicitazione su tutta una serie di questioni.

Il punto di verifica che pare ovvio fare è determinato da un rapporto che occorre esplicitare tra la grave crisi economica in atto (i provvedimenti urgenti, l'attuazione delle leggi approvate negli anni e nei mesi scorsi, di spese e di investimenti) e il bilancio di previsione, come riflessione per

una impostazione di provvedimenti da proporre per il futuro. Anche perchè la presenza del Ministro dei lavori pubblici ci permette di richiamare maggiormente la sua attenzione — come del resto è stato già ampiamente fatto dai colleghi che mi hanno preceduto — circa le considerazioni in ordine alle prospettive future.

Mentre tutti sappiamo che è necessaria una radicale svolta nella politica economica del Paese che scelga la strada di una profonda riconversione strutturale basata su una programmazione che si ponga su principi di partecipazione e democrazia, in questa prospettiva — non certo facile nè di breve respiro — ci pare di poter dire che anche i provvedimenti urgenti e le stesse leggi di spese parziali possono, se seriamente attuate e applicate, dare un contributo che, nel caso del Ministero dei lavori pubblici, deve estrinsecarsi e trovare riscontro nel bilancio di previsione. È stato infatti detto in questa sede che compito generale del Ministero è la politica del territorio. Ma a ciò il bilancio, ci par poter dire, non corrisponde; anzi, generalizzando ancor più il concetto, il bilancio non risponde ai compiti propri del Ministero dei lavori pubblici. Si tratta ancora d'impostazioni rigide che non lasciano alcuno spazio; e ciò è tanto più vero allorchè si riscontra come nè i provvedimenti, nè le leggi approvate danno respiro al bilancio in esame; anzi, restano molte volte stanziamenti inoperanti e burocraticamente inevasi.

**Presidenza
del Vicepresidente OTTAVIANI**

(Segue F E D E R I C I) . A me pare che, al di là delle questioni tecnico-amministrative, evidenziate anche in questa sede, entrino in funzione anche delle responsabilità politiche. È vero che la nostra Commissione, con ogni probabilità, dovrà spingersi sempre più in approfondimenti di carattere tecnico-amministrativo; ma è pur vero che resta sempre una Commissione del Parlamento italiano e che pur sempre

deve partire da considerazioni di ordine politico.

Se le cose stanno in questi termini — come purtroppo a me pare — ci troviamo di fronte a premesse abbastanza negative in riferimento a qualsiasi eventuale tentativo di porre in essere un qualsiasi piano a medio termine (parlo sempre del Ministero) che sia un elemento di conciliazione tra la urgenza attuale e il piano di sviluppo futuro, che sia trama per ricostituire un terreno democratico su cui possano confrontarsi dialetticamente le forze politiche per dare la possibilità ad alcune di esse, gravemente degenerate, di rigenerarsi.

In questo ambito si colloca anche il settore dell'economia marittima e, per quello che ci riguarda, il settore delle opere marittime.

Eviterò di ripetere quanto già detto, anche se devo precisare che le risposte che il sottoscritto ha avuto dal Ministro della marina mercantile non solo non sono state soddisfacenti, ma hanno dato adito a timori gravi per il futuro. Mi limiterò comunque al problema che ci interessa direttamente, quello delle opere marittime che dipendono dal Ministero dei lavori pubblici.

A parte l'impostazione rigida del bilancio anche in questo settore, impostazione che non risponde alle numerose esigenze fortemente sentite in tutto il territorio nazionale, cosa che nessuno può non aver rilevato, vorrei fare delle osservazioni che non siano frutto del mio pensiero soltanto, o derivanti da una analisi delle forze sindacali e politiche che non siano quelle della maggioranza. Per questo mi baserò sulle affermazioni del professor Mariano Gabriele, che è tuttora direttore generale del Ministero del bilancio e della programmazione economica e Commissario per i trasporti presso la CEE per l'Italia, il quale sosteneva che i 250 miliardi stanziati per il famoso « piano azzurro » (parlo di parecchi anni fa), malgrado il prolungamento dei tempi di attuazione da 5 a 7 anni, non sono stati impiegati per intero. E insisto su questo tema dei passati investimenti, delle leggi emanate e ancora da attuare, non parlo di nuovi investimenti.

Per quanto riguarda il secondo « piano azzurro » (vorrei chiamarlo così se mi è consentito, un po' spiritosamente) di cui alla legge 6 agosto 1974, n. 366, che mi pare abbiamo approvato proprio con la sua collaborazione nella passata legislatura, signor Ministro, dotato di 160 miliardi di lire, dopo ormai più di due anni credo che siano stati approvati lavori per non più del 50 per cento delle disponibilità e che ne siano stati appaltati per un importo ancora inferiore.

In relazione all'ultimo stanziamento di 50 miliardi autorizzato con l'ultimo decreto-legge n. 376 della passata legislatura, chiedo se per lo meno è stato predisposto il decreto interministeriale necessario, cioè se sia stato realizzato il concerto tra il Ministero della marina mercantile e il Ministero dei lavori pubblici.

Altri stanziamenti effettuati dalla Cassa per il Mezzogiorno o in occasioni di calamità naturali (vedi la legge per Ancona, la stessa legge speciale per Venezia, la legge per Palermo), al di là di tutti i difetti che io ravvisavo in essi, sono considerati dal professor Gabriele dei provvedimenti di carattere emozionale più che momenti di una vera programmazione.

Tale giudizio del resto è suffragato (e questo è il nodo di fondo cui volevo arrivare) dal fatto che dall'agosto 1975 attendiamo che il Governo, e in particolare il Ministero dei lavori pubblici di concerto con il Ministero della marina mercantile, mantenga lo impegno di rendere operante interamente la legge 366 e presenti il piano organico pluriennale di investimenti per i porti, che deve essere presentato per legge. Si badi bene: non si tratta di una ipotesi di programmazione, si tratta di rispettare una legge che il Parlamento italiano ha votato nel lontano agosto 1975. Mi si permetta di dire « lontano » perchè di fronte a certe situazioni il tempo che passa conta moltissimo.

Vorrei chiedere al ministro Gullotti perchè, al di là di qualche indiscrezione trapeolata attraverso alcuni direttori generali del Ministero della marina mercantile, quella ipotesi di piano che tutti conoscono (anche io ne ho in borsa una copia) ufficialmente

è coperta da un'aria di mistero tanto che non si sa dove sia, quale *iter* sia destinata a percorrere. Si tratta di una situazione abnorme perchè anche se tutti sappiamo qualcosa, resta il fatto che il Parlamento ufficialmente non sa nulla, non è informato di niente.

L'importanza di questo settore è stata più volte messa in evidenza come pure sono state poste in evidenza le gravi lacune, le colpe drammatiche che ci hanno condotto ad una situazione fallimentare.

L'ultimo intervento del senatore Tonutti mi trova assolutamente concorde. Si tratta di precisare meglio e di più i grandi problemi connessi alle infrastrutture internazionali, ma sia chiaro che, al di là delle nostre opposizioni che pure rimangono in relazione ad una certa vischiosità che continua a caratterizzare il settore, non siamo mai stati tanto sciocchi nè tanto imprevedenti da non capire che i grandi problemi delle infrastrutture internazionali sono profondamente collegati con la politica dell'economia marittima e perfino con la politica estera.

E qui apro un'altra piccola parentesi per dire, se mi permette il collega Tonutti, che con ogni probabilità la scelta tra ovest ed est non è stata soltanto una accentuazione di attività di certi sottogoverni, bensì addirittura una scelta di politica estera che va valutata. Ci troviamo di fronte al fatto gravissimo di aver fatto della frontiera est del Friuli-Venezia Giulia non tanto una regione italiana di grande sviluppo, ma con ogni probabilità di averne fatto, non si capisce bene per quale ragione, un'area dove inviare forze militari a stanziare.

Ma chiudiamo questo argomento, considerando che tutti i problemi ad esso connessi possono essere ripresi con maggiore apertura dopo la conferenza di Helsinki e il trattato italo-jugoslavo di Osimo.

Dicevo che questa grave situazione è espressa soprattutto dal continuo aggravarsi in primo luogo del saldo negativo della bilancia dei noli, della caduta dei traffici, del mancato aggiornamento delle attrezzature portuali, che non rispondono alle nuove tecniche di trasporto navale, del disordine generale dei trasporti che impedisce la

costituzione di un sistema intermodale tra acqua, ferrovia e strada, da una concezione arretrata della stessa economia marittima che, posso affermare, forse ancora oggi colpisce tutte le forze economiche, sindacali e, in larga misura, quelle politiche del nostro Paese, che continuano a ripetere tutte che abbiamo ottomila chilometri di coste e non hanno ancora, a mio giudizio, compreso appieno cosa voglia dire per un paese economia marittima, e non servizio, e non problema a valle rispetto ai grandi problemi dell'industria, dell'agricoltura, della pianificazione del territorio. Oggi siamo di fronte a conseguenze gravi. Non voglio ripetere i dati che ho già fornito a questa Commissione durante la discussione del bilancio del Ministero della marina mercantile, voglio solo far presente al Ministro che c'è un dato estremamente preoccupante che è collegato al problema dei porti, e in particolare delle aziende portuali, e che riguarda il rapporto Ministero dei lavori pubblici-porti. Bene, in quest'ultimo periodo le giornate lavorative nei porti sono calate a 13-14 al mese, su una media normale che dovrebbe superare le 20. Questi dati, signor Ministro, sono gravi, in quanto significano che dal 30 al 40 per cento della mano d'opera portuale non è stata occupata. Vorrei sapere quale azienda può resistere in una situazione di questa natura.

I problemi sarebbero poi da ampliare, se mettessimo la realtà attuale in rapporto con le nuove situazioni che stanno emergendo. Ne elenco soltanto i titoli: nuova apertura del canale di Suez; impegno francese per il canale Marsiglia-centro Europa; accordo italo-jugoslavo di Osimo; problemi nuovi per quel che riguarda il rifornimento di petrolio e di materie prime; nuova presenza sui mercati non solo nazionali, ma internazionali, dei paesi cosiddetti del terzo mondo; prospettive per questi paesi di avere una nuova collocazione sia nel problema dello sviluppo generale a livello internazionale che a livello del problema dei trasporti, eccetera. Non dimentichiamo che, intanto che noi giustamente verificiamo il gravissimo divario esistente tra i porti del nord Europa ed i nostri, stanno nascendo nelle nazioni nuovi porti che certamente ci faranno una

concorrenza finale e totale. Voglio dire che il problema oggi non è più da vedere rispetto a Rotterdam, Brema, eccetera, ma anche a quello che già sta avvenendo nel Mediterraneo, e soprattutto al nodo di fondo costituito dalla nuova funzione del canale di Suez, che non sarà soltanto più un problema di raccordo di traffici, ma diventerà un grande centro polifunzionale. Con queste considerazioni pensiamo di sollecitare il Governo a compiere una riflessione critica su tale settore, e soprattutto di chiedere al Governo l'attuazione del dibattito sul piano pluriennale congiuntamente con la riforma delle gestioni. Comunque, questa sollecitazione, rivolta in particolar modo al Ministro, la facciamo mettendo in evidenza la grande urgenza che questo problema deve rivestire nel nostro Paese. Dirò di più, se il signor Ministro me lo consente: ci pare perfino che anche nell'attuale discussione sulle difficoltà economiche del Paese, il discorso sui gravi problemi quali la riconversione industriale, o il piano agricolo alimentare, non veda presente un settore fondamentale, ci sembra cioè perfino che le forze politiche non l'abbiano ancora preso in considerazione seriamente: parlo di un settore che, al di là del problema dei porti, riguarda la flotta e anche la cantieristica.

Per la seconda questione, molto rapidamente, volevo accennare a due problemi. Il primo è che, dal periodo in cui abbiamo dato vita alla legge speciale per Venezia, ed esattamente dal 1973, abbiamo avuto due indicazioni: in primo luogo che la legge speciale non è ancora in movimento, non si sta attuando, o si sta attuando con difficoltà tali che, comunque, non vede gli investimenti operare. Questo è un dato serio. È certo che, se gli investimenti non agiscono, tre sono gli organismi ai quali dobbiamo chiedere conto di ciò: comune di Venezia, Regione Veneto, Governo, perchè questi sono i tre soggetti che devono dare attuazione alla legge speciale per Venezia.

Il secondo dato è rappresentato dal fatto che, nel frattempo, a livello nazionale sono venuti o vengono avanti progetti di leggi-quadro che al loro interno contengono anche problemi considerati dalla legge specia-

le per Venezia; l'ultimo esempio è la famosa legge n. 319. Tanto che, se si continua in questi termini, si origineranno sempre più numerose contraddizioni.

Abbiamo fatto uno sforzo, con i colleghi, per raccordare la legge n. 319 e la legge speciale per Venezia. Se un risultato si è ottenuto per quanto riguarda i tempi, non altrettanto possiamo dire per quanto attiene alle tabelle d'inquinamento e al decentramento dei poteri: la legge speciale per Venezia può forse dare maggiori garanzie per quanto attiene alle prime; ma senz'altro ne dà meno circa il decentramento dei poteri. Esiste inoltre tutto il discorso inerente le opere statali urgenti. Si è parlato delle bocche di porto, argomento che è strettamente collegato con quello del disinquinamento della laguna. Regolamentazione delle bocche di porto significa e deve significare protezione di Venezia dalle acque alte abnormi; deve significare possibilità di far fronte ai processi di inquinamento; e, aggiungo io, deve poter far fronte ad un altro punto della legge speciale che stabilisce il potenziamento del porto commerciale di Venezia.

Anche qui esiste il solito problema del raccordo con leggi nazionali. Per esempio, col problema al quale facevo riferimento prima, del piano poliennale per i porti; problema che certamente deve trovare un suo punto di riferimento preciso per il porto di Venezia e che non può, nel modo più assoluto, prevedere una qualche restrizione delle bocche di porto. Sia per i problemi cui accennava il senatore Gusso, sia per quelli dell'economia della città, ritengo che non possiamo, nella maniera più assoluta, andare verso ipotesi di appalti-concorso di lavori che in qualche modo restringano le tre bocche di porto della laguna veneta: quella del Lido, del Malamocco e di Chioggia. È già stato detto e ripetuto a tutti i livelli, nel corso di ogni dibattito sulla legge speciale per Venezia — non ultimo quello avvenuto in seno al Comitato consuntivo internazionale dell'Unesco dello scorso mese di settembre — che non vi è salvezza o rinascita di Venezia che non debba tener conto non soltanto della salvaguardia e del

risanamento ma anche del tipo di prospettive che s'intendono dare alla città. Non vi è salvezza, cioè, o rinascita di Venezia che nasca da impostazioni unilaterali e, quindi, essa deve essere definita nel senso di dare uno sviluppo corretto all'economia, alla salvezza ed alla conservazione. Teniamo presente inoltre che l'ipotesi di appalti-concorso aventi come ipotesi il restringimento delle bocche di porto, comporterebbe la realizzazione di opere enormi, con una spesa di centinaia di miliardi, non certamente riducibili. E, se poi il danno fosse grave — e a noi pare che lo sarà, sia a livello ecologico che economico — non potremmo più tornare indietro. Ecco, quindi, che un tale indirizzo, a nostro avviso, necessita di una correzione.

Ricordo che quando nella passata legislatura — era allora ministro l'onorevole Bucalossi — ponemmo il problema, già maturò qualche riflessione critica. Si disse allora, tuttavia, che l'appalto-concorso era già stato pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale*. Forse qualcosa si poteva fare nel momento in cui l'appalto-concorso fu protratto; abbiamo perso, invece, anche questo appuntamento. Il problema oggi, però, non può essere più rinviato perchè se il Ministro ricorda, per giungere a questo tipo di appalto-concorso, fra l'altro dovemmo approvare in precedenza una leggina che dava la possibilità di bandire appalti-concorso internazionali, dal momento che ciò non è contemplato nella nostra legislatura normale.

Noi, in definitiva, dobbiamo riuscire ad arrestare l'appalto-concorso — ed era questa la prima ipotesi del senatore Gusso —; tenendo tra l'altro conto che in esso non esiste nemmeno un articolo — presente viceversa in tutti gli appalti regolati dalla legislatura normale — che faccia salva in qualche modo la Commissione di non poter accettare nessuno dei progetti presentati.

L A F O R G I A, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ma forse rientra nella legislazione generale...

F E D E R I C I. Ma è proprio per questo che insisto per giungere ad una rifles-

sione e valutazione in materia. È stata emanata una « leggina » apposita in quanto noi non abbiamo ancora, ripeto, una legislatura adeguata alla CEE. Il problema, perciò, è da studiare: non vorrei che complicasse di più la questione. Oppure dovremmo riuscire a trovare l'elemento per raggiungere l'obiettivo cui faceva cenno il senatore Gusso.

Certo, se tale obiettivo non si può raggiungere attraverso questi elementi (ma è solo una questione di studio e di verifica), la seconda ipotesi prospettata dal senatore Gusso ci trova consenzienti perchè almeno un minimo di garanzia, un minimo di possibilità di verifica potrà esserci data. Grazie.

M E L I S . Desidero anzitutto fare alcune considerazioni di carattere preliminare e di ordine politico relative all'attuazione delle norme statuite a presidio della vita autonomistica della regione sarda; norme che hanno trovato riscontro nel decreto del Presidente della Repubblica 22 maggio 1975, n. 480, tra i cui ispiratori c'è anche il Ministro che mi ascolta, dal momento che il provvedimento porta anche la sua firma.

Bene, bisogna dare esecuzione ad alcune disposizioni, per esempio, nell'ambito del Ministero dei lavori pubblici, quella di porre in posizione di comando il Provveditore alle opere pubbliche e i quattro ingegneri capo del Genio civile delle quattro province sarde e ciò in esecuzione del disposto dell'ultimo comma dell'articolo 4 del decreto cui ho fatto cenno.

Gli uffici del Genio civile sono stati trasferiti, ma non sono stati trasferiti gli ingegneri capi nè il provveditore alle opere pubbliche per cui la Regione non può delegare la firma per il disbrigo di tutti gli adempimenti spettanti a quei funzionari.

Sempre nell'ambito dell'attuazione di questi disposti di legge per quanto concerne strettamente il Ministero dei lavori pubblici, vorrei ricordare al signor Ministro l'esistenza di due paesi della provincia di Nuoro, dei quali egli ha già avuto occasione di occuparsi: Gairo e Osilo, che furono distrutti dall'alluvione nel 1951. Abbiamo già la legge 12 aprile 1973 con la quale è stato elevato a 7 miliardi il tetto della somma ammessa a

contributo per la ricostruzione delle case distrutte in quell'occasione, ma per il trasferimento degli abitati di questi due comuni si attende che, in applicazione del già citato decreto 22 maggio 1975, n. 480, siano delegate alla Regione le competenze in materia di ricostruzione. Ora però vorrei auspicare che con la delega alla Regione della competenza in questa materia, siano trasferite ad essa anche le risorse finanziarie predisposte a suo tempo con la legge ultima di cui ho dato lettura. Mi pare che si trattasse di cinque miliardi da utilizzare in cinque anni, ultimo dei quali il 1976. Ebbene, siamo alla fine del 1976 e restano da impiegare ben tre miliardi e mezzo: una somma che non può non essere utilizzata al più presto se si pensa alle popolazioni che hanno avuto le case distrutte dall'alluvione nel 1951 e che a distanza di 25 anni sono in attesa di completare il loro trasferimento e la loro sistemazione definitiva. Dobbiamo pensare che nelle condizioni attuali ogni giorno che passa il denaro perde valore e diminuisce di conseguenza la possibilità di soddisfare con quella somma il maggior numero possibile di esigenze.

Riassumendo, quindi, il problema consiste nel considerare la materia in esame delegata alla regione Sardegna ai sensi del decreto n. 480 trasferendo ad essa anche gli stanziamenti relativi. Credo anche che sarebbe il caso di risolvere sul piano politico piuttosto che su quello giurisdizionale il problema della competenza regionale in ordine ai porti realizzati dalla regione Sardegna con finanziamenti regionali, che ora gli uffici ministeriali ritengono appartenere di pieno diritto alla competenza del potere centrale.

È da tener presente che la Regione sta ancora intervenendo con propri stanziamenti per le attività di manutenzione, che sono quotidiane e dispendiose. Lo Stato se ne disinteressa, però ne rivendica a sé la competenza, creando tutta una serie di problemi pratici, per risolvere i quali la Regione si è vista costretta a sollevare un conflitto di competenza che pende davanti alla Corte costituzionale. Tutto questo per dare soluzione ad una situazione che a mio parere sarebbe facilmente risolvibile a livello politico,

solo che il signor Ministro riesca a trovare il tempo e la possibilità di incontrarsi a tale scopo con gli organi regionali.

Vorrei sottolineare ancora qualche aspetto della situazione attuale della Regione sarda, in modo particolare la necessità della difesa del suolo e dell'ambiente.

La Sardegna, che aveva difeso il suo ambiente naturale fino a che ebbe una sua autonoma capacità legislativa, a partire dall'epoca giudiciale, con norme severissime per chi distruggeva boschi, per chiunque violentasse l'ambiente naturale, quando è entrata a far parte dello Stato italiano si è vista distruggere i boschi in virtù di un contratto stipulato dal Ministero delle ferrovie (credo si chiamasse così allora), che per realizzare una strada ferrata da Cagliari a Chilivani con deviazione per Sassari, cedette i boschi di gran parte della Sardegna all'impresa costruttrice, provocando un danno enorme.

Inoltre, quando nel 1848 la Sardegna perse le sue prerogative di Regno di Sardegna ed entrò a far parte integrante dello Stato italiano, ad essa fu esteso il gravame del regime fiscale che si rivelò catastrofico, soprattutto dopo l'unificazione di tutta l'Italia, tanto che mentre in Lombardia e in Piemonte si registravano 15, 16 o 18 sub-aste per debiti d'imposta, in Sardegna se ne registravano 15.000 nello stesso decennio. Abbiamo cioè subito una spoliazione per effetto dei debiti di imposta e chi si trovava ad essere agiudicatario di quei beni, l'unica risorsa che ne poteva trarre era costituita dal legname. Ci fu una migrazione di boscaioli da tutta la Toscana e da altre regioni e il nostro patrimonio boschivo fu distrutto. Il suolo ha subito per questo un processo di erosione, di dilavamento, di disintegrazione fino a giungere alle attuali condizioni di continua pericolosità, una situazione che in qualche modo deve essere affrontata.

Presidenza del Presidente TANGA

(Segue M E L I S). Questo processo di forestazione che si va realizzando in questi ultimi decenni è decisamente insufficiente per l'entità degli stanziamenti e per la sal-

tuarietà degli stanziamenti medesimi. Abbiamo una infinità di paesi in Sardegna che debbono essere consolidati a totale carico dello Stato, proprio per effetto della rovinosità delle piogge e delle alluvioni. Io sono sindaco di un piccolo comune sul quale incombono quasi mille metri di montagna che strapiombano sul paese stesso: è stato realizzato un canale di guardia proprio per proteggerlo da alluvioni che, per esempio, nel 1913 determinarono catastrofi e la morte di persone e danni enormi alle campagne e all'abitato, ma che possono ripetersi. Certo, quel canale di guardia è stato realizzato, ma è insufficiente: in occasione di grandi piogge, da questi mille metri di montagna che incombono sul centro abitato, che strapiombano sul paese quasi, abbiamo sempre il terrore che ci arrivino distruzione e morte. Non possiamo certo lamentarci della distruzione del bosco, perchè noi i nostri boschi li abbiamo difesi, nel nostro comune li abbiamo disperatamente difesi, perchè sappiamo che sono la nostra salvezza, però ci occorrono anche i canali di guardia per completare la difesa da quegli eventi naturali che, pur essendo eccezionali, non sono tanto eccezionali da non essere prevedibili e da non essere fronteggiabili con opere che in qualche modo disciplinino questi eventi di torbida e di piena.

Accantonato questo argomento, passerei a richiamare rapidamente al Ministro l'opportunità che si dedicasse alla Sardegna una maggiore attenzione, per quanto attiene alle sue infrastrutture portuali. Non è che noi dobbiamo rispondere solo alla Sardegna, alla domanda di trasporto dei sardi, ma l'infrastruttura esistente è già largamente insufficiente in rapporto alle esigenze di traffico dei sardi. Si pensi, ad esempio, ai porti predisposti per recepire il traffico ferroviario, cioè dei traghetti ferroviari: se il Ministero dei trasporti attivasse quei suoi programmi per la quinta nave traghetto, non vi sarebbe alcun luogo ove farla attraccare, perchè mancano le infrastrutture a terra. E questo evidentemente condiziona gravemente il nostro sviluppo economico, la nostra capacità di integrazione economica e civile con il resto del territorio nazionale. Ma io riten-

go che il problema dei porti sardi sia un problema nazionale e non sardo, non tanto perchè anche i sardi hanno diritto di integrarsi con il resto del paese in condizioni di parità e di eguali opportunità di sviluppo, quanto perchè l'Italia ha bisogno di una imponente e di una importante infrastruttura portuale nel centro del Mediterraneo occidentale. La Sardegna è nel bel centro del Mediterraneo occidentale, lungo la rotta Gibilterra-Suez, è al centro tra tre continenti: l'Europa meridionale, l'Africa settentrionale (siamo più vicini a Tunisi che non a Civitavecchia!) e l'Asia anteriore. Siamo vicini a questi tre continenti, siamo un punto di incontro di tre economie, di tre civiltà, di tre culture diverse. Noi abbiamo le grandi raffinerie in Sardegna per i petroli che arrivano dalle altre parti del Mediterraneo e da oltre il Mediterraneo. Abbiamo, però, non soltanto il problema di recepire questa materia prima che ci inquina, che ci danneggia, non ci dà lavoro, non ci dà prospettive di sviluppo, ma se avessimo trasporti adeguati potremmo pensare ad uno sviluppo verticale del processo produttivo petrolchimico per pensare alla chimica fine, per pensare a tutta l'industria manifatturiera che sta a valle della petrolchimica, da quella farmaceutica, alle forme sintetiche, alla plastica e ad infiniti settori tessili e così via continuando, che per lo meno offrano larghe prospettive di occupazione e di lavoro. Ma per fare questo, perchè si sviluppi un tipo di industria che per sua natura e per sua vocazione sia industria manifatturiera, e quindi sia anche compatibile con la piccola e con la media industria, con gli investimenti non particolarmente impegnativi, quindi finanziabili anche a livello regionale, quindi tali da potere sollecitare e stimolare un imprenditoria locale che non venga sempre e solo dall'esterno in termini colonialistici, ma veda protagonisti anche i sardi. Signor Ministro, abbiamo bisogno di infrastrutture che ci consentano di collegarci economicamente con il resto del mondo! Allora veramente finirà questa cappa di piombo che ci vede emarginati nello sviluppo della nostra stessa regione e ci vede oggetto e non soggetti creativi di svilup-

po e di civiltà. Queste erano le cose che volevo dire.

P I T R O N E . Il collega Federici ha definito questa giornata una giornata felice. E io sono perfettamente d'accordo con lui, però sono anche d'accordo con me stesso dicendo che tutto quello che noi abbiamo detto stamattina poteva anche non essere detto perchè è stato ripetuto nel tempo non so quante svariate volte senza essere arrivati alla conclusione logica a cui ci porta il discorso di questa mattina.

Il problema più importante è quello che abbiamo posto a tutti i livelli, cioè a dire della difesa di questo nostro paese che ha necessità di difesa in tutti i campi. Naturalmente, a parte la difesa naturale del paese dal punto di vista militare (c'è un Ministero che sovrintende a questo), per cui è necessario mantenere queste strutture sia di armamento, sia di visione internazionale del problema, c'è però anche la necessità di difesa dei nostri confini interni. Nel dire questo mi rifaccio a tutto quello che le calamità naturali, e principalmente le alluvioni, comportano ogni volta che purtroppo questi eventi si manifestano.

Il problema dell'alluvione non è solo un problema di calamità, ma è anche di vedere un po' quali sono i riflessi negativi che queste calamità portano. Cioè è stato detto — e io lo ribadisco —: quanto è prevedibile l'evento naturale e quanto si è fatto o quanto si può fare per limitare il danno? Certo, se ci troviamo di fronte ad episodi catastrofici tali da non potere porre mano ai rimedi che abbiamo preventivato, evidentemente non vi possiamo andare contro; però ci sono eventi per i quali possiamo porre mano a quello che abbiamo preventivato, e preventivato non nella funzione — così come credo che sia avvenuto fino a questo momento — dello stanziamento o delle leggi che vanno fatte con stanziamenti relativi e poi con spese non fatte. In tal modo si vanno sempre caricando i residui passivi, che poi comportano la non fattibilità di quello che si era programmato, per cui l'evento calamitoso successivo non solo complica ancora di più

le cose, ma comporta addirittura maggiori spese, maggiori oneri di impegno, perchè la linea economica del nostro paese, purtroppo, ha una fase di ascensione inflazionistica per cui tutti i costi vengono ad essere esosi.

Il nostro Ministro è stato anche Ministro della sanità, e come tale ha avuto la visione ben netta di quali sono le esigenze della difesa del cittadino dal punto di vista igienico sanitario. Naturalmente, questa difesa ha comportato una sistemazione di tipo preventivo che è quella che poi ci porta alla soluzione del problema in campo medico. Ora non vedo perchè la stessa soluzione del problema non debba essere anche preventivata e portata a compimento in campo geologico e in campo di strutture interne del nostro paese. Prendo questo campione non tanto per fare del campanilismo, perchè poi siamo così bene distribuiti nelle nostre regioni che ognuno parla della propria regione per cui tutti parliamo dell'Italia, ma perchè è a me più vicino e quindi di conoscenza più diretta.

Lei sa, signor Ministro, che la nostra zona dei peloritani è una zona che, se non difesa, ci porta alla disastrosa visione del 1972. Fra l'altro, siamo in una posizione tale per cui quando avviene una calamità naturale di tipo alluvionale, il più delle volte abbiamo anche una calamità che ci viene dal mare, cioè la mareggiata. Quindi siamo costretti ad affrontare questi due problemi tutti in una volta, tanto che al limite non sappiamo più dove andare per rifugarci. Quindi, la prevenzione dal punto di vista locale (e questo credo valga anche per tutte le altre zone) va evidenziato per quelle che sono le infrastrutture naturali a monte, ma anche a mare per quelle che sono le infrastrutture necessarie di difesa delle coste.

Ora lei sa, signor Ministro, che dal 1972 ad oggi (adesso non voglio stabilire se per abulia o per necessità contingenti che ci hanno impedito una evoluzione del programma che ci siamo assunti nel 1972), noi non abbiamo fatto niente o quasi, salvo alcune sue particolari attenzioni come Ministro, ma sue personali, che possono valere e valgono, però, se non le inquadriamo in un supporto generale, credo che valgano poco. A questo

proposito raffiguro un piccolo elemento, anche se episodico, che ci fa capire in quale disagio spesso ci veniamo a trovare.

Lei sa che uno dei paesi più colpiti dall'alluvione è quello di Fondachelli Fantina (Me) che fa parte del mio collegio, per cui, se le sollecitazioni a Lei arrivano alle stelle, a me forse si limitano alla luna, e una di queste è stata quella di impedire che venissero chiuse le scuole medie del paese, perchè questo comporta lo spostamento con i mezzi più aleatori degli studenti nelle varie zone a valle. Io ho posto il quesito al Ministro della pubblica istruzione, onde tentare di risparmiare agli studenti il disagio cui sono sottoposti. Ho avuto una risposta molto cordiale e gentile, ma il cui contenuto era però che non è possibile ripristinare la scuola per mancanza di strutture. Io mi chiedo: se dal 1972, in una zona fortemente colpita come la mia, si arriva al 1976 senza poter ripristinare la scuola per mancanza di strutture, non so in quale paese viviamo. Questo comporta l'esigenza di una legge organica, l'abbiamo detto e ripetuto a dismisura in occasione degli interventi che tutti abbiamo effettuato in seguito ai fatti del Friuli, che preveda tutte queste necessità a qualsiasi livello. Perchè però tale legge sia operante è necessario un coordinamento fra i vari Ministeri, perchè ad esempio non credo che quello dei lavori pubblici possa far fronte da solo ai problemi emergenti, come il ripristino della dotazione forestale del paese, e quindi il contenimento dei danni che le acque possono arrecare attraverso l'ingrossamento dei fiumi e anche, nella nostra zona, dei torrenti. Il Ministro sa bene che le difese contro la piena dei torrenti nelle nostre zone sono talmente carenti che basta una pioggia abbastanza forte, anche se non eccezionale, per essere sommersi dal loro straripamento.

Una carenza simile si è verificata anche per il depauperamento che la montagna ha subito dal punto di vista agricolo, in conseguenza del fatto che si è voluto a tutti i costi cercare di industrializzare il sud, impedendone uno sviluppo naturale, una vocazione naturale. Tale depauperamento agricolo ha portato all'abbandono pressochè totale

della montagna. Il Ministro conosce bene la strada cosiddetta militare, che collegava originariamente Messina a Palermo, e che adesso si ferma ad un certo punto dei Peloritani. Ora io mi chiedo perchè quella strada non può essere ripristinata a dovere, in quanto questo comporterebbe due risposte positive: difesa igienico-sanitaria, perchè darebbe la possibilità di respirare aria ossigenata, ed anche di ripristinare la presenza dei naturali nella montagna. Questo significherebbe difesa dai presupposti per le alluvioni e altre calamità, e anche dall'incendio dei boschi. Dobbiamo infatti considerare che la nostra carenza di forestazione, che poi porta alle conseguenze che tutti lamentiamo, deriva in gran parte anche dalla disseminata distruzione dovuta agli incendi. Se leggiamo le statistiche nazionali, vediamo che si perdono per gli incendi migliaia di ettari di bosco ogni anno, e per ricostituirli occorrono generazioni. Il collega Melis metteva giustamente l'accento sull'argomento, che va affrontato anche con leggi adeguate. Ogni albero va difeso a tutti i costi, per cui è necessario sopprimere tutti i sotterfugi messi oggi in atto per cercare di acquisire spazi di tipo edilizio, e stabilire invece una linea ben precisa per creare le indispensabili infrastrutture nella montagna, quelle cioè che sole possono consentire all'uomo di ritornare alla sua vocazione naturale, perchè la nostra è gente di agricoltura e di mare, non di industria, e, come tale, dobbiamo riportarla, se abbiamo senso logico, alle sue origini naturali.

Occorre quindi una legge organica, un coordinamento tra i singoli Ministeri, e spendere i fondi stanziati attraverso le leggi emanate il più presto possibile e in maniera ordinata e corretta. A questo proposito affermo che tutte le infrastrutture, sia al monte che sulla costa, ci porteranno senz'altro una limitazione del danno che altrimenti non avremmo.

Mi ricollego poi al discorso del collega Melis e di altri sulla necessità delle infrastrutture portuali. In un mio precedente intervento a proposito del bilancio del Ministero della marina mercantile ho detto che sono d'accordo sul fatto che, nei grossi porti, dob-

biamo realizzare il massimo utilizzo dei fondi stanziati, perchè è giusto che dobbiamo tenerci anche al passo con i maggiori porti del nord Europa, che sono i nostri concorrenti. Per far ciò è però evidente che non possiamo fare a meno di potenziare le strutture dei nostri porti isolani attraverso leggi che stabiliscano uno stanziamento e lo utilizzino completamente.

Ciò per ribadire il concetto che le infrastrutture portuali dell'isola stanno a difesa della stessa e dell'Italia. Ora, ritornando al concetto di collegamento fra i vari Ministeri, ritengo che quello maggiore dovrebbe avvenire fra i dicasteri dei Lavori pubblici, Agricoltura e foreste e Sanità, oltre, naturalmente, alla Marina mercantile. Tutti siamo d'accordo sulla necessità di una legge organica da varare il più rapidamente possibile. Però, siccome per tutte le cose occorre una programmazione e uno studio ben preciso dei risultati che si intendono ottenere, evidentemente se al momento abbiamo soltanto sette geologi, non mi pare che possiamo affrontare alcun problema realisticamente. Ed allora mi chiedo se non sia valido il principio, in occasione della messa a punto del provvedimento per l'occupazione giovanile, di destinare per le singole competenze proprio i giovani.

Contrariamente ad un articolo comparso recentemente su un giornale, nel quale si sosteneva che i giovani non hanno qualità, cioè a dire la scuola, per il depauperamento che ha avuto, fornisce dei laureati o diplomati poco efficienti, pur ammettendo la poca efficienza, non credo che tutti i giovani siano a livelli non ottimali. Ci sono pure dei giovani preparati, che hanno portato avanti seriamente le loro cognizioni culturali. Ebbene, questa occupazione giovanile potrebbe almeno permetterci d'iniziare la ricerca e lo studio di alcuni problemi che poi, naturalmente, andranno evidenziati.

Passando adesso al problema di Venezia, pur non avendo una grande cognizione in materia, mi rendo conto che adesso è di una tale serietà per cui è necessario evidenziare ciò che è scritto nel promemoria. Personalmente sarei propenso più che alla

sospensiva del concorso, o alla riapertura dei termini dello stesso (la qual cosa porterebbe sicuramente ad una gran perdita di tempo) a far sì che il concorso proceda secondo l'iter stabilito, per quello che è, che si studino gli elaborati; ma che venga inclusa la verifica.

F E D E R I C I. Mi scusi: il fatto è che l'appalto-concorso fa obbligo ai partecipanti di restringere le bocche di porto.

P I T R O N E. Se non ho capito male una strettoia del genere causerebbe dei danni. Ma allora, signor Ministro, quando è stato varato il concorso, perchè è stata stabilita una cosa del genere? Non rimane altro, a questo punto, che annullare il concorso ed indirne un altro.

F E D E R I C I. È quello che chiediamo noi!

P I T R O N E. In altri termini, il problema essenziale è quello di verificare se quanto vien fatto risponderà alla reale esigenza e necessità pratica. Su questo non posso essere che perfettamente d'accordo.

C E B R E L L I. Desidero formulare una domanda-proposta. Lei ha risposto, signor Ministro, con una lettera inviata alla nostra Commissione circa una discussione fatta in questa sede riguardo alla situazione del territorio nel nostro Paese, informando la Commissione che il Ministero sta lavorando per approntare una legge organica in materia di difesa del suolo. Su questo fatto non possiamo che essere d'accordo; tutto quello che potremmo dire è di stringere i tempi.

Senonchè, il Paese ha vissuto nelle settimane scorse, e sta tuttora vivendo, una situazione estremamente preoccupante: è stato colpito praticamente l'intero territorio da alluvioni, inondazioni, smottamenti, frane. Allora, anche considerando gli interventi fatti non soltanto dalla nostra parte politica ma da tutti i colleghi intervenuti nel dibattito, pensavo se lei non ritenesse opportuno pro-

cedere, al fine di individuare le misure di emergenza immediate — perchè vi sono situazioni ormai non più sostenibili nel tempo — e con lei la Commissione stessa, ritenessero opportuno di arrivare ad un incontro-accordo con le Regioni, o almeno ad una verifica della situazione e degli atti di emergenza che si riterrebbero più opportuni nell'ambito delle reciproche prerogative (autonomie regionali e del Governo), senza per questo giungere ad un momento di accentrimento del problema, di annullamento quindi delle istanze regionali: bensì per avere una visione organica, per riuscire a capire meglio in che modo si debba intervenire.

Personalmente so, per esempio, che la Lombardia è stata colpita per circa duecento miliardi (il calcolo è stato fatto dall'assessore ai lavori pubblici di quella Regione); mi sono però anche opposto che si facesse una istanza presso lo Stato al fine di chiedere fondi. E ciò perchè ritengo sia necessario che prima di ogni cosa le Regioni, e soprattutto quelle che hanno un minimo di dotazione, sappiano far ricorso alle risorse di carattere regionale. E proprio attraverso la capacità di far ricorso alle risorse regionali, giungere a questo incontro con lo Stato e, assieme, predisporre gli atti che più si ritengono opportuni per un intervento immediato.

Contemporaneamente si potrebbe forse costituire anche un momento di non poca importanza ai fini di atti futuri che riguardano poi la stessa risposta che lei, signor Ministro, ha dato alla nostra Presidenza in ordine ad una legge attinente alla difesa del suolo.

A me sembrava che una iniziativa di questo genere — a breve scadenza, perchè i tempi incalzano — fosse quanto mai opportuna. È una proposta che io sottopongo all'attenzione sua e della Commissione.

P R E S I D E N T E. Non essendovi altri iscritti a parlare dichiaro chiusa la discussione generale.

B A U S I, *relatore alla Commissione.* Mi sembra che gli interventi così ampi e

puntuali che si sono susseguiti, esimano il relatore da una integrazione più dettagliata rispetto a quanto già esposto in sede di relazione. Anche perchè mi è sembrato di poter rilevare che si sono verificate delle convergenze sostanziali su alcuni punti fondamentali, che cercherò di riassumere.

Una di queste convergenze riguarda la necessità di una messa a punto delle funzioni del Ministero dei lavori pubblici per ciò che riguarda la sua attività futura.

Una altrettanto sostanziale convergenza emerge nei confronti delle indicazioni che lo stesso Ministro ebbe a dare in sede di discussione del bilancio dinanzi all'altro ramo del Parlamento. In questa direzione hanno puntato gli interventi dei colleghi Crollalanza, Segreto, Ottaviani, tutti volti a considerare in prospettiva l'opportunità di un alleggerimento del Ministero dei lavori pubblici dalla competenza su certe infrastrutture, funzioni che comunque dovranno essere delegate alle Regioni, come è già avvenuto per molte altre. Contemporaneamente è stata ravvisata e sottolineata la necessità che nell'attività del Ministero vengano valorizzate quelle funzioni di programmazione e di indirizzo sulle quali il Ministro si era intrattenuto ampiamente in sede di risposta presso la Camera dei deputati. E questo anche perchè tutti riconoscano che in tale settore esistono dei problemi la cui dimensione può essere valutata soltanto sul piano nazionale.

Evidente da parte di tutti la preoccupazione di non affidare però al Ministero dei lavori pubblici funzioni di programmazione limitate alla teoria della programmazione, ma di affidargli delle funzioni di programmazione applicata o finalizzate al raggiungimento di certi risultati che non possono non essere propri del Ministero dei lavori pubblici.

In questo senso il collega Segreto ha sottolineato l'opportunità di un potenziamento degli uffici ministeriali mentre i senatori Crollalanza e Federici hanno auspicato un adeguato sviluppo dei punti di raccordo con le amministrazioni regionali. In questo spirito rientra anche la necessaria riorganizzazione dell'attività del Ministero per fare

sì che essa risponda maggiormente alla realtà generale politica ed economica del Paese.

Un secondo punto di convergenza consiste nella determinazione di dare priorità assoluta e indiscussa agli interventi per la difesa del suolo e la regimazione delle acque. Non vi è stato nessuno degli intervenuti che non abbia trattato questo argomento.

In particolare il senatore Cebrelli, in riferimento a questo aspetto del problema, auspicava un intervento del Ministero articolato anche attraverso collegamenti e consultazioni preliminari con le Regioni interessate. Io ritengo che è indispensabile per il Ministero, quando si trovi ad intervenire in settori delicati come questo, un collegamento con le Regioni. Senza considerare che per alcuni di tali settori il collegamento è obbligatorio.

Ma direi di più: c'è da domandarsi se in relazione a fatti specifici quali quelli cui faceva riferimento il collega Cebrelli, non sia opportuno, anzichè procedere sul piano della ufficializzazione dei contatti, ricercare procedure più immediate. Dico questo tenendo conto della necessità di un rapido intervento per risanare i danni che alcuni nostri territori hanno subito anche di recente a causa di calamità naturali, ferma restando la opportunità di un programma organico e generale di difesa del suolo e di regimazione delle acque che si può definire portando avanti i disegni di legge già presentati in materia, purchè si tenga conto del diverso valore monetario. Gli altri interventi possono essere divisi in due o tre gruppi, secondo gli argomenti principali di cui si sono interessati.

I senatori Mingozi, Tonutti e Federici si sono interessati della viabilità, sottolineando la necessità di potenziarla, mentre i colleghi Pitrone, Piscitello, Gusso e Melis hanno puntualizzato l'opportunità di un incremento dei nostri trasporti per renderli competitivi.

Per quanto riguarda la viabilità dobbiamo tener presente l'esistenza di alcune realtà, anche internazionali, che ci impongono di intervenire rapidamente se vogliamo tenerci al passo con i tempi, portando anche a con-

clusione opere già iniziate e non terminate. Non dimentichiamo che esiste una legge la quale limita fortemente la possibilità di realizzare nuove opere stradali e particolarmente autostradali. Io credo che tutto il lavoro di accertamento capillare che la legge prospettava sia ormai giunto a conclusione e che sia giunto il momento di esaminare i risultati ai quali si è giunti, in modo che sulla base di essi si possa trarre la logica conclusione — a mio avviso l'unica che la legge che fermava le realizzazioni autostradali potesse avere — che non è fermando tutto che si risolvono i problemi. È necessario evitare che, come accade sempre, lo stato di necessità ci induca ad adottare provvedimenti parziali, senza avere avuto la possibilità di considerare nel loro complesso i vari problemi.

Si riaffaccia a questo punto anche il problema di cui si è parlato e nei cui confronti il Ministro ha dato chiari cenni di assenso, cioè quello della non più dilazionabile revisione del codice della strada che è di competenza del Ministero dei lavori pubblici.

Si è poi posto in tutta la sua evidenza il problema delle abitazioni e quindi dell'intervento del Governo nel settore dell'edilizia economica e popolare. Sono convinto che questo è uno dei campi in cui più attiva dovrà essere l'opera del Ministero proprio sotto il profilo dell'indirizzo programmatico poichè per la loro migliore esecuzione determinati provvedimenti non possono non essere affidati agli organi periferici. Tra l'altro su questo si innestano anche altri problemi di fondamentale importanza quale quello della riforma del credito fondiario senza la quale il problema della casa non potrà avere alcuna soluzione.

Concluderei in questo senso: il bilancio mi sembra dia delle indicazioni di per sè non esaltanti. Prendiamo atto che esiste una motivazione precisa dietro la normalità del bilancio, motivazione determinata dalla maturazione di una realtà diversa in senso politico, giuridico e amministrativo ad un tempo, conseguente alla legge 382 e alla sua attuazione. Vi è quindi insito, in questa considerazione, l'auspicio che questo bilancio vo-

glia rappresentare un momento di collegamento tra una situazione passata e quella che sarà la situazione a venire. Nel raggiungimento di questi traguardi si colloca anche il problema dei residui passivi per i quali molti colleghi hanno manifestato le loro preoccupazioni. Da parte mia però devo precisare che non tutti tali residui sono di natura patologica, molti sono dovuti al normale andamento dei lavori, ai normali tempi di attuazione dei provvedimenti. Quelli che si riferiscono a Venezia fanno parte dei residui impropri, di quella parte di residui cioè che non hanno trovato possibilità d'impiego al di là della volontà di chicchessia.

D'altra parte mi sembra anche di dover esprimere un parere di favorevole apprezzamento per l'iniziativa che il Ministero ha già preso in ordine alla devoluzione alle regioni — così come il collega Rufino poco prima confermava di auspicare — di quei residui passivi che attendono ad opere che già sono state devolute per la loro realizzazione alle regioni medesime.

C'è poi dietro tutto questo, anche dietro quei propositi che già sono stati accennati formalmente e che spero il Ministro possa confermarci in questa sede, un disegno generale di regimazione del suolo e di altri interventi di grosso peso, di grosso impegno politico e finanziario, che ci inducono a confermare il parere favorevole di rispetto alla tabella n. 9 e pertanto concludo chiedendo ai colleghi di essere autorizzato a riferire favorevolmente sia sulla tabella n. 9 che sugli allegati.

G U L L O T T I , *ministro dei lavori pubblici*. La mia replica dovrebbe essere lunghissima perchè, al di là di ogni formalismo, debbo dire che sono obiettivamente entusiasta della discussione che si è svolta, a cominciare dalla magnifica relazione che ho avuto l'onore e il piacere di ascoltare.

Sono convinto che l'esame del bilancio costituisca la grande occasione per la discussione strategica dell'azione di governo e per il coordinamento e l'omogeneizzazione dell'iniziativa legislativa. Credo, però, signor Presidente, che questa discussione non dob-

biamo esaurirla qui. Vorrei che facessimo qui tre distinte discussioni. Per quanto riguarda la prima, non è necessario predestinare specificamente perchè è già destinata dai disegni di legge già presentati o da presentare alla prossima riunione del Consiglio dei Ministri. Mi riferisco al settore dell'edilizia e precisamente ai tre disegni di legge che costituiscono un unico contesto di politica economica nel campo della casa e che ci offriranno l'occasione di affrontare questo enorme e drammatico problema delle abitazioni nel nostro Paese, con tutto ciò che c'è a monte e a valle del sistema di abitazione. La seconda e la terza discussione riguardano due argomenti diventati particolarmente importanti e attuali: il problema della difesa del suolo e il problema della politica del territorio con i riferimenti precisi e particolari che ha in rapporto al problema stradale, al problema dei trasporti più in generale: ai porti, alle opere marittime. Questi sono due argomenti che, a mio parere, dobbiamo trattare in due occasioni distinte, quando il Presidente e la Commissione decideranno. Sono disponibilissimo a queste discussioni che ritengo rivestano carattere di estrema urgenza. È probabile che nel frattempo abbia fortuna un disegno di legge che è già stato distribuito, ma di questo parlerò, sempre molto succintamente, in seguito.

Pur avendo portato con me numerosi appunti, non li leggerò, nè ripeterò le cose già dette nell'altro ramo del Parlamento, per ovvie ragioni di brevità.

Sono convinto che le profonde trasformazioni sociali che hanno investito il nostro Paese, le nuove esigenze di ordine democratico, di ordine giuridico, di ordine economico, e poi la crisi che ci ha colpito in questi ultimi tempi, oltre alla nascita e al consolidamento dell'Ente-regione, malgrado tutte le polemiche che sono state fatte rappresentino un fatto positivo e considero un fatto positivo il passaggio dallo Stato centralizzato allo Stato regionalista. Sono convinto che questo passaggio vada potenziato, approfondito e perfezionato, ma vada potenziato, approfondito e perfezionato a due livelli: il primo è quello della certezza del diritto.

Non ci può essere niente di irregolare in un paese e soprattutto in un paese democratico. In un paese non democratico, infatti, si risponde a parole d'ordine che superano la legge, mentre in un paese democratico c'è la certezza del diritto e l'applicazione della legge è un fatto assolutamente fiduciario. Quindi metodi di competenze e di responsabilità debbono essere definiti in modo molto più preciso di quanto finora non sia avvenuto nel nostro Paese. Il secondo è quello di stabilire a quale livello la pubblica Amministrazione può intervenire. Io, pur essendo convinto regionalista, e non da ora, sono certo che alcuni interventi, alcuni meccanismi particolarmente sofisticati ad altissimo livello non siano ripetibili in ciascuna delle regioni, ma sia necessario un organismo centrale che dia gli indirizzi e che sia messo a disposizione anche dell'attività regionale. Senza questo organismo centrale il regionalismo può diventare qualcosa di pericoloso, non solo perchè si corre il rischio di avere delle normative diversificate (una certa diversificazione da una regione all'altra non mi scandalizza), ma perchè il regionalismo può diventare solo una devoluzione dei compiti alla responsabilità regionale, qualche volta in alcuni settori in cifra assoluta e comunque largamente in percentuale, della spesa pubblica corrente. Questo è un fatto che non può non incidere pesantemente. Tutta l'Italia è d'accordo circa la riduzione della spesa pubblica corrente, ma non ci sono strumenti atti a ridurre la spesa pubblica corrente che anzi viene continuamente aumentata anche per ragioni riferentesi al valore della moneta. Si riduce, invece, in via diretta la spesa in conto capitale e in via indiretta la spesa per investimenti. Questo vuol dire aumentare la spesa pubblica corrente. Comunque, anche se la spesa pubblica corrente non fosse aumentata in cifra assoluta (ed è incrementata in cifra assoluta) basterebbe la riduzione delle altre due voci per spostare l'equilibrio della politica economica verso un incremento della spesa pubblica corrente improduttiva. Questo è un problema di competenza di tutti noi, quali parlamentari e uomini di Governo, non è di com-

petenza specifica di una Commissione. Tuttavia, a mio parere, ogni Commissione deve guardare a quello che è un campo generale di politica economica.

Prima di questa parentesi dicevo che mi sembra particolarmente significativo e da sottolineare il fatto che il senso delle cose di oggi ha riproposto in termini molto drastici la necessità di un valido organismo centrale che assuma su di sé il grave compito di guidare la politica degli investimenti infrastrutturali nel coordinato assetto del territorio, della pianificazione, della difesa del suolo, della grande viabilità, del sistema portuale. Certo, in alcuni ambienti si fa osservare — e qui dovremmo ricollegarci al discorso ampiamente sottolineato dei residui — che il trasferimento alle Regioni non ha portato nè a di più nè a di meno; questo, però, non deve farci pensare che indietro non si torna e, soprattutto, non deve portarci alla vecchia polemica fra democrazia ed efficienza. Noi infatti dobbiamo riuscire ad ottenere democrazia ed efficienza insieme: più democrazia e più efficienza insieme.

C E B R E L L I . Forse oggi si potrebbe dire che, senza democrazia, non è possibile avere efficienza.

G U L L O T T I , *ministro dei lavori pubblici*. O piuttosto che senza efficienza non si può avere democrazia.

C E B R E L L I . Questo discorso ci porterebbe troppo lontano. È certo comunque che il nostro Paese è carente di democrazia.

G U L L O T T I , *ministro dei lavori pubblici*. È carente di democrazia nel suo significato completo, cioè di quelle cose alle quali ho accennato fugacemente all'inizio di questa mia replica: democrazia è precisione di competenze; democrazia è responsabilità diretta, evidenziata e perfezionata. Questa è democrazia. E democrazia è anche l'esigenza che il Parlamento ed il potere politico siano l'unico vero potere sovrano: se questo non c'è, non c'è democrazia, perchè l'unico potere sovrano tollerabile in un paese democratico

è quello politico. Se vi sono altri poteri sovrani ed altre spinte non coordinate, non assimilate e non armonizzate dal potere politico si esce, di fatto e poi anche di diritto, dal sistema di democrazia.

Ora, velocemente, per mantenere l'impegno assunto all'inizio e data l'ora tarda, dirò che sono d'accordo con il relatore per quanto si riferisce ad una valutazione deludente del bilancio 1977. Il bilancio 1977 ha subito due condizionamenti: uno, che potremmo chiamare storico, determinato dal fatto che ripete gli schemi tradizionali dei precedenti bilanci; un altro determinato dalle condizioni finanziarie del nostro Paese, che sono quelle note e che non sta a me illustrare alla Commissione.

Passiamo quindi a formulare, settore per settore, alcune riflessioni. Una domanda che mi pongo è la seguente: di chi è la colpa, la responsabilità (non parliamo di dolo, ma soltanto di colpa: dolo penso, spero, sono convinto che non ci sia) della mancata attuazione di alcune cose non solo a proposito della difesa del suolo, ma anche a proposito della casa, a proposito del sistema viario del nostro Paese e via dicendo? Confesso, però, che non ho risposta. Perchè — mi domando — siamo costretti a ripetere argomenti che già abbiamo trattato, tutti noi, ai diversi posti di responsabilità in cui ci siamo trovati o ci troviamo attualmente e perchè siamo costretti a lamentare carenze che abbiamo già lamentato? Perchè l'iter dei disegni di legge è così strano e così lento? Per quale ragione anche l'iter della spesa è così incongruente? Sono però convinto che importante sia il fatto che oggi noi con grande decisione e con grande spregiudicatezza possiamo guardare a tutti questi problemi eliminando i tabù dai quali eravamo vincolati. Credo che questa — ripeto — sia una novità estremamente importante. Io ricordo le precedenti discussioni di bilancio e posso dire obiettivamente che erano discussioni più frenate di quanto non siano le discussioni che andiamo facendo con grande realismo e quindi con grande patriottismo: il patriottismo infatti non è quello delle aquile e dei pennacchi, il patriottismo è amore di popolo, amore per il pro-

prio Paese! A mio avviso questo è un fatto importante, innovativo; ed importante è saperne approfittare, perchè se dovessimo costituirci in qualcosa che assomigli alle confraternite dei frati flagellanti, il risultato non sarebbe molto pratico e costruttivo. L'importante quindi è che da tutto questo ricaviamo alcune indicazioni. Ora, a mio avviso, è obiettivamente incomprensibile — incomprensibile a livello di rinunzie da parte del Governo e incomprensibile anche a livello di una certa — chiedo scusa per il gioco di parole — incomprensione che si è notata talvolta nella stessa vita parlamentare nei confronti di organismi ai quali si sono affidati dei poteri — che siano ridotte le competenze necessarie di carattere centrale e nazionale (non mi riferisco evidentemente alle competenze che sono state trasferite alle Regioni: sono convinto infatti che vi siano delle competenze che ancora debbono essere trasferite agli organismi regionali, anche se sono altrettanto convinto che vi sono delle competenze regionali che vanno trasferite agli organismi locali. Guai se creassimo un altro tipo di centralismo, il centralismo regionale, che sarebbe forse peggiore di quello statale!) depotenziando alcuni Ministeri — e in particolare quello dei lavori pubblici e quello della sanità senza creare delle soluzioni alternative, così dando luogo ad un voto di direzione e di normativa che non può non pesare gravemente nella vita del Paese.

In proposito debbo ricordare che, quando è stata approvata la legge n. 167 per mobilitare il settore dell'edilizia (a quel tempo non ero io il ministro dei lavori pubblici), si è cancellato in sede parlamentare il potenziamento del CER - Comitato per l'edilizia residenziale. Tutto questo evidentemente non è logico: desidero anzi cogliere l'occasione per rivolgere i sensi della mia riconoscenza agli impiegati del CER (circa trenta), che hanno dovuto affrontare una mole di lavoro che obiettivamente ha comportato un sacrificio superiore a quello che si può richiedere a dipendenti dello Stato. Tra l'altro, come sappiamo bene, avendo esaminato una serie di possibilità che un tempo esistevano, aven-

dole dovute affrontare in condizioni economiche che non corrispondevano affatto ai sacrifici che dovevano essere compiuti.

Ho voluto citare così, disordinatamente, alcuni punti, ma a mio parere balza in primo piano la esigenza della coerenza e della omogeneità fra quanto proponiamo. Non parlo di Venezia, ma dico che, a proposito di Voltabarozzo e di questo concorso, sono trascorsi quattro anni.

G U S S O . Le sperimentazioni si sarebbero dovute fare a quest'ora.

G U L L O T T I , *ministro dei lavori pubblici*. Capisco perfettamente quanto mi avete detto, che erano cioè perplessità esistenti fin dal momento dell'approvazione della legge, e che dovevano essere in qualche modo risolte dalle possibilità della tecnica e della scienza. Francamente mi sembra che voi abbiate ragione, ma non vorrei che si ripetesse il ciclo: questa è la mia grande preoccupazione, che si ripartisse cioè di nuovo dall'inizio e che trascorressero così altri anni, perchè, se c'è qualcosa di emblematico in Italia, questo è Venezia, e anche la Torre di Pisa, pur essendo quest'ultima una cosa molto meno importante rispetto alla prima.

F E D E R I C I . All'epoca si presentò anche una difficoltà, che fu provocata da una spaccatura verificatasi all'interno degli uffici del Ministero dei lavori pubblici e da alcune contraddizioni per quanto riguarda il tipo di soluzione. Voglio dire cioè che, se a questo momento tutti o quasi tutti, come noi sosteniamo, si sono già convinti, al di là delle prove, che non è possibile andare in quella direzione, forse la cosa può essere risolta rapidamente.

G U L L O T T I , *ministro dei lavori pubblici*. Devo dirle con molta franchezza che, pur essendo Ministro dei lavori pubblici soltanto da pochi giorni, conosco i funzionari del mio Ministero e l'accessibilità alla mia persona, ed anche una certa nostra capacità di recepire le cose, e posso affermare che finora nessuno, nemmeno il Magistrato alle

acque di Venezia, è venuto a dirmi che avevano cambiato opinione, o che comunque non erano d'accordo che si andasse avanti celermente sulla linea dell'appalto-concorso. Questo non ha alcuna importanza nella sostanza, ma mi fa pensare che ci muoviamo in maniera piuttosto strana. Comunque questa è una raccomandazione che io ho recepito, e non ho alcuna difficoltà ad accettare l'ordine del giorno che presenterete in merito. Sono convinto, a parte la discussione sulla unificazione dei Ministeri, che senz'altro alcune competenze andrebbero unificate nella persona di un solo Ministro, ma sono anche convinto che, comunque, non si possa pensare ad un Ministero dei lavori pubblici inesistente nel nostro paese. Abbiamo bandito anche alcuni concorsi, che erano autorizzati per legge, ma non siamo in condizione di coprire, per difficoltà poste da alcune leggi, i vuoti a livello tecnico, che sono poi i più ragguardevoli e gravi, quelli che creano maggiori difficoltà. Se non usciamo da questa situazione per cui si gestisce come si può la ordinaria amministrazione e si blocca tutto il resto in attesa di una soluzione perfetta (che poi non esiste), andremo veramente a deteriorare sempre più la pubblica Amministrazione, con le conseguenze che poi siamo costretti a deplorare.

G U S S O . I tecnici si pagano poco, e non affluiscono al Ministero dei lavori pubblici.

G U L L O T T I , *ministro dei lavori pubblici*. Questo è un altro grande problema: la previsione della mobilitazione nel mondo della tecnica e della scienza oggi è obiettivamente impossibile, nè noi abbiamo in Italia gli strumenti che hanno in altri paesi per potere utilizzare queste risorse. La mia è soltanto una voce di allarme che viene in questo momento, vorrei dire, da una vittima, anche se chi è al governo viene sempre considerato un privilegiato. Ora, nel campo della celerità dell'esecuzione delle opere, e qualche volta soltanto dell'appalto delle opere, ci sono vuoti obiettivamente impressionanti. Nel settore dell'edilizia ci troviamo dinanzi a due ostacoli, dei quali uno soprattutto è gravemente

vincolante, ed è quello della disponibilità finanziaria, o da parte della Cassa depositi e prestiti per la spesa in conto capitale per la edilizia sovvenzionata, o da parte degli istituti di credito per quel che si riferisce agli investimenti, cioè all'edilizia sovvenzionata o agevolata. E debbo dirvi che siamo, tra l'ultimo decreto di apertura del procedimento istruttorio e l'affidamento del finanziamento, all'incirca al 50 per cento tra quello che ha stabilito il CER e quello che invece effettivamente ottengono le cooperative e le imprese da parte degli istituti di credito, e ciò non per un capriccio, ma per le obiettive difficoltà di reperimento esistenti in questo momento. Anche per la Cassa depositi e prestiti si registrano ritardi che qualche volta assommano a parecchi mesi.

Gli altri settori dove si va molto a rilento sono l'edilizia scolastica e quella carceraria. Teniamo però conto che qui c'è una grande difficoltà di intervento da parte degli organi centrali, perchè siamo di fronte ad un trasferimento di competenze che limita a un'approvazione di programmi e ad una distribuzione nell'area nazionale l'intervento da parte del Ministero. Anche a proposito dei tragici avvenimenti di Trapani, la Regione sta svolgendo un'inchiesta, e noi abbiamo grosse difficoltà a potere intervenire, perchè, esclusa un'opera di competenza della Cassa per il Mezzogiorno, tutti gli altri provvedimenti che si riferiscono al trapanese esulano dalla competenza centrale. Quindi anche sotto l'aspetto dell'indagine non so quanto il Ministero dei lavori pubblici, come tale, possa fare.

P I S C I T E L L O . Esiste però l'aspetto delle opere e l'aspetto della difesa del suolo.

G U L L O T T I , *ministro dei lavori pubblici*. Ma quanto al secondo possiamo intervenire, per la difesa idrogeologica, soltanto per alcuni fiumi, non per tutti. Non possiamo, ad esempio, per quelli del trapanese. C'è un problema di ordine giuridico e legislativo che dobbiamo affrontare anche per quel che si riferisce ai danni alluvionali.

P I T R O N E . Sarebbe opportuno allora cercare di snellire il tutto. Il problema della dicesa del suolo potrebbe essere affidato alle Comunità montane.

G U L L O T T I , *ministro dei lavori pubblici*. Ma quando si è affidato alla Comunità montana — per esempio della nostra comune zona — che cosa si risolve? Non è pensabile che ognuno di questi istituti democratici, pur validissimi abbiano strutture tecniche di tale livello da poter affrontare questi compiti. Non sono in condizioni di poter seguire i lavori nemmeno di eventuali appalti, nè predisporre la vigilanza necessaria. Corriamo il rischio di entrare in un circolo vizioso da cui non possiamo uscire.

Anche per quanto riguarda i danni alle scuole, non abbiamo chiesto poteri o responsabilità di ordine centrale; abbiamo affidato alle due regioni (Sicilia e Calabria) la esecuzione di tutte le operazioni. Quindi, anche per quel che si riferisce alla programmazione, mi domando se con i nostri interventi non creiamo una confusione ancor maggiore. Dobbiamo muoverci in modo da poter creare un sistema che raggiunga l'efficienza e l'armonia del tutto, nel rispetto pieno — e, direi, ancor oltre la Costituzione — di quelle che sono le autonomie locali ed i poteri regionali. Questo è il disegno che dobbiamo porci. Però, la carenza dell'architettura giuridica non è soltanto in questo campo.

Il giorno in cui volessimo fare l'elenco dei *deficit* che hanno investito l'Italia, facendola presentare in condizioni tanto gracili di fronte alla tempesta economica, il *deficit* giuridico probabilmente, anche se può sembrare meno appariscente, è il più grave della vita del nostro paese e non soltanto in questo settore normativo, operativo, delle opere pubbliche, ma in tanti altri non meno importanti.

Su molte delle cose dette nel corso del dibattito concordo pienamente. Vorrei soltanto fare un cenno al problema della difesa del suolo. Da parte del Ministero dei lavori pubblici debbo dire che è stata posta in grande evidenza la questione. Il Dicastero dispone, anche se non sufficiente-

mente potenziati, di alcuni organi decentrati per l'attuazione dei relativi interventi. Ritengo che sia da ricordare l'iniziativa assunta nel lontano 1967 per la costituzione di una commissione interministeriale di esperti, presieduta dal professor De Marchi, che con profonda competenza affrontò i problemi di tutti i bacini, indicando le soluzioni da adottare per le acque, per garantire la difesa delle zone rivierasche.

I gravissimi danni delle recenti catastrofi atmosferiche danno la prova di quanto fosse preciso quel provvedimento. Ed è proprio questo fatto che mi ha permesso di dire che siamo di fronte ad elementi prevedibili e previsti. Devo confessare che io ho veramente una grande paura di quello che può avvenire se le congiunture non sono tutte favorevoli affinché certi eventi non si verifichino. Nella valle del Po, per esempio, basta che ci sia un solo elemento negativo — dei molti che concorrono a originare certi fatti — che ci troviamo dinanzi a situazioni disastrose che possono mutarsi in vere e proprie tragedie.

Quindi, non è più procrastinabile il problema dell'armatura infrastrutturale e della difesa del suolo nel nostro paese. Ed è solo con un intervento organico che si può veramente cominciare ad eliminare i grandi rischi e i conseguenti incalcolabili danni. Pensare che questo possa avvenire o col sistema del « di poi »: cioè riparando i danni ed eseguendo le opere, per insufficienza delle quali è maturato il disastro, dopo che lo evento si è verificato; o pensare soltanto ad un finanziamento a pioggia per poter alleviare i disagi e le sofferenze conseguenti, è assolutamente sbagliato ed improduttivo. Aggiungiamo danno al danno e non risolviamo i problemi alla radice.

I punti più pericolosi del nostro territorio necessitano di scelte fatte con criteri duraturi; i problemi si debbono affrontare con finanziamenti sufficienti e con strumenti legislativi che permettano la celerità della spesa. Altrimenti non risolviamo niente.

G U S S O . Mi scusi; ma se lei avesse disponibili oggi 2.000 miliardi da spendere

sarei curioso di sapere quanti sono i progetti organici per bacino pronti.

GULLOTTI, *ministro dei lavori pubblici*. È stata la mia più grossa preoccupazione anche nella precedente mia gestione, allorchè ho scoperto la relazione De Marchi. E debbo dirvi che la mia prima reazione fu di terrore. Poi, naturalmente, ha prevalso il senso di responsabilità. Ciò per chiarire che questo è un argomento sul quale ho fissato la massima attenzione. Posso dirle, senatore Gusso, che noi siamo in condizione oggi, avendo un finanziamento immediato, di spendere 2.000 miliardi ai costi del 1973 (ovvero molto più di tale cifra) con progetti già ultimati...

CEBRELLI. Ecco la nostra proposta!

GULLOTTI, *ministro dei lavori pubblici*. ... Ovviamente ci sono altre cose da studiare e perfezionare!

GUSSO. La spesa del Ministero per progettazione e ricerca è sempre stata piuttosto modesta.

GULLOTTI, *ministro dei lavori pubblici*. Questo però è un campo in cui siamo potentemente attrezzati; per lo meno il primo anno siamo in condizioni di affrontare qualsiasi finanziamento. Ovviamente esiste la necessità di mettere a punto disegni strategici più grandi. Per esempio, perchè il disegno di legge da me presentato nel 1973 conteneva anche la costituzione del corpo dei geologi nel nostro paese? Per sopperire ad una delle esigenze evidenziate anche nel corso di questo dibattito. Ci sono dei congegni che, se vogliamo che un intervento di politica economica abbia efficacia, debbono essere messi in condizioni di attrezzatura sufficienti.

Ora, per rassicurare i colleghi, preciso che ho già ridistribuito con opportune modifiche, il disegno di legge cui mi riferivo. Noi dobbiamo riuscire a raggiungere accordi con gli altri ministeri, in particolare con quello dell'agricoltura; considerando però che questo rientrava negli accordi presi allora con

lo stesso dicastero dell'agricoltura — seppure con altro Ministro — non credo esistano ulteriori difficoltà oggi. Dopo di che dobbiamo concordare le quantificazioni e lo scaglionamento negli anni della spesa.

Conto di poter affrontare il tema della difesa del suolo al prossimo Consiglio dei ministri o al massimo al successivo. Se nel frattempo pensiamo di poter aprire un valido discorso in merito in questa sede, io sono completamente disponibile.

SANTONASTASO. Vorrei consigliarle, se mi consente, signor Ministro, di approfondire bene con il Ministero dell'agricoltura la sostanza del disegno di legge da presentare al Consiglio dei ministri. Le assicuro che abbiamo perso mesi e mesi nella scorsa legislatura per trovare un'intesa tra Ministero dei lavori pubblici e Ministero dell'agricoltura. E poi, una volta raggiunta questa intesa tutto rimase egualmente fermo perchè non esisteva la volontà politica di affrontare seriamente il problema della difesa del suolo. Sarebbe quindi opportuno ricercare una intesa vera, tecnica e politica, tra i Ministeri interessati al settore, altrimenti restiamo nuovamente bloccati.

GULLOTTI, *ministro dei lavori pubblici*. Il disegno di legge già presentato in materia, per essere precisi, portava la firma di concerto del Ministro dell'agricoltura, non era soltanto mio. In seguito, essendo stato destinato ad un altro incarico, non so cosa sia avvenuto. Effettivamente mi è sembrato che ci fossero dei contrasti, ma non soltanto in sede governativa.

Comunque i disegni di legge non sono una cosa sacra: la Commissione può modificarli, ma è doveroso farli andare avanti. Quando anche in sede di Governo si smetterà di discutere in termini di competenze e a demandare tutto a livello di direttori generali avremo fatto un bel passo avanti. Se poi sono sufficienti i direttori generali, tanto varrebbe fare a meno dei Ministri.

Con ciò avrei concluso. Ho molti argomenti annotati, argomenti che sono stati messi sul tappeto dai vostri interventi, che pur-

troppo non posso trattare adeguatamente per mancanza di tempo.

Volevo solo accennare alla situazione del sistema viario. Ci troviamo in grandi difficoltà poichè si tratta di uno dei settori più disattesi e dissestati. Fra l'altro con il rischio che tale situazione di difficoltà possa diventare un alibi per chi intende trasferire i traffici dal settore stradale ad altri settori che in realtà non sono in grado di riceverli. Un tale evento potrebbe determinare il sorgere di difficoltà ancora maggiori. È un problema su cui dobbiamo ritornare con calma, partendo dalla politica del territorio per andare al sistema viario, al sistema dei porti e alla difesa del suolo.

Ringrazio tutti i presenti e chiedo scusa a coloro ai quali non ho dato una risposta diretta. Mi riservo comunque di farlo in altra sede.

Anche per quanto riguarda la situazione dei porti, di cui si è occupato il senatore Federici, devo dire che il problema richiederebbe molto tempo. Ho qui tutti gli appunti ma non ritengo possibile fare ora un discorso veramente organico in proposito.

P R E S I D E N T E . Passiamo all'esame degli ordini del giorno. Do lettura del primo, presentato dai senatori Melis, Cebrelli e Mingozi:

La 8ª Commissione permanente del Senato,

in considerazione del secolare isolamento in Sardegna delle regioni Gerrei ed Ogliastra e della conseguente condizione di arretratezza e spopolamento che ne compromettono qualsivoglia ipotesi di sviluppo,

impegna il Governo

a completare nei tempi più brevi le scelte progettuali e costruttive della superstrada Cagliari-Perdasdefogu-Tortolì (o Lanusei)-Nuoro, consentendo così l'inserimento tanto del Gerrei che dell'Ogliastra nei circuiti economici e civili del resto della Sardegna.

(0/280/1/8-Tab. 9)

G U L L O T T I , *ministro dei lavori pubblici.* Sono disposto ad accettarlo come raccomandazione, facendo notare ai presentato-

ri che l'ANAS ha notevoli problemi per pagare gli stati di avanzamento delle opere già appaltate. Questa è la sua situazione se non intervengono altri finanziamenti.

D'altra parte bisogna tener presente che l'ANAS ha una dotazione che risale a dodici anni fa, quando la rete stradale si estendeva per 24.000 chilometri. Adesso essa ha raggiunto i 46.000 chilometri e la situazione è notevolmente aggravata dall'aumento delle spese, specialmente dopo l'approvazione della legge n. 700 che ha esaltato l'aumento dei prezzi forse al di là del lecito, comunque al di là del vero. L'automaticità creata con la legge n. 700 ha fatto sorgere dei problemi gravissimi in tutto il settore delle opere pubbliche, in particolar modo per l'ANAS. Accetto l'ordine del giorno in esame come raccomandazione, facendo presente che senza altri finanziamenti, almeno per tutto il 1977 non siamo in grado di intraprendere nessuna nuova attività.

M E L I S . Vorrei ricordare al signor Ministro che il sistema viario sardo si appoggia essenzialmente sulla costa occidentale della Sardegna, lasciando tutte le altre zone dell'isola nel più completo isolamento, e mi riferisco sia alle zone centrali che alla costa orientale, quella che fronteggia l'Italia. Vorrei sottolineare che le strade sono anche un veicolo di civiltà.

G U L L O T T I , *ministro dei lavori pubblici.* Devo dire che l'accettazione di un ordine del giorno come raccomandazione non è soltanto un gesto formale di cortesia: sta ad indicare il convincimento del Governo dell'opportunità di tenere in considerazione quanto in esso è detto. Solo che avevo il dovere di precisare le attuali condizioni in cui si trova l'ANAS.

P R E S I D E N T E . Il secondo ordine del giorno presentato dai senatori Mingozi, Cebrelli e Sgherri, è il seguente:

La 8ª Commissione permanente del Senato,

considerata la richiesta avanzata in più occasioni da ogni parte politica per una ristrutturazione del Ministero dei lavori pub-

BILANCIO DELLO STATO 1977

8ª COMMISSIONE

blici anche in rapporto al nuovo ruolo delle regioni e degli enti locali, richiesta ulteriormente ribadita in occasione dell'esame dello stato di previsione della spesa per l'esercizio 1977 dello stesso Ministero;

considerato altresì che il Governo ha già accolto l'orientamento di procedere sollecitamente alla costituzione di un unico Ministero dei trasporti che assorba le competenze di numerosi altri Ministeri,

impegna il Governo

ad attuare la ristrutturazione del Ministero dei lavori pubblici attraverso la delega alle regioni di nuove e più ampie funzioni, anche in applicazione della lettera e dello spirito della legge n. 382 del 22 luglio 1975, nonchè a procedere sin d'ora al trasferimento all'attuale Ministero dei trasporti di tutte le competenze del Ministero dei lavori pubblici in materia di costruzioni ferroviarie, circolazione, traffico e viabilità, dando così modo allo stesso Dicastero di assolvere funzioni di indirizzo e coordinamento su alcune materie di grande rilevanza nazionale come, ad esempio, quelle della difesa del suolo e dell'assetto del territorio.

(0/280/2/8-Tab. 9)

GULLOTTI, *ministro dei lavori pubblici*. Accolgo questo ordine del giorno limitatamente alla prima parte del dispositivo in quanto non sono in condizione di esprimere un parere su congegni che investono l'equilibrio generale della Pubblica Amministrazione.

PRESIDENTE. Il terzo ordine del giorno presentato dai senatori Mingozi, Cebrelli, Sgherri e Ottaviani, è il seguente:

La 8ª Commissione permanente del Senato,

a fronte della grave situazione economica che esige assoluto rigore nelle scelte operative,

impegna il Governo

a riferire al più presto alla Commissione lavori pubblici — e comunque prima

di ogni concreta decisione in materia — sulla situazione nei settori delle infrastrutture stradali, con particolare riferimento al settore autostradale e al programma dell'ANAS, nel quadro della riaffermazione di una necessaria politica di qualificazione della spesa, anche nel settore specificatamente richiamato, da porre al servizio di una visione equilibrata dell'assetto territoriale nazionale e respingendo nuove pericolose distorsioni che deriverebbero da una ripresa dei lavori nel settore autostradale.

(0/280/3/8-Tab. 9)

GULLOTTI, *ministro dei lavori pubblici*. Come ho dichiarato alla Camera dei deputati debbo fare una sola eccezione per quanto riguarda l'autostrada SARA dove abbiamo un grosso problema di manodopera che dovremo risolvere prima di tutto nel contesto del sistema autostradale e al di fuori di esso. Lunedì prossimo avremo dei licenziamenti e quindi abbiamo un problema di occupazione immediata da risolvere per non avere sul lastrico alcune migliaia di operai. Tutto il resto va discusso complessivamente. Dovevo dire queste cose per correttezza, così come le ho dette alla Camera dei deputati.

Sgherri. A forza di sentirci dire che ci sono gli operai sulle strade (e lei sa quanto sono furbi a creare certe spinte!) si finirà col fare un'altra Autostrada del sole, con buona pace del Friuli, degli alluvionati di Firenze o di Trapani!

GULLOTTI, *ministro dei lavori pubblici*. Sono convinto che il problema delle autostrade vada discusso perchè è partito da un'illusione, che cioè dei servizi si potessero non affrontare con la spesa in conto capitale e che fosse invece più agevole affrontarli facilitando degli investimenti, come se la sorgente dei fondi per gli investimenti fosse inesauribile e non entrasse in concorrenza con altri investimenti! La questione non mi riguarda perchè sono personalmente erede di questa situazione e in questo caso veramente una vittima. Comunque per quanto riguarda la SARA mi trovo

dinanzi non solo ad organismi sindacali, ma a tutte le forze politiche delle regioni che considerano intollerabile il licenziamento di questi operai. Debbo pertanto tamponare la situazione. Per quanto si riferisce alla continuazione di queste autostrade o meno, è un argomento che resta aperto e che potremo discutere nella sede più generale.

In conclusione, accolgo l'ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. Il quarto ordine del giorno presentato dai senatori Mingozzi, Cebrelli, Sgherri e Ottaviani, è il seguente:

La 8ª Commissione permanente del Senato,

valutati la drammatica situazione della Valle Padana per il pericolo della rottura degli argini del Po, il disastro di Trapani, le ricorrenti inondazioni di una vasta zona di Milano e il ripetersi di calamità che colpiscono numerose località del Paese;

constatato che tutto ciò è dovuto ad una colpevole e prolungata assenza di una politica organica di difesa del suolo;

considerato che la sistemazione idrogeologica del territorio è componente essenziale per una razionale utilizzazione delle risorse ai fini di un rinnovamento e di un rilancio delle strutture produttive del Paese;

impegna il Governo

a presentare con la massima urgenza al Parlamento un piano organico di sistemazione idrogeologica e difesa del suolo con relativi adeguati finanziamenti onde permettere alle regioni di approntare e realizzare con urgenza i necessari programmi operativi che scongiurino altri disastri con tragiche perdite di vite umane e di ricchezza nazionale.

(0/280/4/8-Tab. 9)

GULLOTTI, ministro dei lavori pubblici. Non sono d'accordo a che la difesa del suolo venga trasferita alle regioni.

MINGOZZI. Noi parliamo dei programmi operativi, esecutivi! La delega per i

programmi operativi può essere data anche alle regioni in materia di difesa del suolo!

GULLOTTI, ministro dei lavori pubblici. Preciso e ripeto che qualsiasi intervento non organicamente perfetto e non definito con sistemazione di bacino idrografico intero costituirebbe un errore e un altro grande spreco. Il Parlamento è sovrano ma io ho il dovere di esprimere la mia opinione. Il Parlamento potrà approvare, ma con il mio dissenso che sottolineo; però dopo non mi dovranno essere fatte osservazioni come quelle fatte oggi a proposito delle spese per le alluvioni della Sicilia e della Calabria del 1973, perchè a questo punto non sono nemmeno legittime! Io non posso rispondere dei fondi...

CEBRELLI. Tutti questi problemi restano aperti! Io avevo fatto solo una proposta: è in questa sede che dovete prendere un accordo!

GULLOTTI, ministro dei lavori pubblici. Anche se solleverà grossi problemi nella scelta dei bacini, sono convinto che l'incontro con le regioni vada fatto. Accolgo, quindi, senz'altro la sua richiesta di un incontro con le regioni.

Accolgo l'ordine del giorno come raccomandazione, con le mie osservazioni sulla competenza delle regioni.

PRESIDENTE. Il quinto ordine del giorno, presentato dai senatori Mingozzi, Cebrelli, Sgherri e Ottaviani, è il seguente:

La 8ª Commissione permanente del Senato,

in riferimento allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1977:

rilevato:

a) che la sola formulazione per competenza del bilancio non consente una corretta e realistica capacità di spesa del Ministero dei lavori pubblici;

b) che l'ampiezza ormai patologica dei residui passivi deriva sia da impegni formali che, in misura ancora maggiore, da arretrati di competenza degli anni precedenti;

c) che la prassi delle variazioni di bilancio in corso di esercizio risulta spesso di tale entità e matura da modificare sostanzialmente le previsioni iniziali;

d) che la dinamica delle spese correnti deve tener conto del trasferimento di numerose funzioni agli enti locali territoriali;

e) che le spese in conto capitale risultano notevolmente irrigidite dalla presenza di una molto rilevante quota di annualità;

f) che alcuni sostanziali rilievi sono stati formulati già in sede di relazione della Corte dei conti,

invita il Governo

a porre in atto concrete iniziative per giungere ad una profonda modificazione nella struttura del bilancio che consenta al Parlamento e al Paese di ottenere una visione continuamente aggiornata della situazione di cassa e dei reali flussi di spesa, ai fini di un efficace controllo del Parlamento e per fornire un quadro di certezze ai settori produttivi in modo tale da consentire l'avvio, a tutti i livelli, di una politica di programmazione degli interventi e della spesa pubblica che tenga conto della necessità di contenere e ridurre il processo inflazionistico in atto.

(0/280/5/8-Tab. 9)

GULLOTTI, *ministro dei lavori pubblici*. Lo accolgo come raccomandazione, vale a dire per quella che può essere la competenza che si limita ad esprimere una opinione del Ministero dei lavori pubblici in sede di Consiglio dei ministri. Oltre questo non può andare legittimamente!

PRESIDENTE. Il sesto ordine del giorno, presentato dai senatori Melis, Cebrelli, Pitrone, Bausi e Rufino, è il seguente:

La 8ª Commissione permanente del Senato,

atteso che i lavori relativi al trasferimento delle popolazioni di Gairo ed Osi-

ni, in provincia di Nuoro, connessi con le gravissime calamità naturali che oltre venticinque anni fa distrussero i due abitati non sono ancora conclusi e che il Governo non ha sino ad oggi dato pieno adempimento alle norme di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 maggio 1975, n. 480,

impegna il Governo

a delegare alla Regione sarda gli interventi relativi al trasferimento delle predette popolazioni, in esecuzione dell'articolo 3 del citato decreto del Presidente della Repubblica ed a trasferire alla stessa Regione sarda le somme residue stanziata con le leggi 10 gennaio 1952, n. 9 e 12 aprile 1973, n. 168.

(0/280/6/8-Tab. 9)

GULLOTTI, *ministro dei lavori pubblici*. Lo accolgo come raccomandazione.

PRESIDENTE. I senatori Bausi, Gusso, Santonastaso, Tonutti e Avellone hanno presentato il seguente ordine del giorno

La 8ª Commissione permanente del Senato,

rilevato come tra i problemi prioritari del Paese si pongono sicuramente quelli della sistemazione idraulica, della difesa del suolo e della difesa delle acque dagli inquinamenti;

considerata la carenza di idonei mezzi sulle poste ordinarie e straordinarie di bilancio nonostante che le calamità continuano ad abbattersi con impressionante ritmo in molte regioni italiane;

sottolineata la necessità di elaborare con la massima urgenza una organica politica del suolo,

impegna il Governo

a porre in essere, in costante collaborazione col Parlamento, gli strumenti anche legislativi necessari per la difesa del suolo rispetto alle calamità naturali e contro l'inquinamento delle acque.

(0/280/7/8-Tab. 9)

GULLOTTI, *ministro dei lavori pubblici*. Sull'attuazione della legge n. 319 siamo d'accordo e abbiamo anche assunto impegni espliciti in Aula. C'è qualche preoccupante ritardo, non dovuto agli organi centrali (non vi richiamo la vostra attenzione perchè nulla si può fare in quella direzione), ma ad organi periferici, che potrebbe anche compromettere l'attuazione della legge, perlomeno per una sua parte. Stiamo comunque sollecitando la cosa con tutti i mezzi consentiti.

Accetto l'ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. I senatori Gusso, Rubino, Federici, Melis e Pitrone hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La 8ª Commissione permanente del Senato,

richiamata la circostanza che entro il 31 dicembre 1976 devono essere presentati i progetti offerta dell'appalto concorso internazionale per gli interventi intesi ad assicurare l'equilibrio idrogeologico della laguna di Venezia e l'abbattimento delle acque alte nei centri storici di cui alla legge 16 aprile 1973, n. 171, sugli interventi per la salvaguardia di Venezia;

rilevato che detti progetti dovranno prevedere la realizzazione di un sistema di opere di regolazione delle alte maree basato sul restringimento fisso delle tre bocche portuali di collegamento con la laguna che possa essere successivamente integrato da parti manovrabili qualora si renda necessario addivenire alla chiusura totale delle bocche medesime;

constatato che, contrariamente a quanto richiesto dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto n. 75 dell'8 marzo 1974, da parte degli organi dello Stato o su loro incarico, non sono state effettuate esaurienti prove su modelli matematici e fisici nonchè accertamenti, indagini e osservazioni sperimentali, allo scopo di avere conferma, al di là di ogni ragionevole dubbio, della compatibilità della soluzione proposta con i complessi problemi del regime idraulico ed

ecologico della laguna e della efficienza della soluzione medesima;

rilevato che negli ultimi anni e soprattutto negli ultimi mesi sono venuti manifestandosi dubbi e perplessità circa la proposta soluzione, dubbi che stanno investendo anche ambienti che in passato hanno riposto fiducia sul restringimento fisso delle bocche portuali e che sono avvalorati dai risultati di recenti ricerche sperimentali sul trasporto e la dispersione degli inquinanti in laguna, di cui si sono fatti portavoce anche organi di stampa;

ritenuto che sia necessario procedere, prima della determinazione del progetto vincitore dell'appalto-concorso, ad un programma di prove, indagini e sperimentazioni da farsi a cura degli organi dello Stato o su loro incarico in modo da verificare la compatibilità del restringimento fisso delle bocche portuali con il regime idraulico ed ecologico della laguna cosicchè, solo dopo la eventuale conferma di tale compatibilità, si possa portare a conclusione l'appalto concorso,

invita il Governo:

a) a sospendere immediatamente, data la vicinanza del termine del 31 dicembre 1976, l'appalto-concorso e a dare immediato avvio ad un programma di prove, indagini, accertamenti e sperimentazioni per verificare la compatibilità del restringimento fisso delle bocche portuali con il regime idraulico ed ecologico della laguna di Venezia e solo dopo l'esito positivo di tale verifica procedere eventualmente ai successivi adempimenti dell'appalto-concorso;

b) ad affidare al Comitato tecnico scientifico istituito in base al secondo comma dell'articolo 8 della legge 16 aprile 1973, n. 171, il compito di formulare con precisione il programma delle predette prove.

(0/280/8/8-Tab. 9)

GULLOTTI, *ministro dei lavori pubblici*. Mi permetto di accettarlo come raccomandazione riservandomi di sentire come stanno le cose.

G U S S O . Non abbiamo indicato la seconda soluzione possibile, che è quella della modifica del quinto comma dell'articolo 12 del bando. Questa è la strada che lei eventualmente può seguire.

G U L L O T T I , *ministro dei lavori pubblici*. Gli uffici interessati al settore riferiscono quanto segue: « In relazione alla complessità e delicatezza del problema da risolvere, gli indirizzi governativi ed il bando di appalto-concorso hanno previsto una soluzione graduale che consenta la verifica continua di congruenza degli interventi con il regime idrodinamico ed ecologico della laguna, nonchè con le necessità del porto. Le soluzioni che verranno presentate dalle ditte concorrenti saranno sottoposte al vaglio della commissione esaminatrice dell'appalto-concorso, che si avvarrà del contributo degli specialisti della materia. La soluzione giudicata idonea dalla detta commissione verrà poi sottoposta al benessere del comitato tecnico scientifico ed all'assemblea generale del Consiglio superiore dei lavori pubblici ».

Qui ci sono, sembra, tutte le garanzie di un lungo ritardo. Mi rendo conto, comunque, che il vostro quesito è un altro. Come si fa a mandare avanti un appalto-concorso per un'opera considerata sbagliata? È la scelta sulla quale si vuole discutere.

G U S S O . Io vorrei farle rilevare che il voto del Consiglio superiore, che sancì il restringimento subordinandolo a tutte le prove di verifica che non sono state effettuate, è il prodotto di un fatto emozionale conseguente alla campagna terroristica della stampa mondiale, per cui tutti concordarono in quel momento sulla soluzione data, senza tener conto di tutto ciò che sarebbe successo dopo. Tutti concordarono, solo la mia parte politica in quel momento ebbe molti dubbi e perplessità. Quindi io lo considero quello del Consiglio superiore, e sono pronto a ripeterlo, un voto politico.

Ora, la soluzione, che non è scritta nell'ordine del giorno ma che abbiamo illustrato a voce e di cui si è fatto portavoce il collega Pitrone, salvaguarda i precedenti, di

cui dobbiamo tener conto, e consente al Ministro di mettersi con le spalle al coperto, altrimenti si rischia di fare una cosa che tutto il mondo poi ci rimprovererà. Si stanno muovendo un po' tutti gli ambienti scientifici, l'università: sono tutti contrari. Capisco che i suoi uffici siano ancora aggrappati al voto del Consiglio superiore, che poi — ripeto — era subordinato alle prove che non sono state effettuate.

G U L L O T T I , *ministro dei lavori pubblici*. Ripeto che accetto l'ordine del giorno come raccomandazione.

P R E S I D E N T E . È stato infine presentato, dai senatori Melis e Cebrelli, il seguente ordine del giorno:

La 8ª Commissione permanente del Senato,

atteso che sino ad oggi non si è ancora provveduto a dare esecuzione all'articolo 4, ultimo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 22 maggio 1975, n. 480,

impegna il Governo

a porre a disposizione della Regione autonoma della Sardegna, in posizione di comando — ai sensi dell'articolo 57 del decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3 — il Provveditore alle opere pubbliche e gli ingegneri-capo del Genio civile delle province sarde.

(0/280/9/8-Tab. 9)

G U L L O T T I , *ministro dei lavori pubblici*. Dichiaro di accoglierlo.

P R E S I D E N T E . Se non si fanno obiezioni, resta inteso che la Commissione conferisce al senatore Bausi il mandato di trasmettere alla 5ª Commissione il rapporto favorevole allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

Così rimane stabilito.

La seduta termina alle ore 14.