

N. 2238-A

Resoconti IX

BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 1976

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)

I N D I C E

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 24 SETTEMBRE 1975

PRESIDENTE	Pag. 481, 484, 494
CROLLALANZA	484
MADERCHI	491
MINGOZZI	489, 491
SANTI, <i>relatore alla Commissione</i>	482
ZACCARI	492

SEDUTA DI GIOVEDÌ 16 OTTOBRE 1975

PRESIDENTE	Pag. 494, 503, 504 e <i>passim</i>
BUCALOSSI, <i>ministro dei lavori pubblici</i>	504, 518 519
GROSSI	494, 503, 519
MADERCHI	499
SAMONÀ	502
SANTALCO	497, 503
SANTI, <i>relatore alla Commissione</i>	504

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 24 SETTEMBRE 1975

Presidenza del Presidente SAMMARTINO
indi del Vice Presidente CEBRELLI

Presidenza del Presidente SAMMARTINO

La seduta ha inizio alle ore 10,35.

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

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1976

— **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 finanzia-

rio 1976 — Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici ».

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

S A N T I, *relatore alla Commissione.* Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, l'esame del bilancio del Ministero dei lavori pubblici cade nell'imminenza del dibattito per l'approvazione di provvedimenti urgenti e in quella sede pressochè tutta la materia verrà analiticamente ripresa. Il relatore si è quindi proposto di fare oggi una lettura dei dati economici ed una valutazione politica appuntando particolarmente l'attenzione sui soggetti politico-amministrativi del settore, e cioè le Regioni e lo Stato. Si propone inoltre di essere sintetico anche per dare ampio spazio agli interventi dei colleghi che verranno utilizzati per la relazione finale.

Lo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1976 reca spese per complessivi 852 miliardi e 508 milioni di cui 70 miliardi e 342 milioni per la parte corrente, relativa cioè al funzionamento ed al mantenimento, e 782 miliardi e 166 milioni per il conto capitale o di investimento. Rispetto al bilancio precedente per l'anno finanziario 1975, le spese considerate nello stato di previsione fanno registrare un aumento di 186 miliardi e 616 milioni, 9 miliardi e 701 milioni per la parte corrente e 176 miliardi e 915 milioni per il conto capitale. Il raffronto delle cifre è già di per sè indicativo quando si pensi che la situazione dello scorso stato di spesa prevedeva corrispettivamente meno 5 miliardi e 799 milioni per la parte corrente, più 65 miliardi e 370 milioni per il conto capitale. Il relatore senatore Grossi ebbe a dire nella discussione di quel bilancio che si trattava di un bilancio di austerità. Va inoltre rilevato che le variazioni per il bilancio 1976 non tengono conto delle somme di accantonamento riportate negli appositi fondi speciali del Ministero del tesoro con riferimento a provvedimenti legislativi in corso che rientrano nell'esclusiva competenza del Ministero dei lavori pub-

blici, accantonamenti che complessivamente ammontano a 328 miliardi e 800 milioni, 1 miliardo e 800 milioni per la parte corrente e 327 miliardi e 600 milioni per il conto capitale.

L'attuale disegno di legge di approvazione del bilancio dello Stato rispetto alla legge di bilancio 1975 reca così un incremento di 36 miliardi e 352 milioni per opere a pagamento non differito e di 32 miliardi per nuovi limiti d'impegno, presentando quindi una spesa complessiva di 157 miliardi e 122 milioni.

In appendice alla tabella abbiamo lo stato di previsione dell'entrata e della spesa dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali, che porta come entrate correnti 219 miliardi e 641 milioni, entrate in conto capitale 290 miliardi e 787 milioni per un totale di 510 miliardi e 428 milioni. A fronte di 219 miliardi e 641 milioni per spese correnti e 276 miliardi e 169 milioni per spese in conto capitale, rimborso prestiti 14 miliardi e 218 milioni, per un totale quindi di 510 miliardi e 428 milioni.

Rispetto al 1975, le entrate considerate presentano un aumento netto di 49 miliardi e 456 milioni interamente dovute all'adeguamento delle normali entrate di bilancio previste per la nuova gestione.

Il terzo documento da esaminare è l'allegato A che porta i conti dei residui passivi al 31 dicembre 1974 del Ministero dei lavori pubblici. Riepilogo affinché si abbiano presenti tutti gli elementi per una più puntuale valutazione: per spese correnti 56 miliardi e 961 milioni; per spese in conto capitale 449 miliardi e poco meno di 6 milioni.

Per sgombrare immediatamente il passo alle considerazioni sintetiche che il relatore intende proporre alla Commissione sul bilancio, accenno al problema dei residui passivi. Non possiamo non rilevare che si tratta ancora di un grosso fenomeno che deve ridimensionarsi sia per i gravi effetti economici ed operativi sia per la sfiducia che genera nei confronti della pubblica amministrazione, la quale manifesta così carenze profonde nel momento stesso in cui assume impegni decisivi per la vita del Paese. Non voglio entrare

nel merito del problema, ma si auspica la realizzazione di meccanismi flessibili in modo da consentire l'immediatezza e quindi l'efficacia dell'intervento.

Tuttavia, detto ciò, non si può non tener conto che sarebbe un grave errore, come ebbe a dire il ministro Bucalossi nel corso della discussione del precedente bilancio, interrompere o ridurre sensibilmente il flusso degli stanziamenti, giacchè nel corso di qualche anno si produrrebbe una grave recessione negli investimenti.

Prospettata la situazione di bilancio, non possiamo non tener presenti gli avvenimenti successivi al 30 luglio 1975 come la legge sull'edilizia scolastica ed i provvedimenti urgenti che sono in questi giorni all'esame del Parlamento.

Il relatore è del parere che il bilancio, pur nella sua rigidità, è illuminato dai provvedimenti di cui ho fatto cenno e si può leggere come sforzo programmato di investimenti produttivi. È inoltre manifesta la volontà politica di far leva sugli investimenti per i lavori pubblici al fine di sostenere l'economia nazionale.

Non è necessario qui ripetere come il settore dei lavori pubblici, l'edilizia abitativa, l'edilizia sociale e le infrastrutture di ogni tipo implicino un largo impiego di mano d'opera e quindi moltiplichino i posti di lavoro esercitando una evidente funzione di sostegno della domanda interna e pertanto di stimolazione di tutta l'economia; va inoltre tenuto conto del fatto che lo scarso impiego di materie prime da importare incide minimamente sulla bilancia dei pagamenti. Tuttavia, nonostante la rilevanza economica e sociale accennata, resta fondamentale la funzione propria della spesa per i lavori pubblici. Intendo schematicamente riferirmi ai grandi problemi che nascono dal rapporto popolazione-territorio. Il relatore non può non rilevare come sia tutt'ora pendente una enorme mole di problemi che non possono essere soddisfatti perchè pur essendo stati impostati non hanno ancora trovato uno sbocco legislativo. Intendo riferirmi al gravissimo problema della difesa del suolo, al problema dell'acqua, al problema dei rifiuti industriali o

civili, a quello dell'organizzazione del territorio in genere e dei grandi servizi richiesti da una società moderna. Penso in modo particolare alla casa, alla scuola, all'ospedale, ai luoghi dello sport e della cultura, del tempo libero e per i culto. Penso al grandissimo problema della mobilità interna ed estera di persone e di merci, quindi alla viabilità, agli aeroporti ed ai porti in un grande sistema integrato. In questa prospettiva si muove l'iniziativa politica del Governo, delle forze politiche e sindacali ed assumono funzioni decisive il Ministero dei lavori pubblici, le Regioni e gli enti locali. È stato detto, e mi preme sottolinearlo, che l'avvento delle Regioni ha costituito la più grossa rivoluzione istituzionale avvenuta nell'Italia repubblicana. Possono delinearsi momenti in cui si determinano tensioni tra centro e periferia, ma non dobbiamo avere perplessità circa l'utilità dell'ordinamento regionale. La Regione e l'ente locale sono prima di tutto occasione di crescita democratica e più diretta partecipazione alla vita collettiva ed inoltre rappresentano una forma di integrazione dello Stato moderno. Certamente, non possiamo prescindere da una normativa sempre più precisa che riduca le zone di incertezza e quindi di conflitto.

Attualmente la fonte primaria di individuazione della potestà e competenza legislativa regionale è l'articolo 117 della Costituzione con il suo elenco di materie, ma più dettagliatamente gli strumenti di individuazione delle competenze attribuite alle Regioni sono i decreti delegati del gennaio 1972 che, nella quasi totale assenza delle leggi-quadro destinate a stabilire i principi fondamentali per l'individuazione delle materie oggetto della potestà regionale, hanno finito per costituire la fonte primaria delle stesse competenze. Questa normativa non è sufficiente e quindi, come del resto è stato già rilevato, il complesso intreccio di rapporti e di un collegamento sostanziale tra Stato e Regioni va riproposto in concreto con una prassi fatta di attenzione e di consultazione, di ampia delegazione di compiti compatibili con la funzionalità regionale. Va da sé che il punto di sintesi resta pur sempre nello Stato in quanto forma ed espressione suprema della volontà popolare.

Noi vediamo, infatti, nell'analisi del bilancio di questo Ministero, come i problemi e quindi le soluzioni e le spese rinvino costantemente al concetto di programma, cioè di visione ed impostazione unitaria anche se, sia nel bilancio che nei provvedimenti successivi al 30 luglio e quelli attuali, investono la Regione e gli enti locali in quella concezione di integrazione organica cui ho fatto cenno.

Da questo punto di vista, a prescindere dalla situazione di crisi contingente, il provvedimento di trasferimento alle Regioni a statuto ordinario delle funzioni amministrative in materia di urbanistica e lavori pubblici, determinato dal decreto presidenziale del 15 gennaio 1972, ha impresso una spinta decisiva all'evoluzione del Ministero e ne ha esaltato contemporaneamente la funzione in quanto la struttura amministrativa è stata finalizzata all'organizzazione infrastrutturale del territorio.

Penso all'acquisizione della conoscenza della realtà fisica del paese, indispensabile premessa ad ogni strategia operativa, intesa alla tutela dell'ambiente e all'organizzazione del territorio.

Ciò richiede un'organizzazione ad elevato livello tecnico e scientifico che attenda con continuità ai rilevamenti ed alle elaborazioni per un quadro sempre completo e aggiornato di tutti gli aspetti del territorio. Che è, del resto il presupposto per ogni azione di programmazione, promozione e coordinamento di qualsiasi intervento per la realizzazione di una politica moderna del territorio.

A tal fine è indispensabile una ristrutturazione del Ministero ed è in questo senso che ci si sta muovendo, soprattutto per quanto riguarda le procedure, e per quanto concerne l'affermazione del principio della responsabilità anche se non bisogna lasciarsi suggestionare dal mito manageriale nelle attività pubbliche.

In conclusione, sollecito l'espressione di un voto favorevole per lo stato di previsione in esame.

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Santi per la sua relazione. Come egli ha pre-

messo è stata succinta ma allo stesso tempo chiara, precisa e puntuale.

Dichiaro aperta la discussione generale.

CROLLALANZA. Dopo aver dato atto al collega Santi, relatore, della chiara esposizione con la quale ha illustrato lo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per il nuovo esercizio, ritengo che alcune cifre, fra quelle da lui esposte, meritino di essere ulteriormente sottolineate.

Considerando l'impostazione degli stanziamenti per la parte in conto capitale — che registra un miglioramento sensibile rispetto a quella dell'esercizio precedente nonché la previsione dei fondi accantonati per opere pubbliche sul bilancio del Tesoro — per i quali sarebbe stato opportuno per altro avere un'idea di massima sulla loro concreta destinazione — si può contare su un complesso di finanziamento per l'attività di tale settore che appare veramente di notevole entità. Le tabelle precedenti del Ministero dei lavori pubblici avevano purtroppo risentito in modo crescente delle restrizioni dei mezzi finanziari in conseguenza della situazione economica del paese. Con l'aumento dei 186 miliardi dello stato di previsione rispetto a quello del 1975 e con i fondi accantonati sul bilancio del Tesoro, si potrà disporre dunque, tra spesa corrente e spesa in conto capitale, di una cifra di ben 1.180 miliardi.

Per quanto riguarda la spesa corrente, è vero che essa è assorbita in massima parte dalle spese per i servizi e per il personale, ma una parte — maggiore di fronte al passato — è destinata anche ad investimenti, sia pure a carattere manutentorio e per la riparazione di danni conseguenti a calamità naturali. Si tratta, quindi, di una disponibilità considerevole che potrà contribuire ad incentivare l'economia del paese, in aggiunta a quei provvedimenti anticongiunturali che sono attualmente all'esame dell'altro ramo del Parlamento.

Chiarito ciò, riconosciuto che i fondi sono aumentati è necessario, però, far sì che i provvedimenti di contingenza diventino efficaci; quindi che le maggiori disponibilità finanziarie siano rapidamente impiegate, ai

fini occupazionali e di incremento dell'economia.

Ora, purtroppo, nonostante gli sforzi dell'onorevole Bucalossi, il Ministero dei lavori pubblici, a tutt'oggi, non ha raggiunto l'efficienza e la funzionalità necessarie; c'è da augurarsi che, nonostante queste carenze, la buona volontà della sua burocrazia, pur se minorata dall'assenteismo che investe anche la pubblica Amministrazione, riesca a superare i prevedibili ritardi nelle procedure, che potranno verificarsi nell'esecuzione delle opere.

Il relatore ci ha fornito la cifra dei residui passivi. Sarebbe veramente increscioso, in queste circostanze, fare aumentare ancora il monte di tali residui. Verrebbe meno in tal caso la finalità per la quale sono stati aumentati i fondi a disposizione del Ministero, così come quella che è a base dei vari provvedimenti anticongiunturali: ridare respiro all'occupazione, mediante anche maggiori investimenti nella realizzazione di opere pubbliche.

Un aspetto dell'attività del Ministero che lascia alquanto perplessi è quello relativo alla priorità delle scelte degli investimenti, contemplati dallo stato di previsione della spesa; infatti mentre per alcune categorie di opere si sono avuti maggiori stanziamenti, per altre, certamente di maggiore importanza ed urgenza — e lo ha rilevato anche il relatore — mi riferisco a quelle del dissesto idrogeologico, che a mio avviso sono di carattere assolutamente prioritario — le previsioni di spesa sono notevolmente inadeguate.

La nostra Commissione recentemente ha approvato il disegno di legge con il quale sono stati stanziati 45 miliardi per opere idrauliche: 30 miliardi per il Po e 15 per l'Adige; ma non ha mancato di far presente che per il dissesto idrogeologico e per la difesa del suolo si è ben lontani da una sia pur iniziale soluzione del problema. Ma di ciò dirò in seguito.

Soffermandomi su alcuni aspetti degli stanziamenti per la parte corrente noto: che per i servizi generali sono stanziati circa 46 miliardi; per la manutenzione delle opere marittime vi è stato, è vero, un miglioramen-

to (2 miliardi in più rispetto all'esercizio precedente) ma esso è assolutamente inadeguato. Se ella, onorevole Ministro, ha avuto la possibilità di girare per i maggiori porti della nazione, si sarà certamente reso conto delle condizioni di continuo degradamento in cui essi si trovano, indipendentemente dai danni verificatisi per le mareggiate di questi ultimi anni. I due miliardi, nel complesso del totale dei finanziamenti, costituiscono una cifra assolutamente irrisoria. Lo stesso dicasi per la manutenzione delle opere idrauliche, aumentata di appena 600 milioni in più rispetto all'esercizio dell'anno scorso.

Passando dalla parte corrente a quella in conto capitale, cioè agli investimenti veri e propri, si rileva che per le opere marittime si ha complessivamente un aumento di 31 miliardi e 800 milioni così distribuiti: più 2 miliardi per i bacini di carenaggio di Palermo e Trieste; più 2 miliardi per la costruzione di opere relative ai porti di I e II categoria e difesa delle spiagge; più 200 milioni per recupero e riparazione di mezzi effossori. Si hanno, inoltre, più 500 milioni per lavori di riparazione e ricostruzione di opere marittime danneggiate in seguito a mareggiate, sempre in confronto degli stanziamenti degli anni scorsi. È da tener presente che ci sono state mareggiate, ad esempio nel porto di Bari, di notevole gravità ed esse costituiscono giustamente un motivo costante di preoccupazione per l'Ufficio del genio civile per le opere marittime e per le autorità locali che non hanno mancato di far conoscere la situazione al Ministero. Ricordo al riguardo che di fronte al fabbisogno di 10 miliardi riconosciuti necessari dallo stesso Ministero per provvedere alla riparazione della diga foranea, che minaccia — per i danni subiti nelle sue strutture di subire la stessa sorte della diga di Palermo in gran parte distrutta — sono stati destinati finora solo 300 milioni che non bastano nemmeno a mettere in movimento il cantiere per la costruzione dei grandi massi e per provvedere alle iniezioni di cemento per proteggere l'opera e chiudere le numerose falle.

Per il porto di Ancona si è stanziato invece un miliardo. Eppure in occasione dell'ultimo terremoto subito da quella città nella legge speciale emanata dopo la calamità fu prevista una notevole spesa anche per il porto! Avviene spesso che si approfitta delle calamità, non solamente per riparare i danni, ma pure per inserire nelle leggi speciali anche stanziamenti al fine di risolvere problemi che nulla hanno a che fare con le calamità! Con ciò non si nega che anche il porto di Ancona è tra quelli bisognosi di opere per le sue esigenze. Sottolineo però che, approfittandosi del terremoto, furono stanziati fondi di una certa entità ai quali oggi si aggiunge un altro miliardo.

Sempre per investimenti in conto capitale sono previsti 25 miliardi in più per provvedimenti urgenti e di primo intervento per la progettazione, l'esecuzione o il completamento di opere portuali: ci vuole ben altro! Questo è uno dei settori più carenti di mezzi finanziari. Prospettando queste ed altre cifre di stanziamenti cerco di mettere in evidenza la non felice distribuzione degli stanziamenti in rapporto al grado di priorità delle opere.

A mio avviso sia le opere idrauliche per la difesa del suolo che i lavori per l'efficienza e l'ammodernamento dei porti sono due aspetti particolarmente carenti che dovrebbero invece essere preminenti negli stanziamenti di bilancio. Se vogliamo evitare che un porto come quello di Genova che è il maggior porto della nazione veda dirottare alcuni servizi marittimi verso porti stranieri che le fanno concorrenza perchè più attrezzati, bisogna correre ai ripari. Cito il porto di Genova, ma inconvenienti per inadeguate attrezzature meccaniche e di sviluppo delle banchine, per deficienza di fondali e degli impianti tecnologici, in rapporto alle moderne esigenze dei traffici si delineano in tutti i principali nostri scali della penisola e delle isole.

Si continua ad ignorare che nel sud si sono realizzate aree industriali e che il meridione ha un nuovo ruolo da svolgere nel Mediterraneo. Ne abbiamo una

testimonianza nella Fiera del Levante di Bari che quest'anno, nonostante la situazione di crisi generale d'Europa e particolarmente d'Italia, ha accresciuto, nei confronti dello scorso anno, gli affari con tutto il mondo arabo, col continente africano e con l'Asia minore, con tutte le nazioni quindi del terzo mondo, divenute indipendenti, bisognose di attingere alle nostre industrie per le loro nuove esigenze di vita civile.

Continuando nell'esame degli stanziamenti in conto capitale, per quanto si riferisce alle opere idrauliche, noto che è previsto un aumento di 7 miliardi e 346 milioni: 5 miliardi sono destinati alla costruzione, sistemazione e riparazione di opere idrauliche di prima, seconda e terza categoria (ho già rilevato in precedenza che questo settore è particolarmente carente di mezzi finanziari) mentre 2 miliardi saranno utilizzati per le vie navigabili di prima e seconda classe. Desidero soffermarmi brevemente su questo secondo aspetto.

Nel campo delle idrovie, l'Italia è forse l'ultimo paese in Europa ad avere sviluppato la navigazione interna, nonostante nell'anteguerra fosse stato previsto un programma di notevoli realizzazioni, in parte iniziato. Il collega onorevole Lombardi, che è tra i più strenui fautori di una efficiente rete delle idrovie, ha illustrato più volte quale è la situazione del settore.

Signor Ministro, questo è un problema che non può più essere trascurato. È necessario sviluppare le idrovie perchè ad esse sono destinate le merci più povere, ciò che consentirebbe alle industrie della Valle padana di poter competere a migliori condizioni nell'area della Comunità proprio per il minor costo del trasporto. Ma dirò di più: il piano di ristrutturazione della Marina mercantile assegna un ruolo importante anche alle idrovie. Infatti, è prevista la realizzazione di piroscafi speciali, attrezzati con chiatte, che possono rilevare dalla navigazione interna le materie prime povere. Si realizzerebbe in tal modo un collegamento tra navigazione interna e navigazione marittima in Adriatico con benefici effetti sulla nostra econo-

ma. Per questi motivi, ritengo che i 2 miliardi previsti a tale scopo — se vogliamo realmente sviluppare la rete delle idrovie — sono assolutamente esigui.

Ritornando al settore delle opere idrauliche, come ho già accennato in precedenza, ricordo che è stato varato di recente un disegno di legge con il quale sono stati stanziati 45 miliardi per il Po e Adige che senza dubbio rappresentano un primo contributo per la realizzazione di opere ritenute di particolare urgenza, ma nel provvedimento è stato dimenticato l'Arno, fiume a mio avviso bisognoso di nuovi finanziamenti per ulteriori opere a difesa della città di Firenze, colpita gravemente dall'alluvione del 1966. È stato elaborato al riguardo un progetto per la organica sistemazione di quel fiume, per evitare che quella città sia ancora una volta colpita da catastrofi simili. Per questa ragione, secondo me, l'Arno, sul piano delle priorità, andava considerato, alla stessa stregua del Po e dell'Adige.

C'è poi da aggiungere che il Mezzogiorno è completamente ignorato dal suddetto disegno di legge. Eppure, è noto che esiste una legge che dispone che non meno del 40 per cento degli stanziamenti comunque previsti negli stati di previsione della spesa dell'amministrazione ordinaria sia destinata ad investimenti a favore del Mezzogiorno, nella cui area esistono problemi idraulici non meno urgenti: c'è il Volturno, che è in condizioni di pericolosità continua; vi sono i Regi Lagni che allagano frequentemente parte notevole delle campagne campane producendo danni gravissimi per quelle popolazioni, per i loro raccolti e anche per alcuni abitati. Nelle regioni meridionali, vi sono letti e argini di fiumi sopraelevati sul piano di campagna e sugli abitati stessi.

Potrei continuare a lungo su questo tema, ma non intendo abusare della pazienza dei colleghi e soprattutto del Ministro che so in non piena efficienza fisica per una indisposizione che mi auguro possa superare rapidamente.

Di fronte a tali rilievi e constatazioni sorge spontanea una domanda: il Governo ha forse dimenticato che il dissesto idrogeologico del nostro paese ha assunto toni di un

crescendo rossiniano? Per affrontare un simile problema sono stati presentati da tempo due disegni di legge: il primo è di iniziativa delle Commissioni congiunte dei lavori pubblici e dell'agricoltura. Esso prevede, in rapporto al fabbisogno indicato dalla Commissione De Marchi, una spesa di 200 miliardi nei primi due esercizi per la realizzazione di opere idrauliche di competenza dei lavori pubblici e di altri 200 miliardi per opere idroforestali o agrarie di competenza di quello dell'agricoltura.

Vi è poi il disegno di legge disposto dal Governo, costretto dalle pressanti sollecitazioni del Parlamento che, pur con stanziamenti inadeguati e comunque inferiori al minimo ritenuto necessario, prevedeva a sua volta la spesa complessiva di soli 200 miliardi.

Siamo ben lontani dal piano finanziario della Commissione De Marchi che, nel 1969, prevedeva per un trentennio la spesa di circa 9.000 miliardi di cui 2.474 nel primo quinquennio, 3.148 nel decennio successivo e 3.301 miliardi nell'ultimo quindicennio. Oggi, per gli accresciuti costi dei materiali, della mano d'opera e per la svalutazione della moneta, tale cifra di 9.000 miliardi si può valutare a non meno di 18-20.000 miliardi, un importo che comincia a diventare quanto mai imponente.

Ebbene, poichè finora i provvedimenti legislativi per esigenze idrauliche hanno ignorato quelle del Mezzogiorno, io devo far presente che il piano De Marchi, al riguardo, nel primo quinquennio, aveva calcolato con carattere di urgenza una spesa non inferiore a 483 miliardi e 580 milioni, riferiti semplicemente a quattro delle regioni del Sud considerate più bisognose e di immediato intervento: Campania, Calabria, Puglie, Lucania. A tale fabbisogno occorre aggiungere l'altro non meno notevole per le frane che sono assai diffuse nel Mezzogiorno e nelle isole.

Secondo gli accertamenti fatti dall'Anas, quindi limitate a quelle che minacciano la rete stradale nazionale si registrano a tutt'oggi circa 2.500 casi di frane, talvolta con spostamenti di abitati.

Una situazione di dissesto idrogeologico così grave e preoccupante, onorevole Mini-

stro, purtroppo non è stata valutata come meritava nelle previsioni del bilancio del suo Dicastero. Voglio augurarmi perciò che sul complesso dei 328 miliardi accantonati per i lavori pubblici nel bilancio del Ministero del tesoro possa inserirsi, con una certa adeguatezza alle esigenze più assillanti, un provvedimento di legge che affronti il problema angoscioso della sistemazione della montagna e della difesa del suolo.

Una conferma dell'aggravarsi del dissesto idrogeologico si ha anche dal piano orientativo approvato con la legge 19 marzo 1952, n. 184, che prevedeva a tale scopo inizialmente una spesa di 1.450 miliardi nel trentennio, di cui 848 miliardi e 798 milioni da spendersi per opere urgenti nel primo decennio, e cioè entro il 1962. Ebbene anche tale piano nel 1959 era già salito a 1.556 miliardi e al 31 ottobre 1973 (mi riferisco agli ultimi dati della relazione sul piano che viene rimessa ogni anno al Parlamento dal Ministero dei lavori pubblici) raggiungeva i 5.000 miliardi circa.

Per i porti, di cui ho già parlato, è necessario una buona volta — d'accordo con il Ministero della marina mercantile — ultimare il nuovo piano regolatore e procedere alle nuove classifiche essendo illogiche quelle fino ad oggi in vigore.

È evidente che in questa sede bisognerà tener conto delle esigenze particolari del Mezzogiorno per le ragioni che ho già illustrato e che è inutile ripetere.

Resterebbe da fare un discorso sull'edilizia economica e popolare, ma poichè la Commissione dovrà presto esaminare il disegno di legge che prevede nuovi stanziamenti e modifiche della normativa in materia mi riservo di occuparmi del problema nella sede opportuna.

Per quanto riguarda l'urbanistica, signor Ministro, so che esiste un suo preciso impegno in proposito per varare la legge-quadro. Se è vero che l'urbanistica è ora di competenza delle Regioni unitamente all'approvazione dei piani regolatori è evidente per altro che esse devono legiferare in un quadro di norme di carattere generale che non possono differenziarsi da regione a regione.

Sempre in materia urbanistica devo ricordare che siamo alla vigilia della scadenza di alcuni termini; mi riferisco in particolare alla legge 19 novembre 1968 n. 1187 sui vincoli. Questa legge scadrà alla fine dell'anno. Si prospetta, quindi, la necessità di prorogarla tempestivamente, perchè la imminente discussione del bilancio, i vari provvedimenti legislativi già in corso di esame, gli altri disegni di legge che sono nei calendari dei due rami del Parlamento porteranno via molto tempo. Anche se il Ministero dei lavori pubblici avrà approntato la legge cornice urbanistica in breve tempo non credo che riusciremo a vararla. Per evitare, quindi, di arrivare alla fine dell'anno con la legge sui vincoli scaduta — con tutti gli inconvenienti che ne deriverebbero — e senza una normativa sostitutiva, occorre non più indugiare a prorogare la legge 1187.

Passando ad esaminare il bilancio della ANAS, ho notato che l'Azienda ha tenuto a precisare la percentuale di investimenti effettuati nel Mezzogiorno e quella che si prevede per il 1976. Senza tener conto delle autostrade in corso di realizzazione, gli investimenti dell'ANAS nel sud superano il 40 per cento previsto come minimo dalla legge che ne fa obbligo per l'amministrazione ordinaria. Questa, però, fino ad oggi è mancata a tale adempimento, come si potrebbe facilmente dimostrare. Quando parlo di « amministrazione ordinaria » intendo riferirmi in particolare al Ministero dei lavori pubblici e al Ministero dell'agricoltura.

La realtà è questa: dovendo lo Stato finanziare la Cassa per il Mezzogiorno con cifre indiscutibilmente notevoli — non discuto in questa sede se spese bene o male — ha purtroppo lesinato i finanziamenti all'amministrazione ordinaria. Ora, è giunto il momento di rendersi conto della situazione e accertare, attraverso le cifre, fino a che punto l'intervento della « Cassa » è stato sostitutivo e fino a che punto il Ministro dei lavori pubblici ha osservato, sia pure nella ristrettezza dei mezzi finanziari — l'obbligo di riservare il 40 per cento degli stanziamenti al Mezzogiorno d'Italia.

Sempre per quanto riguarda l'ANAS c'è da segnalare che il bilancio del 1976 prevede 50 miliardi in più rispetto al bilancio dell'esercizio precedente. Le maggiori spese sono assorbite in prevalenza dagli aumentati contributi in base alle leggi vigenti e dall'adeguamento delle dotazioni di bilancio alle necessità di gestione.

Tra le cifre più significative per la parte in conto capitale — trascurando la parte corrente — rilevo: per sistemazione e miglioramento della rete stradale e per raccordi alle autostrade ed a strade di grande comunicazione sono previsti 204 miliardi e 674 milioni; per contributi a favore di enti e di società concessionarie di autostrade 31 miliardi e 745 milioni; per investimenti nel Mezzogiorno 95 miliardi e 69 milioni con una percentuale del 38,8 per cento. Questo dato si riferisce ad opere e lavori eseguiti dall'ANAS, ai quali però sono da aggiungere i contributi per le autostrade nel sud da effettuarsi da parte delle società concessionarie di autostrade per 13 miliardi e 200 milioni, che fanno superare — come ho detto in precedenza — la percentuale del 40 per cento.

C'è da osservare a questo proposito — a mio avviso — che sono inadeguati i 75 miliardi e 55 milioni previsti nella parte corrente per la manutenzione della rete ordinaria come pure i 204 miliardi e 674 milioni previsti per la sistemazione e il miglioramento della rete. In questo settore, signor Ministro, molto è stato fatto ma parecchio resta ancora da fare. Mi riferisco in particolare ai raccordi con le ferrovie dello Stato e con le autostrade, all'abolizione di altri passaggi a livello, ai tratti da rettificare e infine alle circumvallazioni degli abitati da realizzare. Esistono strade nazionali che attraversano paesini in cui la circolazione diventa quanto mai difficoltosa.

Per concludere, onorevoli colleghi, devo dire che il problema delle autostrade merita un discorso a parte. La nostra commissione, a suo tempo, ha approvato il provvedimento che ha bloccato la costruzione di ulteriori autostrade. Abbiamo fatto al riguardo una vasta indagine: abbiamo ascoltato il Mini-

stro, i dirigenti dell'ANAS, e della Società autostrade dell'IRI, i dirigenti di altre società che costruiscono strade in concessione. Abbiamo così avuto una visione delle condizioni attuali della rete autostradale: quello che si è fatto, i cantieri che si sono fermati per difficoltà finanziarie; le opere programmate, e quindi già autorizzate ma che non possono essere portate a termine; le richieste presentate per alcune nuove concessioni; infine le proposte di collegamenti con le reti autostradali dei Paesi confinanti. Insomma siamo oramai in possesso di tutti gli elementi di valutazione, completati da una recente pregevole relazione ministeriale. Il problema merita una specifica seduta in modo da assumere degli orientamenti che siano di guida al Governo.

Bisogna oramai decidere sull'opportunità o meno di rimettere in attività i cantieri che si sono fermati e di accantonare, a fronte dei problemi più assillanti che riguardano l'amministrazione dei lavori pubblici, la concessione di nuove autostrade.

**Presidenza
del Vice Presidente CEBRELLI**

M I N G O Z Z I. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi. Ogni qual volta ci si è apprestati in questa legislatura ad esaminare il bilancio di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici la mia parte politica si è sempre trovata nella necessità di svolgere alcune considerazioni che erano dettate dall'esigenza di guardare ad una diversa impostazione o strutturazione del bilancio; e ciò in conseguenza della nuova realtà istituzionale venutasi a determinare con la presenza delle regioni a statuto ordinario ed anche — com'è stato qui sottolineato da altri colleghi — in conseguenza del dissesto economico che colpisce il nostro Paese. Noi avevamo sottolineato nelle altre occasioni che sarebbe stato opportuno, nel quadro di queste nuove realtà, pensare anche ad una nuova strutturazione del Ministero dei lavori pubblici che tenesse conto dei compiti trasferiti alle regioni e che una volta erano materia di competen-

za del Ministero; e che, d'altro canto, sarebbe stato opportuno pensare ad una concentrazione della spesa orientata verso alcune scelte prioritarie che consentissero di far uscire il Paese dalla crisi. È anche vero che queste considerazioni non sono state solo nostre. Sono state fatte anche da altri gruppi politici della stessa maggioranza, dagli stessi relatori; e sono state recepite dal Governo. Oggi però ci troviamo nella necessità di ripetere le stesse cose; con l'aggravante di una situazione economica ulteriormente deteriorata e per certi aspetti drammatica.

Sulla questione della ristrutturazione del Ministero cosa si è fatto? A me risulta che si è fatto qualche studio. In concreto però non si è realizzato niente. Due anni fa avemmo conoscenza — lo ricorderete anche voi — di una bozza che prevedeva appunto una ristrutturazione del Ministero dei lavori pubblici, che poi non ha avuto seguito. Eppure a me pare non sia concepibile, dopo cinque anni di esperienza regionale, che non si senta il bisogno di procedere ad una riflessione che suggerisca anche l'esigenza di ulteriori deleghe alle regioni in materia di lavori pubblici; non solo di edilizia abitativa, ospedaliera o scolastica, ma anche in altri settori di intervento che si individuano nel problema di assetto del territorio, in opere irrigue; nel settore della viabilità e dei trasporti, con riferimento anche ai porti ed agli aeroporti.

Se si va ad esaminare il decreto delegato numero 8, si nota che il Ministero dei lavori pubblici si configura come il ministero del territorio, cioè il Ministero che fissa le linee fondamentali dell'assetto del territorio; che si interessa della tutela paesaggistica, ambientale ed ecologica che svolge un ruolo di coordinamento, un ruolo promozionale, che permette una visione unitaria, certo nazionale, delle politiche di intervento, da realizzarsi però con un raccordo di tipo nuovo con le autonomie locali e con le regioni.

Onorevole Ministro, se si concorda con una visione di questo tipo, ci si rende chiaramente conto che l'assetto del Ministero deve essere completamente diverso dall'attuale, sia al centro che alla periferia.

Una ristrutturazione del Ministero, quindi, s'impone e con tale ristrutturazione anche una nuova e diversa impostazione del bilancio della spesa. Se uno dei compiti fondamentali del Ministero è l'assetto del territorio, e in questo ambito la difesa del suolo, come mai è concepibile che nei capitoli di spesa del bilancio del Dicastero medesimo non ce ne sia uno riferentesi in modo specifico, appunto, alla difesa del suolo? Abbiamo capitoli che riguardano le opere di difesa in riferimento a pubbliche calamità naturali ed è pur vero che in essi vi sono stati lievi aumenti; riguardano però interventi a ripristino di danni causati da alluvioni, piene, frane, mareggiate, dopo cioè che il danno è stato arrecato. Ho notato, non solo in questo bilancio, ma da oltre nove anni a questa parte, che non abbiamo una lira da spendere a livello di prevenzione per la difesa del suolo e la sistemazione idrogeologica. Qui è stato già detto che dopo il disastro del Polesine e di Firenze si è sentito il bisogno di effettuare un'indagine affidandola ad una commissione interministeriale nota come « Commissione De Marchi » e che tale Commissione ha avanzato precise proposte di intervento sia a breve che a medio e lungo termine, però tutto è rimasto sulla carta.

Se si escludono i 55 miliardi stanziati non molto tempo fa, i 10 miliardi per il Panaro e il Secchia, i 45 miliardi per il Po e l'Adige (sempre a stralcio di provvedimenti più generali ed organici che dovevano essere portati avanti) non si è fatto niente; ci siamo però trovati di fronte alla necessità di ricorrere a numerose leggi speciali per i danni provocati in quasi tutte le regioni del nostro Paese.

In questa legislatura, inoltre, vi è stata una iniziativa della nostra Commissione, poi seguita da un provvedimento di legge del Governo (n. 1187) e abbiamo fatto una riunione congiunta con la Commissione agricoltura, ma tutto si è fermato. La legge del Governo, che risale al giugno 1973, stanziava 110 miliardi, un importo insufficiente anche in considerazione delle previsioni della Commissione De Marchi e dell'indagine conoscitiva sulla difesa del suolo condotta dalla no-

stra Commissione insieme alla Commissione Agricoltura. Tale provvedimento poteva rappresentare un primo passo verso interventi più organici, ma è rimasto bloccato; noi ne abbiamo sollecitato la discussione, trovandoci però di fronte all'impossibilità di riprendere i lavori perchè si è detto che il Governo non era pronto e si è sentito nei corridoi che gli stanziamenti non erano più disponibili. Ora, questo è un atteggiamento che rasenta l'irresponsabilità, una irresponsabilità che abbiamo denunciato fino alla noia e che desideriamo venga chiarita dall'onorevole Ministro che abbiamo la fortuna di avere qui presente: vogliamo, cioè, conoscere i motivi per i quali il provvedimento è stato bloccato, nonostante le urgenti necessità che emergono dal Paese. Per quel che ci riguarda, impegniamo il Governo a sbloccare il provvedimento e ad affrontare con una visione più organica, anche a livello legislativo, la difesa del suolo, con un ordine del giorno che abbiamo presentato e che diamo come illustrato con questo intervento.

Sentiamo altresì il bisogno di richiamare l'attenzione della Commissione e del Governo su un altro problema non meno importante ed urgente, quello della viabilità. La nostra Commissione ha fatto rilevare al Governo, che si è quasi sempre dichiarato concorde, la necessità di sviluppare un'organica politica della viabilità e dei trasporti. Da più parti, si è lamentata, sia esaminando la situazione delle ferrovie, dei porti, degli aeroporti che della viabilità, la mancanza di un coordinamento dell'intero settore trasporti. Si è parlato di una politica di piano da elaborare in accordo con i Ministeri interessati, sentite le Regioni, da sottoporre all'esame del Parlamento, ma anche in questo settore non si è fatto il benchè minimo passo avanti. Per contro l'azienda delle ferrovie realizza il raddoppio della direttissima Roma-Firenze e l'ANAS approva contemporaneamente il raddoppio dell'Autostrada del sole nel tratto Milano-Napoli, anche se tutto ciò è andato solo parzialmente avanti perchè bloccato dalle proteste generali, non solo del Parlamento, ma anche della pubblica opinione: fino ad oggi, cioè, si è corso dietro alle domande delle aree congestionate trascurando un riasset-

to territoriale in funzione di una politica di riequilibrio economico e sociale dell'intero territorio con particolare riferimento al Mezzogiorno. Si parla di sovente delle esigenze del Sud, ma vediamo poi che le scelte anche in questo campo si concentrano particolarmente in alcune aree del centro-nord, provocando ulteriori squilibri.

Sono più di due anni che questa Commissione ha in corso una indagine conoscitiva sulla politica della viabilità con particolare riferimento alle autostrade, ma non è ancora riuscita a concluderla. Io ritengo invece che tale conclusione sia urgente perchè mi pare necessario acquisire orientamenti e assumere decisioni che trovino poi corrispondenza a livello di Ministero dei lavori pubblici, ANAS e, più in generale, Regioni ed enti locali.

L'indagine era stata dettata da una preoccupazione che credo fosse pressochè unanime all'interno di questa commissione ed era quella di rivedere con urgenza tutta la politica del settore. Ci sembrava cioè indispensabile bloccare ogni ulteriore investimento autostradale per dirottarlo verso altri settori che richiedessero una immediatezza di intervento e che consentissero di contribuire alla ripresa economica, alla difesa dei livelli occupazionali.

Noi preghiamo in questa occasione il signor ministro di permetterci di giungere quanto prima alla conclusione di questa indagine conoscitiva.

M A D E R C H I . Rinnoviamo la preghiera...

M I N G O Z Z I . Rinnoviamo questa preghiera; anche perchè il ministro ha sentito il bisogno — anche lui, oltre alla Commissione — di esaminare più approfonditamente il problema. È stata costituita una commissione ministeriale di studio. Ringraziamo il ministro di averci fatto giungere le conclusioni dei lavori di questa commissione. Mi pare che le conclusioni siano pressochè analoghe a quelle che la mia parte politica — ma non solo la mia parte politica — aveva in più occasioni sollecitato. Infatti, questa commissio-

ne, nel suo elaborato, che risale a pochi mesi fa (porta la data del giugno 1975), propone: 1) il diniego di ogni ulteriore affidamento di concessioni; 2) il blocco di tutti i nuovi appalti, ad eccezione di quelle opere accessorie strettamente indispensabili al completamento ed alla funzionalità dei tratti eseguiti; 3) il blocco di qualsivoglia revisione dei piani finanziari. La commissione avanza anche altre proposte che varrà la pena esaminare nella sede opportuna; comunque, sottolinea anch'essa la necessità di un piano organico dei trasporti e di una particolare attenzione alla viabilità ordinaria che viene considerata come alternativa alla costruzione di nuovi tratti autostradali.

Nel decreto-legge che è all'esame in questi giorni dell'altro ramo del Parlamento, mi pare, onorevole ministro, sia stato aggiunto un emendamento che blocca ogni ulteriore investimento per le autostrade e questo è indubbiamente un passo avanti. Ma anche in rapporto alla viabilità ordinaria, l'ANAS non può continuare a programmare autonomamente la propria politica di intervento. Ci sono mezzi limitati di intervento; e proprio per questo, anche per la viabilità ordinaria bisogna effettuare scelte di carattere prioritario, che non possono essere prese dalla sola ANAS, ma che devono essere concordate con le regioni. Sono le regioni che devono indicare le scelte prioritarie di intervento, anche nei settori della viabilità ordinaria. L'onorevole Ministro sa, ad esempio, che la regione Emilia-Romagna ha indicato nell'ultimazione della E 7 l'intervento prioritario dello Stato. Ed ha ascoltato anche qui, in occasione della discussione del bilancio di previsione 1975, le richieste toscane che si orientavano particolarmente verso la sistemazione della Firenze-Livorno. E molte regioni insistono, come è già stato detto, sulle transegiuali nelle grandi città.

Quindi, anche per quanto riguarda l'ANAS ho già detto in altre occasioni, si sente la necessità di una sua diversa strumentazione, di una sua diversa strutturazione che preveda un maggiore decentramento, almeno a livello dei compartimenti regionali, che permetta scelte più puntuali, più corrispondenti alle esigenze del Paese.

Non desidero dilungarmi ulteriormente. Ci sono comunque problemi non meno urgenti ed importanti che riguardano l'edilizia abitativa, l'edilizia scolastica nonché quella ospedaliera e igienico-sanitaria che richiedono un approfondimento. Immagino che saranno trattati da altri colleghi che interverranno nella discussione. Comunque, questi temi, queste esigenze di scelta prioritaria, ci riportano tutti alla necessità di una diversa strutturazione operativa del Ministero dei lavori pubblici; e ci riportano anche alla necessità di andare verso una ristrutturazione di tipo nuovo della stessa Azienda autonoma delle strade. Se vogliamo sul serio far assolvere un ruolo, ad esempio, all'edilizia, nel quadro della ripresa economica, bisogna creare le condizioni per intervenire in modo dirimpante subito nell'economia italiana con questi investimenti prioritari. Mentre noi vediamo, signor Ministro, che ci troviamo ancora di fronte, come l'anno scorso, come negli anni passati, al fatto che non riusciamo a spendere quello che stanziamo, ma ci portiamo dietro tremila miliardi di residui passivi per il Ministero dei lavori pubblici e cinquecento miliardi di residui passivi per l'ANAS; e gran parte di questi residui riguardano settori che reputiamo prioritari.

Z A C C A R I . Il mio intervento sarà molto breve in quanto desidero esporre alcune considerazioni su di una attività particolare del Ministero: il servizio idrografico.

Aderisco preliminarmente in pieno alla relazione chiara e sintetica, come è stata definita dal nostro Presidente, del senatore Santi, ma — proprio riallacciandomi ad una sua osservazione sulla difesa del territorio — desidero richiamare l'attenzione del signor Ministro e della Commissione sul servizio idrografico.

Avevo raccolto delle informazioni su questo servizio in occasione della discussione sul disegno di legge — già ricordato da altri colleghi — sulla difesa del suolo. Un articolo del provvedimento infatti riguardava proprio la riorganizzazione del servizio idrografico. Desidero ora esporle in questa sede per rivolgere un pressante invito al Ministro af-

finchè voglia prendere a cuore concretamente questo aspetto dell'attività del suo Ministero al fine di una sua effettiva riorganizzazione e di un suo valido potenziamento.

Innanzitutto ricorderò che il servizio idrografico del Ministero fu istituito nel 1917 perchè provvedesse alla rilevazione di tutti gli elementi meteorologici e idrologici necessari per una conveniente conoscenza, estesa a tutto il territorio nazionale, delle caratteristiche della piovosità e del regime dei corsi d'acqua. Importanza primaria veniva attribuita alle indagini sulle possibilità di utilizzazione dei deflussi naturali e agli studi inerenti alle opere di sistemazione per la difesa dalle piene. Si crearono 9 sezioni autonome del Genio civile: Genova, Bologna, Roma, Pescara, Bari, Catanzaro, Cagliari, Palermo; tre uffici speciali del Genio civile: ufficio idrografico del Magistrato delle acque, con sede a Venezia; ufficio idrografico del Po, con sede a Parma e ufficio idrografico dell'Arno, con sede a Pisa.

Ora, se esaminiamo la situazione del personale del servizio idrografico constatiamo che è veramente abnorme. Difatti, mentre nel 1938 erano addetti al servizio, tra personale direttivo e di concetto, 41 ingegneri, 61 geometri e 17 disegnatori, oggi, al settembre 1975, la situazione si è così modificata: sono addetti al servizio 17 ingegneri 43 geometri ed 8 disegnatori. Infine, ci troviamo di fronte alla gravissima situazione degli uffici di Milano, Torino, Genova, Catanzaro e Pisa che mancano addirittura di un direttore.

Non posso fare a meno di esprimere la mia preoccupazione per questa situazione data la fondamentale importanza che il servizio idrografico ha in relazione alla difesa del suolo. Essa richiede la conoscenza di tutti gli elementi, la cui elaborazione non può che essere fatta proprio dal servizio idrografico. Ora, a questo servizio, il bilancio di quest'anno — e ne devo dare atto al Ministro — porta un aumento di 100 milioni in quanto si passa dai 400 milioni stanziati nell'esercizio finanziario 1975 ai 500 milioni stanziati per l'esercizio 1976. C'è stato un miglioramento ma siamo ancora lontani dalla possibilità di rendere

questo servizio veramente efficiente e valido per tutti i vasti compiti che deve adempiere per quanto riguarda la rilevazione di tutti gli elementi utili e indispensabili per una conoscenza profonda e adeguata di tutti i fenomeni. Il servizio dispone di una rete di stazioni base di osservazione costituita di circa 7.000 unità: 3.580 per i rilevamenti degli afflussi atmosferici; 1.110 per le misure della temperatura dell'aria; 635 per lo studio delle falde freatiche; 1.400 per i rilevamenti dei regimi dei corsi d'acqua.

Il complesso di tutti questi rilevamenti e il complesso di tutti gli studi che possono essere attuati in base ai rilevamenti vengono realmente ad essere messi in pericolo dalla carenza di personale e di finanziamenti.

Dalle informazioni che ho assunto rilevo che il servizio idrografico è stato sempre citato negli anni passati come un modello. Ne è una prova che molte nazioni africane e sud-americane si sono rivolte all'Italia per poter prendere a modello l'organizzazione di questo servizio. Ora non vorrei che — a causa del depauperamento dei quadri e dell'esiguità dei mezzi finanziari a disposizione — il servizio idrografico possa venir meno alla sua fondamentale funzione.

Per questi motivi, signor Ministro, mi sono permesso di richiamare la sua attenzione e quella dei colleghi della Commissione su questo piccolo problema: piccolo per l'entità numerica degli addetti ma di fondamentale importanza per la sua funzione e per quelli che possono essere i risultati dei suoi studi.

Mi auguro, signor Ministro, che ella voglia prendere a cuore il servizio idrografico e predisporre la sua riorganizzazione e il suo potenziamento nel senso auspicato dal disegno di legge sulla difesa del suolo. Ritengo che sull'argomento non sia necessario un ordine del giorno in quanto il mio intervento può essere sufficiente. D'altronde ella, signor Ministro, ha dimostrato di seguire con attenzione i lavori della nostra Commissione e sono certo che darà tutto il suo impegno per risolvere il problema che ho prospettato.

Devo infine, ricordare anche i servizi niareografico e sismografico, giudicando

che questi servizi debbano essere assolutamente potenziati e riorganizzati, perchè in effetti ne va dello stesso futuro del nostro Paese, soprattutto per quella difesa del suolo e del territorio che è di fondamentale importanza anche per un avvenire un po' più sereno e tranquillo delle nostre popolazioni.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione della tabella n. 9 è rinviato ad altra seduta.

Mercoledì prossimo la Commissione discuterà lo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

La seduta termina alle ore 12,15.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 16 OTTOBRE 1975

Presidenza del Presidente **SAMMARTINO**

La seduta ha inizio alle ore 9,45.

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

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1976

— 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 1976 - Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici ».

Come i colleghi ricordano, nella seduta del 24 settembre, dopo aver ascoltato la relazione del senatore Santi, sono intervenuti nel dibattito i senatori Crollalanza, Mingozzi — il quale ha presentato due ordini del giorno — e Zaccari. Proseguiamo quindi nella

discussione generale ascoltando gli altri senatori iscritti a parlare, primo dei quali è il senatore Grossi.

GROSSI. Se dovessimo riferirci solo alla tabella n. 9 il nostro parere non potrebbe essere positivo. Senonchè un giudizio politico deve investire un quadro più vasto, considerando i vari elementi che concorrono a formare il settore di cui ci occupiamo; e precisamente gli avvenimenti verificatisi dopo che la tabella è stata elaborata. Mi riferisco, con maggior precisione, agli interventi straordinari per l'edilizia abitativa approvati poco prima delle elezioni e, soprattutto, ai decreti-legge anticongiunturali, che in buona parte hanno investito il settore dei lavori pubblici.

Sotto questo aspetto è chiaro che il giudizio politico migliora considerevolmente perchè il contenuto dei suddetti decreti rappresenta un intervento concreto dal punto di vista finanziario, rappresenta l'inizio di una politica quale ripetutamente avevamo richiesto in questa Commissione: una forte ripresa, da parte del Governo, nell'impegno relativo all'edilizia abitativa. Pertanto, sotto questo aspetto, è giusto che il nostro Gruppo si esprima favorevolmente sul bilancio in esame.

Ciò non toglie che, nell'analisi della situazione del Ministero, si possano rilevare ancora una serie di deficienze che però vanno prospettate nell'ambito, ripeto, di un indirizzo positivo, e di una svolta nella politica governativa.

Potremmo quindi essere davvero all'inizio di un salto di qualità tale da accogliere le richieste unanimemente avanzate dalla Commissione negli anni passati e che con piacere vediamo oggi affrontate in maniera positiva (naturalmente con la riserva di vedere come si andrà avanti nei prossimi mesi), almeno per alcuni settori.

Particolarmente positivo troviamo, nell'ambito dei suddetti provvedimenti, il blocco di nuove iniziative autostradali: anche questo rappresenta una scelta sulla quale si è molto insistito da parte nostra, anche se — lo abbiamo già detto in Aula in sede

di esame dei decreti in questione — possono esservi alcune eccezioni per determinati settori autostradali. In merito ci sono state date dall'onorevole Ministro delle delucidazioni, che meriterebbero un approfondimento anche in Commissione; però l'indagine sulle autostrade non è ancora pervenuta ad una conclusione, e di conseguenza sopravvive una serie di grosse società autostradali le quali non hanno però i fondi nè per i mutui nè per una normale gestione. Occorre pertanto capovolgere la situazione, agire sulla logica e sul principio di queste autostrade, cui troppo facilmente si è dato un avvio politico e finanziario e che oggi ci appaiono invece in una situazione completamente ribaltata; infatti il principio del loro autofinanziamento è completamente fallito.

Proseguendo nelle mie osservazioni, signor Ministro, debbo dirle di aver letto con piacere, nelle considerazioni generali della relazione che accompagna il bilancio, l'espressione della volontà di addivenire al riordinamento del Ministero. Ci auguriamo di vedere presto il risultato di tale lavoro, che certamente presenta degli aspetti delicati in quanto comporta rapporti con altri ministeri. Ad esempio, per quanto riguarda i porti, la competenza è più della marina mercantile che dei lavori pubblici; così come la navigabilità interna, che è materia più che altro di competenza dei trasporti e che viene invece gestita dal Ministero dei lavori pubblici. Speriamo di vedere, nella prospettata ristrutturazione, risolto il problema dei suddetti rapporti; nonchè l'altro — ancora più importante, direi — della razionalizzazione dei rapporti con le Regioni, soprattutto per quanto riguarda la politica dell'assetto territoriale che, se giustamente dovrà rimanere competenza primaria del Ministero dei lavori pubblici, comporterà necessariamente un approfondimento delle relazioni con le Regioni.

All'uopo corre l'obbligo di ricordare ancora il fatto che in Parlamento non si è avuto ancora nessun cenno, da parte del Governo, circa una proposta di legge relativa alla ripresa della legge urbanistica vigente; e tutti sappiamo che tra qualche mese scadrà la proroga decisa a suo tempo, la quale po-

neva rimedio alla famosa sentenza della Corte costituzionale con cui si ponevano dei termini di tempo alla validità delle scelte di esproprio, almeno a quelle dei comuni, previste dalla legge. Dopodichè non avremo norme sostitutive in materia, come ci auguravamo tutti, anche i ministri suoi predecessori, che avevamo sollecitato per una risposta sull'argomento e che avevano promesso una pronta presentazione del provvedimento. Ora, se è urgente risolvere la questione del momento, è chiaro che è molto importante, per il Paese, avere una legge efficace e definitiva. Quindi, se sarà giocoforza accettare un provvedimento di rinvio, lo accetteremo; ma insistiamo perchè si provveda intanto ad elaborare delle nuove norme urbanistiche, tali da definire una volta per tutte il regime urbanistico.

Per quanto riguarda la difesa del suolo esistono gravissime lacune. L'accenno, anche piuttosto lungo, che la relazione al bilancio fa a tale problema, riprendendo ancora il discorso della commissione De Marchi, dà l'impressione che a livello governativo ci si nasconda dietro il fatto che esistono dei provvedimenti all'esame dal Senato mentre in realtà non ci si è mossi per arrivare ad una soluzione definitiva.

Vi sono state parecchie sedute congiunte con la Commissione agricoltura; ed io ho partecipato anche alle riunioni di maggioranza tenute per elaborare una linea unitaria, nell'ambito della maggioranza stessa. Ma all'improvviso tutto questo si è misteriosamente interrotto, dopo alcuni accenni ad impossibilità e a contrasti esistenti tra le tesi sostenute dal Ministero dei lavori pubblici e quelle sostenute dal Ministero dell'agricoltura. A parte il fatto che esistevano anche allora, anche se in misura minore di oggi, questioni di stanziamento, la cifra che viene da anni indicata per l'apposito stanziamento oggi si è nel suo valore reale, più che dimezzata, stante l'enorme aumento dei prezzi verificatosi nel campo dell'edilizia (i materiali edili sono proprio quelli che vengono usati, per lo più, negli interventi per la difesa del suolo) ed i problemi riguardanti la manodopera, che hanno aggravato ancor più la situazione.

Esprimo pertanto l'auspicio che il Ministro affronti decisamente il problema; a meno che non si ritenga di lasciare per il momento ancora in sospenso la questione della difesa del suolo sperando che non accada nulla di grave, come spesso è capitato.

Il problema è stato denunziato, però non sono stati presi provvedimenti. Questa carenza di iniziative non ha conseguenze finchè le cose vanno bene ma se succede un evento tragico tutto viene a galla.

Per quanto riguarda, invece, i porti, le cose cominciano ad andare per il loro verso; lo stesso si può dire per l'edilizia scolastica per la quale il Parlamento ha approvato un apposito provvedimento; per l'edilizia universitaria sono sorti, invece, degli ostacoli che, mi auguro, siano superati al più presto. Sarà così possibile dare alle università una base di finanziamento per risolvere alcuni problemi urgenti. Però, nel settore dell'edilizia universitaria, quella che è carente è la programmazione o almeno una prospettiva di programmazione. Non si possono risolvere i gravi problemi che le università devono affrontare solo stanziando ogni tanto un po' di miliardi. Occorre dare alla spesa un indirizzo programmato. Si tratta di una richiesta molto sentita e che è stata avanzata anche in sede di Commissioni congiunte istruzione e lavori pubblici.

Mi auguro, quindi, che per quanto riguarda il disegno di legge per l'edilizia universitaria siano superati quanto prima tutti gli ostacoli in modo che il provvedimento possa riprendere il suo cammino. Devo anche sottolineare che non si tratta di intralci dovuti alle Commissioni ma che occorre superare remore a livello ministeriale.

Desidero, ora, accennare al problema delle idrovie. Devo darle atto, signor Ministro, di avere mantenuto gli impegni presi in occasione della discussione del bilancio per il 1975. Infatti, è stata presentata presso la nostra Commissione la proposta di legge per il finanziamento di tre canali nel nord. Ciò va giudicato positivamente in quanto per anni e anni sono stati presi impegni mai mantenuti. Certo, si può osservare che i finanziamenti previsti sono insufficienti, pe-

rò — secondo me — è importante che la Commissione lavori pubblici del Senato cominci ad affrontare in termini generali e realistici il discorso della navigazione interna e fluviale in Italia. Per il passato sulla navigazione interna si erano accentrati i sospetti particolarmente dei meridionalisti che la giudicavano una infrastruttura valida soltanto per incentivare lo sviluppo industriale ed economico del nord. Oggi i sospetti sono caduti e la navigazione interna è vista da tutti per quella che realmente è: una infrastruttura di trasporto che ha assunto attualmente una maggiore validità rispetto al passato soprattutto in considerazione della crisi energetica che stiamo attraversando. Non solo, ma tenendo conto delle attrezzature secondarie che la navigazione interna presuppone — per esempio i porti fluviali — si potranno avere ripercussioni positive anche sullo sviluppo industriale in quanto essa potrà rappresentare un'alternativa al collegamento viario tra nord e sud. Comunque, anche per le idrovie è valido il discorso del decentramento e del loro coordinamento con le altre infrastrutture quali, ad esempio, aeroporti e autostrade. Fatte queste osservazioni, desidero anche sottolineare che la politica di sviluppo delle idrovie deve essere continuata. Il sistema delle idrovie, secondo me, deve essere inserito nel piano generale dei trasporti che — secondo gli impegni assunti — il Governo dovrebbe presentare entro il 1976.

Un'ultima osservazione riguarda l'ANAS. Questa azienda ha necessità di maggiori stanziamenti in quanto, dal momento che sono state sospese le realizzazioni di nuove autostrade, essa deve affrontare una politica di rivalutazione delle strade statali e secondarie. I fondi che attualmente sono a disposizione dell'ANAS non sono sufficienti. Considerando che i costi di manutenzione sono enormemente aumentati, l'ANAS a mala pena potrà affrontare una efficace politica di manutenzione delle strade statali e secondarie.

Quindi, nel prossimo bilancio, dovranno essere presi in seria considerazione i problemi della viabilità statale e secondaria prevedendo in questo ambito un ruolo diverso

da assegnare alle Regioni. Gli enti regionali devono diventare i maggiori interlocutori dell'ANAS in quanto essi conoscono le reali esigenze delle popolazioni e quindi possono dare un contributo costruttivo per la realizzazione di una politica che corrisponda realmente ai bisogni.

Concludo il mio intervento annunciando che il Gruppo socialista esprimerà parere favorevole sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

SANTALCO. Signor Presidente, signor Ministro, concordo in pieno con le osservazioni fatte dai colleghi che finora sono intervenuti nella discussione.

Da parte mia, desidero sottolineare l'urgenza che sia affrontato e risolto il problema della difesa del suolo. Da tutte le parti politiche e in più occasioni sono venute delle sollecitazioni affinché i disegni di legge giacenti presso le Commissioni riunite 8ª e 9ª possano essere finalmente varati. Purtroppo, sembra che non sia possibile completare l'esame dei provvedimenti perchè manca l'intesa tra i Ministeri interessati, cioè il Ministero dei lavori pubblici e il Ministero dell'agricoltura. Le calamità che costantemente colpiscono il nostro Paese, signor Ministro, non consentono ulteriori perdite di tempo. È urgente realizzare la sistemazione idrogeologica del nostro Paese. Pertanto colgo l'occasione della sua presenza, per invitarla a fare tutto quanto è nelle sue possibilità per sbloccare l'iter dei disegni di legge sulla difesa del suolo.

Fatte queste sollecitazioni, desidererei ora sottoporle, signor Ministro, alcuni problemi di caratteri particolare. Uno di questi è emerso in questi giorni in sede di conversione in legge del decreto 13 agosto 1975, n. 376, concernente provvedimenti per il rilancio dell'economia con particolare riguardo alle esportazioni, all'edilizia e alle opere pubbliche. La Camera dei deputati, durante l'esame del provvedimento in Aula, ha accolto un emendamento, proposto dalla competente Commissione, inserendo nel testo del disegno di legge l'articolo 18-bis. Con tale articolo si blocca non solo la costruzione

di nuove autostrade — decisione questa che ci trova tutti d'accordo — ma anche il completamento delle autostrade già iniziate. Al riguardo porto a conoscenza della Commissione la situazione che si è creata in Sicilia. Ella sa, signor Ministro, che l'autostrada Messina-Palermo non è ancora completa; la notizia ci è stata fornita proprio da lei in occasione dell'indagine conoscitiva sulle autostrade. Esistono ancora dei lotti che devono essere appaltati. Ora, con l'approvazione della norma che ho precedentemente ricordato da parte della Camera, non credo che il consorzio, cui è affidata la realizzazione dell'autostrada, possa appaltare i lotti non ancora costruiti. L'ANAS sicuramente non darà il suo assenso alle gare di appalto.

Ebbene, signor Ministro, si arriva all'assurdo che l'Assemblea regionale siciliana, vista la carenza dello Stato in materia di finanziamenti, approva la legge 3 giugno 1975, n. 30, con la quale vengono stanziati a favore del consorzio 30 miliardi di lire per il completamento dell'autostrada Palermo-Messina concedendo inoltre una garanzia di altri 40 miliardi ed il Parlamento nazionale vara una norma che blocca tutto.

La nostra Commissione ha espresso, il 7 ottobre 1975, il parere sul disegno di legge n. 2146 in sede consultiva ed in quella sede ha sottolineato questo aspetto del problema. In tale parere essa, dopo aver preliminarmente concordato sul fatto che, rientrando l'argomento dei provvedimenti in titolo nell'ambito della sua specifica competenza, sarebbe stato auspicabile che fosse stata chiamata a pronunciarsi in sede referente, congiuntamente alla Commissione bilancio, dichiarava di non opporsi all'ulteriore corso degli stessi, richiamando peraltro l'attenzione della Commissione di merito su alcuni punti. Uno di questi, il punto 2), ricordava che l'articolo 18-bis del decreto-legge n. 376, il quale prevede la sospensione della costruzione di nuove tratte autostradali di cui non sia stato ancora effettuato l'appalto, ancorchè assentite in via amministrativa, sembra pregiudicare la possibilità del completamento di tratte autostradali non ancora appaltate e per le quali, tut-

tavia, sia stato previsto, come per l'autostrada Messina-Palermo, un apposito finanziamento a carico della Regione.

Signor Ministro, mi permetto di richiamare la sua attenzione su questo grave problema, perchè non solo la suddetta autostrada non potrà essere completata ma, come lei m'insegna, salterà anche il piano finanziario a suo tempo predisposto dal consorzio per l'autostrada ed approvato dall'ANAS; perchè è ovvio che in tanto il piano finanziario ha un senso in quanto sarà completata ed utilizzata l'autostrada, altrimenti esso non avrà più motivo di essere. Bisogna quindi trovare una soluzione.

Per la verità, in sede di conversione in legge del decreto in questione, il sottosegretario per il tesoro onorevole Mazzarino assunse, per conto del Ministro, alcuni impegni accogliendo un ordine del giorno che invitava il Governo a presentare, con procedura d'urgenza, un disegno di legge tendente a stabilire quali autostrade si dovessero completare, quali tronchi di dovessero autorizzare o meno. Però, signor Ministro, malgrado ciò, sono veramente preoccupato, in quanto gli impegni che vengono presi dal Governo spesso non vengono mantenuti. Mi permetto quindi di richiamare la sua attenzione sull'argomento perchè la materia rientra nella competenza dei lavori pubblici. Non so se ci faremo promotori della presentazione di un disegno di legge, che mi auguro possa, in ogni caso, raccogliere le firme di tutti i componenti della Commissione, giacchè questa ha espresso, come ho detto, il suo pensiero in ordine al problema. Gradirei, comunque, una parola dell'onorevole Ministro tale che ci tranquillizzi. Lei si rende conto inoltre, signor Ministro, che non intervenendo si rischia di vedere licenziati circa 5.000 operai! La prego vivamente di dire qualcosa che possa rasserenare le popolazioni interessate.

E colgo ancora l'occasione della sua presenza per richiamare la sua attenzione sulla preoccupazione degli amministratori degli enti locali siciliani per il fatto che opere già finanziate dal Ministero dei lavori pubblici — vedi reti fognanti, edifici comunali, inceneritori di rifiuti solidi, impianti elettrici, eccetera — non possono essere realiz-

zate perchè il Provveditorato alle opere pubbliche di Palermo non è in condizione di emettere i relativi decreti per la mancata assegnazione dei necessari fondi da parte del Ministero. Non solo, ma ancor meno è in grado di finanziare le maggiori spese nascenti dalle gare in aumento regolarmente autorizzate. I finanziamenti bloccati sono parecchi; il Provveditore, da me sollecitato per alcune pratiche, risponde che non ha i fondi accreditati per poter dare il via ai provvedimenti, con la conseguenza che si bloccano i lavori con grave danno per le zone interessate e con la certezza che in avvenire non saranno più realizzati dato il costante aumento dei prezzi, che costringerebbe a rifare i progetti.

Desidererei infine sottoporre all'onorevole Ministro un altro problema, non meno importante degli altri.

A seguito dell'alluvione del dicembre 1972-gennaio 1973, che ha colpito alcune zone della Sicilia e della Calabria, la direzione generale dell'ANAS ha predisposto, fra l'altro, un progetto per la sistemazione della strada statale n. 185 di cui ebbi modo di parlare già in sede di esame del bilancio 1975. Tale strada collega i comuni di Novara di Sicilia e Mazzarrà Sant'Andrea con la strada statale n. 113, cioè la Messina-Palermo. Il predetto progetto è stato riconosciuto meritevole d'approvazione ed è stata indetta la gara d'appalto, che successivamente sembra sia stata sospesa per motivi che non conosco. I fondi sarebbero stati stornati! Ora, poichè le condizioni della statale n. 185, soprattutto tra i comuni suddetti, destano vive preoccupazioni ai fini della sicurezza della circolazione degli automezzi, soprattutto nel periodo invernale, le chiedo, onorevole Ministro, di voler predisporre, se necessario, l'aggiornamento della perizia nella parte che riguarda i prezzi e quindi il finanziamento, affinché nel più breve tempo possibile possa essere indetta la gara e possano essere così iniziati i lavori. In alcuni punti la sede stradale è stata completamente asportata dalle frane ed il tracciato è sempre sotto la minaccia delle frane stesse; per cui nella stagione invernale le popolazioni locali restano isolate, con vivo

malcontento per il disinteresse di chi ha il dovere d'intervenire.

Le speranze che erano nate con l'approvazione dei provvedimenti a favore delle zone alluvionate ormai si sono spente da un pezzo e la sfiducia nei confronti degli organi dello Stato, purtroppo, signor Ministro, è completa.

Chiedo scusa se ho dovuto richiamare la sua attenzione su problemi interessanti zone limitate del nostro Paese, ma anche questi sono problemi importanti. Al riguardo gradirei avere qualche notizia.

M A D E R C H I . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, anch'io condivido l'opinione del senatore Grossi, se non avessimo di fronte la situazione grave e difficile — che tutti conosciamo — nel settore delle opere pubbliche, dell'edilizia abitativa che scolastica e delle altre infrastrutture interessanti la vita sociale del nostro Paese, forse non varrebbe la pena di intervenire sul bilancio che è al nostro esame.

D'altra parte, signor Ministro, faccio appello alla sua sensibilità politica perchè sono costretto ad esternarle il mio profondo disagio per il fatto di dover intervenire su questo bilancio quando lei non ha ancora consentito alla nostra Commissione di pervenire a delle conclusioni per quanto riguarda la nota vicenda delle autostrade. E ciò dopo le ripetute richieste che sono state avanzate, dopo gli inviti pressanti che le sono stati rivolti e dopo gli esiti infelici, mi consenta l'espressione — ai quali è pervenuto il Ministero dei lavori pubblici dando l'assenso all'approvazione di quella norma, cui prima si riferiva il collega Santalco, la quale dimostra come in questa materia ci si muova senza indirizzi precisi. Nel Consiglio d'amministrazione dell'ANAS lei, signor Ministro, fa approvare tutte le proposte provenienti dalle Società autostradali; in Parlamento dà il suo consenso all'approvazione di una norma con la quale si bloccano anche le tratte indispensabili per rendere agibili opere che sono state già in parte costruite e per giunta non finanziate direttamente dallo Stato. In questo modo si ottengono risultati opposti a

quelli auspicati. Lo scopo dei decreti che il Parlamento ha approvato è quello di creare nuove possibilità di occupazione o almeno di assicurare il mantenimento dei livelli attuali. La norma approvata dalla Camera dei deputati, invece, anche se solo nel caso specifico dell'autostrada Messina-Palermo, ha creato le condizioni perchè cospicui fondi vadano a ingrossare i residui passivi. Infatti, l'appalto non potrà essere fatto e i fondi non potranno essere utilizzati con una duplice ripercussione negativa: dal punto di vista del completamento dell'opera e dal punto di vista dell'occupazione. Ciò non sarebbe avvenuto se avessimo portato a termine l'indagine conoscitiva sulle autostrade perchè — in quella sede — avremmo adottato orientamenti precisi. Comunque, per quanto riguarda questo problema mi affido, signor Ministro, alla sua sensibilità politica: lei deve fare in modo che l'argomento possa essere chiuso definitivamente.

Entro, ora, nel merito degli stanziamenti del bilancio. Siamo di fronte ad un bilancio di ordinarissima amministrazione, nel quale alcuni aumenti sono compensati da fortissime riduzioni. I servizi generali, per esempio, aumentano di 3.236 milioni ma la viabilità non statale, cioè quella di competenza delle Regioni a statuto speciale, diminuisce di 3.838 milioni. Quindi, l'aumento è largamente compensato dalla detrazione. Ci sono aumenti relativi alle opere marittime, alle opere idrauliche, all'edilizia abitativa ma si tratta di aumenti che sono stati determinati da leggi che il Parlamento ha già approvato. Si registra, poi, un incremento di 40 miliardi per far fronte ai maggiori oneri derivanti dalle gare di appalto ma, secondo me, la cifra è del tutto inadeguata rispetto a quelle che sono le effettive necessità.

Fatte queste considerazioni di natura contabile, sorge spontanea una serie di interrogativi ai quali occorre dare una risposta. Quale è l'orientamento politico che emerge da questo bilancio? Che cosa si intende fare? In che modo ci si intende muovere? Quali sono le questioni grosse che il paese ha di fronte e che il Ministero dei lavori pubblici intende affrontare? Il problema della difesa del suolo, ad esempio, è ignorato; eppure, ci

troviamo di fronte alla necessità continua di dover intervenire non per riparare i danni ma per attenuare le conseguenze di alluvioni, frane ed altri eventi che sono determinati da un mancato intervento a difesa del suolo del nostro paese. In una situazione economica che non solo permane grave ma che tende ad aggravarsi ulteriormente, nella quale le industrie private e anche quelle pubbliche non trovano una soluzione ai grandi problemi che hanno di fronte, dove le questioni si pongono molto spesso in termini di ristrutturazione, ammodernamento, miglioramento della produzione eccetera, abbiamo un Ministero dei lavori pubblici che, al di là degli interventi che sono stati previsti da particolari leggi approvate dal Parlamento e che costituiscono interventi inadeguati, non riesce a proporre niente altro. Non è mia intenzione pretendere che nel bilancio per il 1976 ci siano somme favolose per risolvere tutti i problemi che sono stati prospettati ma per lo meno che ci sia l'impostazione politica che ne assicuri la soluzione. Invece, non c'è niente di tutto questo. Che cosa si pensa di fare, per esempio, per andare incontro alle esigenze vivissime della stragrande maggioranza dei centri urbani del nostro paese che stanno andando in rovina e che non sono più in grado di assicurare un'abitazione accettabile ai cittadini italiani? Questa situazione non è tipica solo delle grandi città dove esiste il famosissimo fenomeno della speculazione edilizia che espelle dai centri urbani le masse di cittadini che vi sono nate e che vi risiedono per far posto ad abitazioni di lusso e per destinare queste zone ad un uso diverso da quello che naturalmente spetterebbe loro. Ma si riscontra anche in tanti paesi del nord e soprattutto del centro e del sud che stanno diventando ormai fatiscenti, che non sono più abitabili, nei quali si accentua sempre di più la carenza di servizi e di attrezzature civili e per i quali non si prevedono interventi neppure minimi. Però, poi, registriamo i casi di salmonella, il colera ed altre gravissime epidemie che falciano tante vite umane.

Per quanto riguarda, poi, le grandi infrastrutture, in che modo si pensa di interveni-

re? Quale orientamento il Ministero dei lavori pubblici indica per arrivare alla formulazione di programmi concordati con le Regioni che possano garantire la soluzione dei problemi più importanti che abbiamo di fronte? Abbiamo approvato dei provvedimenti con i quali si interviene nel settore dell'edilizia abitativa, stanziando delle somme che, se non sono adeguate, non sono neanche di poco conto. A nostro parere, comunque, tale tipo di intervento ha appena la possibilità di assicurare il mantenimento di una situazione non accettabile: è necessario, cioè, predisporre provvedimenti organici, provvedimenti di lungo periodo, provvedimenti che diano la garanzia del finanziamento sia agli enti pubblici che operano nell'edilizia, sia ai privati, in modo che questo grosso problema possa essere risolto; e ci adopereremo perchè tutto ciò possa realizzarsi nel più breve tempo possibile.

Intanto, però, i problemi della casa, nonchè dello sviluppo delle nostre città, dei nostri centri abitati, come vengono affrontati e risolti? Signor Ministro, continuiamo ad andare avanti con il doppio metodo instaurato dalla legge n. 865, per cui l'area rientrando tra quelle previste dalla legge n. 167 si paga ad un determinato prezzo (ma nessuno lo paga, ed i sindaci si rifiutano di farlo, ricorrendo a tutti i sotterfugi per sottrarsi all'ingrato compito di punire ingiustamente il cittadino il quale è incappato in quell'area), mentre, a cinque o dieci metri di distanza, il terreno di proprietà di un altro cittadino viene compensato in maniera ben diversa, grazie alle leggi vigenti in materia urbanistica.

È giusto che solo una parte dei cittadini possa continuare a pagare per questo doppio regime dei suoli? Pensiamo che si possa andare avanti su questa strada, senza intervenire per assicurare agli enti edilizi pubblici che si occupano della costruzione di abitazioni la realizzazione delle stesse a condizioni che siano accettabili alla maggioranza di coloro i quali avanzano la relativa domanda? Ma lo sa onorevole Ministro, che con i fondi posti a disposizione recentemente, a cominciare dalla legge n. 167 — non parlo dei residui della legge n. 865 — costruiranno

abitazioni che costeranno intorna alle 100.000 lire al mese di affitto? E chi è che potrà permettersi tale spesa?

Le condizioni che sono state create per la costruzione di questi appartamenti sono condizioni inaccettabili. I costi che ne risultano sono iraccettabili in un momento grave e difficile come l'attuale, nel quale l'occupazione rischia di subire un calo estremamente pesante. E, anche se volessimo accettare questo modo di intervenire, dovremmo sempre tener presente che andiamo a costruire case che comunque non servono, non sono alla portata di chi ne ha bisogno.

E qui bisogna dire qualcosa: non si può continuare a far finta di niente, altrimenti, con tutta la buona volontà, da parte di tutte le forze democratiche — e in particolare del mio partito, che si adopera perchè non accada nulla di grave — vi vedrete portar via le case senza ricavarne un soldo in cambio! È inutile, poi, affermare che si vuole togliere la casa a chi ha guadagnato ingiustamente: questa è un'altra stupidaggine, perchè non sarà mai realizzabile. D'altronde, di fronte alla situazione esistente, di fronte alle richieste pressanti, alle indicazioni offerte, alle possibilità ancora oggi prospettate all'azione legislativa, l'inerzia del Governo e la volontà di bloccare le iniziative che noi siamo venuti proponendo non possono essere superate se non dall'intervento diretto degli interessati.

Dianzi il collega Grossi faceva riferimento alla prossima scadenza dei vincoli urbanistici. Anch'io, signor Ministro, debbo richiamarmi a tale scadenza: che cosa si deve fare? Mi sembra di aver letto da qualche parte, ma non sono sicuro d'aver letto bene, che lei si orienterebbe verso una nuova proroga, pur affermando che bisognerebbe provvedere diversamente. Ma allora facciamolo, prendiamo gli opportuni provvedimenti! Sembra che invece sia già pronto il disegno di legge di proroga per i vincoli che sono stati posti dai piani regolatori. Ma possiamo continuare ad andare avanti in questo modo? Possiamo continuare ad eludere i problemi? Possiamo ritenere che questa difficilissima, intricata materia debba continuare ad essere regolata da una legge fascista, approvata nel 1942 da un Governo autorita-

rio il quale aveva una concezione dello Stato completamente diversa da quella che oggi ispira la Repubblica italiana? Quando vogliamo porre mano a tutto questo?

Noi avevamo suggerito, e la Commissione non ha accettato, di riunirci in una sede apposita per elaborare delle proposte che potessero servire al Ministro, o al Governo nel suo complesso, come elemento di base per affrontare le suddette questioni. Ma si pensa davvero che sia possibile oggi, in questa situazione politica, incaricare alcuni tecnici illuminati di preparare delle proposte che il Parlamento non accetterà mai? Se non si parte da un accordo tra le forze politiche per affrontare, nei limiti del possibile e con gli strumenti più opportuni nella situazione politica del momento, i problemi che abbiamo di fronte, non esisterà tecnico in grado di trovare una soluzione, perchè qualsiasi soluzione tecnica farà a pugni con le esigenze politiche.

Detto questo, signor Ministro, e sembrandomi d'aver toccato le questioni fondamentali oggi esistenti, voglio augurarmi che, innanzi tutto, sia consentito alla nostra Commissione concludere l'indagine conoscitiva sulle autostrade; in secondo luogo, se mi consente, che attraverso un rapporto un po' più assiduo con la nostra Commissione del titolare del Dicastero dei lavori pubblici, possa essere anche realizzabile un'intesa intorno ai grossi problemi che ci assillano, per superare i quali — le assicuro da parte del nostro Gruppo vi è piena disponibilità; è indispensabile un confronto, uno sforzo comune delle altre forze democratiche presenti in questa Commissione ed in tutto il Parlamento, per trovare le soluzioni migliori, le più adeguate, le più produttive.

Mi sembra che, da parte nostra, non si potrebbe essere più disponibili di così. L'essenziale, però, è che si esca dall'inerzia.

L'essenziale è che non ci continui a promettere ed a non mantenere, l'essenziale è che si abbia il senso della realtà — cioè di quello che sta accadendo — e della necessità di fare presto.

Non si deve infatti perdere ancora tempo perchè già tanto, troppo anzi, ne è andato perduto.

S A M O N A. Onorevole Presidente, nel mio intervento mi limiterò ad alcune considerazioni di carattere generale. In verità, mi ero ripromesso di impostare un discorso piuttosto analitico, ma poi, dall'esame delle varie poste di bilancio, mi sono reso conto che quasi tutte si rivelano inadeguate alle esigenze dei vari capitoli di spesa.

Che cosa significa questo, soprattutto se riferito a talune voci? Che si è tentato di tamponare le esigenze più pressanti, senza tuttavia riuscire a risolvere nessun problema fondamentale in modo definitivo.

Ecco dunque che mi sembra opportuno ribadire un concetto da me già espresso lo scorso anno: vi è la necessità, a mio avviso, di un piano di emergenza. È inutile parlare della difesa del suolo, di case, di servizi e di tanti altri problemi se il Ministero, d'accordo con il Parlamento, non trova il coraggio delle proprie azioni.

Le poche risorse disponibili, pertanto, vanno concentrate soprattutto per la realizzazione di case ed ospedali perchè i servizi, anche se sono necessari possono aspettare un po' di più.

Se gli sforzi del Ministero si fossero concentrati sulle voci più importanti e, per il resto, si fosse condotta soltanto una ordinaria amministrazione manutentiva avremmo certamente raggiunto risultati più apprezzabili o, per lo meno, avremmo risolto definitivamente qualche problema.

Se il Ministero avesse preso una decisione di questo genere avrebbe dimostrato coraggio ed avrebbe trovato comprensione, non lo dubito, da parte di tutti; del resto, basti pensare che i finanziamenti oggi ritenuti utili per i vari interventi potranno essere realmente utilizzati soltanto tra un anno e più; invece, se si fosse seguita la strada della concentrazione degli interventi stessi in 2-3 grandi settori si sarebbe anche potuto studiare un sistema per superare più rapidamente certe difficoltà procedurali ed operative.

Ad esempio, se i tecnici venissero indirizzati e sfruttati in modo più preciso si potrebbe senza dubbio pervenire, anche se con

sacrificio, a soluzioni valide nel settore della progettazione che, attualmente, è quanto mai dispersivo.

Il mio augurio, la mia speranza è che l'anno venturo si possa pervenire a decisioni di questo genere in modo che il bilancio dei Lavori pubblici possa essere preceduto da un piano vero e proprio nel quale si stabiliscano le scelte prioritarie da fare.

Ad esempio, abbiamo tanto discusso della famosa questione del piano autostradale e, da parte di tutte le forze politiche della maggioranza di Governo, sono state fatte enormi pressioni per la realizzazione di quel tale o quel tal'altro tronco da attuare immediatamente. Ebbene, nessuno ha riflettuto che vi sono altri problemi molto più gravi che devono essere immediatamente risolti in questo anno, mentre altre cose si possono rimandare.

Devo poi dire che sono convinto della necessità di prorogare i vincoli urbanistici prossimi a scadenza i quali, a seconda dei vari comuni, sono uno diverso dall'altro. Nell'attuale situazione, a mio avviso, la soluzione migliore mi sembra quella della proroga non esistendo, allo stato, una legge quadro urbanistica che, se fosse stata predisposta a suo tempo, avrebbe senza dubbio offerto innumerevoli vantaggi evitando di rovinare le nostre città ed i nostri paesi.

La mia preoccupazione, onorevole Ministro, è che si commetta qualche altro sbaglio per la fretta di voler cambiare qualche cosa senza tuttavia affrontare il problema nel suo complesso. Per predisporre una legge quadro urbanistica è necessario, per lo meno, un anno di tempo ed anche per trasformare, in funzione di tale legge, le disposizioni urbanistiche comunali, per dare a tutte le Regioni la possibilità di pronunciarsi, è indispensabile un altro anno. In sostanza, ci vogliono almeno due anni di tempo per fare qualcosa di logico e giusto; altrimenti andremo avanti come al solito, senza seguire criteri organici. Tentiamo di mettere un argine, signor Ministro, a questo sistema, a questo modo di impostare i problemi che è molto italiano, molto geniale, ma che poi si dimostra negativo.

Tentiamo anche di mettere un argine al dilagare degli altissimi affitti che vengono chiesti per le case. In proposito, mi permetto di suggerire un sistema: lo Stato potrebbe concedere ai costruttori un diritto di superficie della durata di 70-80 anni purchè questi si impegnassero a costruire case che, solo dopo tale periodo, diventerebbero di loro proprietà. Lo Stato, a sua volta, pagherebbe l'affitto facendosi dare dagli affittuari quella parte della pigione che essi sono in grado di dare.

Concludendo, onorevole Ministro, non posso che esprimere l'auspicio che si proceda ad una sorta di pianificazione dei problemi più urgenti da risolvere per arrivare ad una vera e propria « cartina » di tutte le opere da realizzare con carattere di priorità nel Paese, con l'indicazione dei diversi tempi di attuazione.

Se arriveremo a fare questo non vi è dubbio che compiremo un'opera lungimirante ed altamente positiva per tutto il Paese.

P R E S I D E N T E. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

Ricordo alla Commissione che nella seduta del 24 settembre sono stati presentati due ordini del giorno. Il primo, a firma dei senatori Mingozi, Maderchi, Cebrelli, Piscitello, Sema, Santalco, Ligios, Noè, Pacini, Salerno, Santi, Santonastaso, Spora, Tanga, Zaccari, Grossi, Arnone, Avezzano Comes, è così formulato:

L'8ª Commissione permanente del Senato, nell'esaminare lo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1976,

rilevata l'assoluta carenza di mezzi ordinari e straordinari per l'esecuzione di opere di sistemazione idraulica e di difesa del suolo, nonostante che le calamità continuino ad abbattersi con frequenza impressionante in molte Regioni italiane;

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

impegna il Governo:

a collaborare con il Parlamento, onde permettere la urgente approvazione dei disegni di legge concernenti la difesa del suolo.

Do ora lettura del secondo ordine del giorno a firma dei senatori Mingozi e Sgherri:

L'8ª Commissione permanente del Senato,

constatato che lo Stato italiano sottoscrisse a Ginevra il 16 settembre 1950 una convenzione, successivamente ratificata con legge n. 371 del 13 marzo 1956, con la quale si impegnava tra l'altro a costruire nel territorio italiano la grande strada Europa 7 (Varsovia-Roma);

constatato che sul tracciato di detta strada le Regioni Veneto, Emilia-Romagna, Umbria, i comuni e le amministrazioni provinciali interessate hanno modellato i loro piani di assetto territoriale;

rilevato che da oltre 10 anni le amministrazioni locali e le popolazioni sollecitano la realizzazione dell'intera opera;

constatato che i tratti mancanti, alcuni in territorio umbro ed il principale in territorio romagnolo, mettono in crisi l'intero tracciato,

impegna il Governo

a provvedere con la massima urgenza al finanziamento dei tratti mancanti, nella considerazione che la realizzazione dell'intera opera verrebbe tra l'altro a decongestionare l'autostrada del Sole nel tratto Bologna-Roma.

S A N T A L C O. A nome del Gruppo della Democrazia cristiana, signor Presidente, desidero aderire al primo ordine del giorno del senatore Mingozi.

G R O S S I. Anche io, a nome del Gruppo socialista, desidero aderire al primo ordine del giorno letto dal Presidente.

S A N T I, *relatore alla Commissione.* Per quanto riguarda il primo ordine del giorno esprimo avviso favorevole. Per il secondo, invece, mi rimetto al Governo, rilevando, tuttavia, la grande importanza del problema sollevato.

Circa il dibattito sul bilancio, mi pare che tutti gli intervenuti hanno riconosciuto il notevole sforzo finanziario affrontato dal Governo per il bilancio dei Lavori pubblici del 1976.

Nel corso della discussione generale sono riemersi alcuni temi: ristrutturazione del Ministero ed organico rapporto con le Regioni, residui passivi, conclusione dell'indagine sulle autostrade, interventi per la viabilità ordinaria e l'edilizia abitativa. Sono problemi che non possono essere risolti a breve termine.

Sono emerse anche questioni di carattere particolare, sulle quali il ministro Bucalossi ha già risposto in precedenti occasioni; per altre questioni, affrontate oggi per la prima volta, ritengo che il Ministro darà la sua risposta tra breve.

Desidero, poi, riprendere un problema che è stato sottolineato in molti interventi e che anch'io nella mia relazione ho delineato: il problema della difesa del suolo e della ristrutturazione dei centri urbani. Si tratta di impegni che possono da soli oggettivamente qualificare l'attività del Ministero, cui deve affiancarsi la presenza delle Regioni e degli enti locali in uno sforzo pianificato.

In conclusione, invito la Commissione ad esprimere parere favorevole sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per il 1976.

P R E S I D E N T E. La parola al ministro Bucalossi per la replica del Governo.

B U C A L O S S I, *ministro dei lavori pubblici.* Con gli ultimi provvedimenti di emergenza per il rilancio dell'economia, varati quest'estate dal Governo, si chiude un ciclo, vogliamo almeno augurarcelo, non solo dell'attività legislativa ma anche della gestione dell'economia del Paese. Nuovi traguardi e nuove impostazioni si impongono

ora alle forze politiche e all'Amministrazione in una visione a più lungo termine dei problemi della nostra società. Il momento è quindi idoneo per fare un bilancio dell'attività svolta onde individuare i punti di arrivo e le prospettive per il futuro.

Questo dibattito parlamentare sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici offre quindi l'occasione per riassumere i punti fondamentali dell'azione governativa nel settore di competenza del Ministero stesso.

Al momento dell'investitura del Governo dell'onorevole Moro si ponevano con particolare evidenza tre grandi problemi da risolvere più alcuni adempimenti preliminari ad una razionale gestione politica e amministrativa. Questi grandi problemi ho ritenuto di individuarli:

1) nella necessità di rilanciare urgentemente l'attività edilizia per lo sviluppo dell'occupazione e per far fronte alla pressante richiesta di case da parte delle categorie a reddito più basso;

2) nell'urgenza degli indirizzi per la formazione del piano comprensoriale di Venezia previsto dalla legge speciale n. 171 dell'aprile 1973;

3) nella carenza di una legge quadro urbanistica che costituisca un elemento unificante dell'attività legislativa delle Regioni in questo settore e risolvesse alcuni importanti problemi di fondo rimasti per tanti anni senza risposta.

La legge n. 166 del maggio di quest'anno ha costituito, pur nei suoi limiti di intervento di emergenza, la risposta al primo dei tre grandi problemi suddetti in quanto si è dimostrata idonea a consentire, come è lecito affermare in base alle più recenti risultanze relative alla sua attuazione, una massiccia immissione di capitali per l'investimento edilizio. L'emanazione degli indirizzi per Venezia, approvati dal Consiglio dei ministri il 27 marzo dopo un'ampia consultazione delle parti politiche, degli organi tecnici e dei rappresentanti degli interessi locali è stata un passo indispensabile per il completamento dell'opera di salvaguardia di Venezia e della sua laguna. Possiamo con-

siderarla, quindi, come una seconda risposta positiva.

Ancora insoluto invece permane a tutto oggi il problema della legge urbanistica. I lunghi anni per i quali si è protratto l'esame di questo problema sono una intuitiva dimostrazione delle sue implicite difficoltà. Tuttavia il dibattito politico e tecnico sull'argomento non è stato inutile ed ha permesso la formulazione di una serie di ipotesi e di proposte sulle quali si dovranno esercitare le scelte politiche. Nella materia sono in corso consultazioni con i partiti e con i colleghi di Governo ed in base a tali consultazioni sarà redatto il disegno di legge definitivo.

Accanto a questi tre problemi un quarto è andato rapidamente prendendo consistenza in ragione di una situazione finanziaria assai grave: quello delle autostrade in concessione.

Allo scopo di mettere a punto proposte per una possibile linea di intervento che si inserisca armonicamente nella più generale politica della viabilità e dei trasporti, è stata da me nominata, il 22 marzo, una Commissione di esperti che, dopo una attenta disamina dei motivi che hanno determinato l'attuale stato di disagio economico e finanziario delle società concessionarie e dopo aver puntualizzato i fattori esterni che hanno aggravato la gestione delle concessionarie stesse (abolizione delle agevolazioni fiscali, introduzione dell'IVA, riduzione dei traffici, notevole aumento del costo del denaro e dei costi di costruzione), ha formulato le seguenti proposte alternative o tra loro integrabili:

a) trasferimento all'ANAS o all'IRI dell'intera rete autostradale;

b) passaggio all'IRI di tutte le società concessionarie a prevalente capitale pubblico;

c) aggregazione parziale di alcune concessionarie;

d) provvedimenti per il mantenimento della struttura attuale (tra cui di particolare rilevanza la costituzione presso il Ministero del tesoro di un fondo per la concessione

alle società di finanziamenti a tasso agevolato ed il rafforzamento del « fondo centrale di garanzia per le autostrade » costituito a termini dell'articolo 6 della legge 28 marzo 1968, n. 382).

Citerò infine, tra le azioni di maggiore rilevanza politica di questi primi 10 mesi, l'esecuzione delle norme di legge riguardanti il trasferimento ad altri posti di lavoro del personale dei disciolti enti edilizi che ha permesso di concludere un capitolo dell'intervento pubblico nella politica edilizia ed ha creato una situazione più favorevole all'unitarietà della politica della casa prevista dalla legge n. 865. Il decreto-legge del 14 dicembre 1974 che prorogava i contributi Gescal e le altre provvidenze per l'edilizia residenziale hanno consentito al tempo stesso la continuità di un flusso finanziario indispensabile in un momento di rilancio dell'attività edilizia.

Non mi dilungherò più oltre in questa esposizione dei fatti salienti dell'intervento ministeriale negli ultimi dieci mesi, esposizione che, lungi da ogni trionfalismo, vuole sottoporre alcuni dati utili per un dibattito politico sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici. Un riepilogo sintetico e più completo di tali dati farò alla fine della presente relazione.

1. — RIORGANIZZAZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE DEI LAVORI PUBBLICI.

Gli onorevoli senatori Crollalanza, Mingozzi e Zaccari, oltre al relatore, senatore Santi, hanno affrontato il problema della riorganizzazione del Ministero e del suo ruolo futuro nel quadro del rilancio del sistema economico del nostro Paese. Ad essi va il mio ringraziamento per aver puntualizzato un aspetto condizionante del successo di ogni futura attività del Dicastero. Tutta la problematica sull'argomento va peraltro inquadrata in una più razionale articolazione dell'apparato statale dopo l'attuazione della delega di cui alla legge 22 luglio 1975, n. 382, anche se non vi è dubbio che l'opera di ristrutturazione incontrerà notevoli difficoltà.

D'altra parte può essere considerato come elemento positivo il fatto che il problema risulti oggi emendato dei suoi contenuti più paralizzanti come quello che coinvolge lo aspetto retributivo e che è confluito nel più logico contesto del generale problema dei livelli retributivi degli enti pubblici statali e parastatali.

Posso qui affermare come bene a ragione è stata posta in evidenza la necessità di riorganizzare il Ministero dei lavori pubblici nel senso di valorizzarne il ruolo di propulsione e programmazione alla luce della nuova realtà regionale.

Non vi è dubbio infatti che il ruolo dell'Amministrazione dei lavori pubblici debba essere individuato negli indirizzi generali di programmazione, di coordinamento, di propulsione e di incentivazione perchè la gestione del territorio avvenga con unicità di indirizzi anche se nell'ambito delle singole legislazioni regionali.

Altro settore fondamentale per l'impostazione della futura attività dell'Amministrazione è quello della sperimentazione degli studi intesi a far recepire nell'azione amministrativa e legislativa riguardante le opere pubbliche e il territorio i dati sempre nuovi offerti dallo sviluppo tecnologico.

In conclusione il Ministero dei lavori pubblici non potrà più, in futuro, attenersi ad una organizzazione atomistica ramificata a livelli provinciali e locali sia pure tenute presenti le esigenze di coordinamento che, a livello decentrato, dovranno essere riservate ad uffici statali periferici. Compito di questi uffici sarà quello di affiancare, in una fattiva collaborazione, le Regioni e gli enti locali.

2. — IL PROBLEMA DEI RESIDUI PASSIVI.

Nel corso del mio intervento sul bilancio del 1975 ho avuto modo di soffermarmi ampiamente sulla struttura del bilancio e sul problema dei residui passivi approfondendone la effettiva portata.

Mi limiterò pertanto a puntualizzare i fatti nuovi che si sono verificati in questi ultimi mesi.

I residui passivi al 31 dicembre 1974 ammontano a 3.011 miliardi, di cui 2.243 miliardi rappresentano i residui propri, cioè somme impegnate in corrispondenza di lavori già iniziati ed il cui pagamento avverrà successivamente sulla base degli stati di avanzamento, mentre a 768 miliardi ammontano le somme ancora da impegnare a quella data. A proposito di queste ultime è da far presente che esse costituiscono in effetti disponibilità reali, anche se riguardano opere già programmate la cui pratica attuazione è condizionata da vari fattori quali, ad esempio, difficoltà di reperimento delle aree ovvero complessità di elaborazione dei progetti; mi preme sottolineare, in via preliminare, che il fenomeno per la prima volta in questi ultimi tempi presenta degli aspetti incoraggianti; basti considerare che, a fronte di una disponibilità in conto residui al 31 dicembre 1973, pari a 3.080 miliardi circa, non solo si è registrata una riduzione complessiva, di 69 miliardi, ma soprattutto è stata accettata una notevole flessione pari a circa 200 miliardi dei residui cosiddetti impropri, cioè delle somme ancora da impegnare.

Tale nota positiva è il risultato del concorso di molteplici elementi che appunto hanno contribuito a determinare il fenomeno cui poc'anzi ho accennato; mi sembra a tal riguardo doveroso riconoscere il notevole apporto costituito dalle recenti disposizioni emanate dal Parlamento in materia di snellimento delle procedure nonché l'incremento notevole riscontrato nella elaborazione dei progetti, ed anche, e non ultimo, dal particolare impegno che il personale tutto dell'Amministrazione dei lavori pubblici ha profuso pur nella ben nota situazione di disagio, derivante dalla ormai risaputa spequazione esistente rispetto al trattamento economico riservato al personale regionale.

Tali risultati acquistano maggiore rilevanza se rapportati alle effettive carenze che, purtroppo, è facile riscontrare nelle strutture operative centrali e periferiche.

D'altra parte è evidente che non appare possibile l'eliminazione totale dei residui passivi, legati alla stessa struttura del bilancio e, pertanto, deve farsi una considerazione

che mi sembra fondamentale: che cioè è assolutamente da respingere qualsiasi tentativo rivolto a ridurre sensibilmente ovvero a interrompere il flusso normale degli stanziamenti, in vista di una immediata utilizzazione delle disponibilità sino ad oggi inutilizzate. Infatti tale soluzione determinerebbe a lungo termine sicuramente una recessione assai grave nel settore degli investimenti con ripercussioni deleterie per l'intera economia nazionale.

È motivo di compiacimento constatare che tale orientamento sia stato fatto proprio dal Governo che, giustamente, ha ritenuto di dover dare un notevole incremento alle spese di investimento riducendo di converso allo stretto indispensabile l'aumento per spese correnti.

Sento di esprimere il fervido auspicio che l'attuale tendenza al contenimento della massa dei residui passivi si consolidi e a tal riguardo mi piace di poter garantire il mio personale impegno, sicuro della più ampia collaborazione a tutti i livelli di responsabilità dei settori dell'Amministrazione dei lavori pubblici.

3. — IL PROBLEMA DELLA CASA.

Il problema della casa ha mobilitato nei primi mesi della vita del Governo la maggior parte degli sforzi del Ministero.

L'impatto economico e sociale del problema giustifica ampiamente questa priorità di fatto.

Sarà utile ricordare le principali tappe attraverso le quali si è svolto il nostro intervento.

Nell'inverno scorso con il decreto-legge numero 658 poi convertito nella legge 15 febbraio 1975, n. 7, vennero emanate norme per garantire il flusso dei contributi ex GESCAL e per consentire ulteriori semplificazioni e operazioni procedurali; vennero altresì disposti ulteriori finanziamenti integrativi per assicurare il completamento delle opere in corso o di imminente appalto, mentre si stabilì la cessazione dei comitati per la liquidazione dell'INCIS, della GESCAL e dell'ISES, riportando le relative competenze nelle isti-

tuzionali attribuzioni del Ministero del tesoro.

Si è poi posto allo studio il problema del rifinanziamento di tutti i programmi di edilizia residenziale (sia pubblica che agevolata e convenzionata) e si è scelta la strada di mantenere fermi i criteri fondamentali fissati dalla legge n. 865, pur con innovazioni e snellimenti procedurali. È così nata la legge 27 maggio 1975, n. 166, con uno stanziamento complessivo di 1.062 miliardi per l'edilizia pubblica e di lire 60 miliardi per l'edilizia agevolata e convenzionata.

I risultati in termine di appalti e quindi di impiego della manodopera, possono ben dirsi — a pochi mesi dall'entrata in vigore — soddisfacenti.

Va altresì ricordato che nella stessa legge n. 166 sono state recepite alcune delle esigenze emerse dal dibattito tecnico-culturale di questi ultimi anni sui problemi della normativa edilizia, intesa come premessa ad un più incisivo sviluppo del settore.

La emanazione del decreto-legge n. 376 ha poi apportato un ulteriore contributo finanziario ai programmi di edilizia residenziale (600 miliardi per la pubblica, 40 miliardi per la convenzionata e agevolata e 5 miliardi per le cooperative). I tempi abbreviati previsti dalle norme stesse consentiranno un pronto impiego di tali stanziamenti.

Oltre i citati provvedimenti legislativi, posso qui ricordare anzitutto gli sforzi fatti in sede amministrativa per dare al CER una consistente struttura organizzativa attraverso l'assegnazione di nuovo personale tra cui quello dei soppressi enti nazionali di edilizia.

Nel quadro della politica di attuazione della legge n. 865 e dei conseguenti decreti delegati, altre iniziative assunte dall'Amministrazione dei lavori pubblici riguardano l'organizzazione degli IACP e in particolare l'adeguamento dello statuto-tipo delle norme della legge stessa, avvenuto con decreto del Presidente della Repubblica 14 febbraio 1975, n. 226, e l'incorporazione di 6 enti minori negli IACP provinciali rispettivamente competenti per territorio.

In questo momento è inoltre all'esame del Ministero il problema della determinazione dei canoni per gli alloggi di edilizia residenziale pubblica, implicante lo studio, in collaborazione con le Regioni, delle situazioni territoriali, delle capacità economiche medie e delle condizioni abitative.

È evidente che, pur con tutti gli sforzi ed il lavoro compiuti, non possono dirsi risolti i grandi problemi connessi con il fabbisogno nazionale di edilizia economica. L'impegno deve ora essere prioritariamente rivolto, soprattutto attraverso l'esame parlamentare del disegno di legge n. 2949, tuttora pendente, a creare un programma di più ampio respiro, alimentato da un flusso costante di finanziamenti, al fine di realizzare in concreto quella « politica della casa » che così faticosamente si è andata mettendo a punto in questi anni.

4. — EDILIZIA SCOLASTICA.

L'edilizia scolastica rappresenta la fondamentale premessa per qualsiasi politica di riforma dell'ordinamento della scuola.

Gli sforzi fatti dal Governo sono stati in quest'ultimo periodo veramente notevoli. Basti ricordare gli impegni finanziari.

Con la legge n. 413 del 17 agosto 1974, il Ministero, allo scopo di provvedere ai maggiori oneri connessi all'esecuzione delle opere comprese in precedenti programmi, è stato autorizzato ad assumere impegni di spesa per complessive lire 250 miliardi nei tre esercizi 1974-75-76.

In relazione a tale legge, si è provveduto alla ripartizione della somma di lire 30 miliardi prevista per l'esercizio 1974 tra i corrispondenti capitoli di bilancio nn. 5081, 5082 e 5083, nonchè alla ripartizione dello stanziamento di lire 120 miliardi per il 1975 tra i capitoli 7901, 7902 e 7903.

Tuttavia la complessità delle operazioni finanziarie previste dall'articolo 7 della legge n. 413 ha consentito finora l'iscrizione in bilancio di una sola parte delle somme previste.

Sono state infine assunte adeguate iniziative al fine di rendere operante la legge

medesima, in ottemperanza alle disposizioni contenute nel primo comma dell'articolo 1 della legge stessa.

Altra iniziativa adottata, sempre d'intesa con il Ministero della pubblica istruzione, è stata quella diretta alla utilizzazione, anche essa temporanea, delle somme a disposizione accantonate nei progetti delle opere e destinate all'arredamento, alle sistemazioni esterne, o ad altra realizzazione, nonchè delle quote previste, ai sensi della legge 3 marzo 1960, n. 237, per l'abbellimento dei nuovi edifici mediante opere d'arte.

Inoltre con provvedimenti formali, recentemente registrati alla Corte dei conti, i provveditori alle opere pubbliche sono stati autorizzati, per provvedere ai suddetti maggiori oneri, ad impiegare, salvo reintegro, le disponibilità risultanti dai fondi a suo tempo loro assegnati sui competenti capitoli di bilancio e comunque non ancora contabilmente impegnati, mentre sono stati contestualmente fissati, limitatamente allo stanziamento degli anni 1974 e 1975 e proporzionalmente agli importi dei programmi, i limiti entro i quali ciascun provveditore potrà procedere all'impegno formale di dette responsabilità.

Rispetto all'iniziale complessivo ammontare di lire 1.026 miliardi e 340 milioni dei fondi stanziati ai sensi della legge n. 641 per la realizzazione dei programmi delle opere di edilizia scolastica, la situazione dei residui non ancora erogati rilevata presso tutti i provveditorati alle opere pubbliche nell'ultimo trimestre del 1974 presentava sul capitolo di bilancio di questo Ministero n. 5801, che riguardava le scuole in genere, un ammontare complessivo di lire 459.136.964.688, formalmente impegnato per l'esecuzione dei programmi approvati e destinate tutte ad essere materialmente erogate col progredire dei lavori, nonchè un totale di lire 115 miliardi 254.362.489, ancora disponibili. La situazione del capitolo n. 5083, che riguarda le scuole materne statali, era anch'essa all'epoca predetta rispettivamente di lire 15 miliardi 571.003.065 e di lire 10.831.003.065, il quale ultimo importo è stato aumentato a lire 15.581.003.065 essendo stata nel frattempo ripartita tra i provveditorati la somma di li-

re 4.750.000.000 di cui all'articolo 1-*quinquies* della legge 25 febbraio 1972, n. 13.

A seguito dell'azione di stimolo del Ministero la situazione è nettamente migliorata nel primo trimestre del corrente anno, rilevandosi, in fatto di fondo residui non ancora impegnati alla fine del mese di marzo del corrente anno, una congrua diminuzione delle somme stesse, in conseguenza della temporanea utilizzazione di esse da parte dei provveditori per il soddisfacimento dei maggiori oneri di cui alla legge n. 413.

Capitolo 7901 (ex capitolo 5081) scuole in genere; fondi non ancora impegnati lire 71.069.918.022.

Capitolo 7903 (ex capitolo 5083) scuole materne statali; fondi non ancora impegnati lire 12.871.317.727.

Attraverso il confronto tra i dati rilevati all'ottobre 1974 e quelli rilevati al marzo 1975 risulta infatti che durante tale periodo sono state utilizzate per maggiori oneri dai provveditori alle opere pubbliche mediante prelevamento dai fondi disponibili, lire 4.526.404.807 per scuole in genere (capitolo 7901) e lire 2.709.685.338 (capitolo 7903) per le scuole materne statali.

Va poi ricordata la legge 5 agosto 1975, n. 412, che ha stanziato per il periodo 1975-1980, lire 1.850.000.000 per interventi da attuarsi mediante due programmi triennali riferiti, il primo, agli anni 1975, 1976 e 1977 ed il secondo agli anni 1978, 1979 e 1980.

La stessa legge prevede, all'articolo 3, che la indicazione della somma globale assegnata a ciascuna Regione e la determinazione delle disponibilità annuali debbano essere disposte dal Ministro per la pubblica istruzione di concerto con il Ministro per i lavori pubblici, sentita la commissione interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281.

La somma da ripartire fra le Regioni per l'attuazione del primo programma triennale è di lire 800 milioni che, in conseguenza degli accantonamenti previsti dalla legge, si riduce a lire 775.200.000.

I due Ministeri responsabili hanno già provveduto alla elaborazione di uno schema

di ripartizione dei fondi da assegnare alle singole Regioni per il primo trimestre.

Sull'indicazione delle somme assegnate ad ogni singola Regione e sulle disponibilità annuali dovrà ora essere sentita la succitata Commissione interregionale.

5. — EDILIZIA DEMANIALE PATRIMONIALE DELLO STATO.

L'attività del Ministero per quanto concerne l'edilizia demaniale ha riguardato la realizzazione dei programmi di opere già finanziate da appositi provvedimenti legislativi. In particolare si è data attuazione ai programmi relativi alle caserme per le forze di polizia (legge 24 febbraio 1973, numero 19 per lire 5 miliardi), per la Guardia di finanza (leggi 22 novembre 1967, n. 1219 e 24 febbraio 1973, n. 20 per lire 5.500.000.000); alle opere di edilizia penitenziaria (legge 12 febbraio 1971, n. 1133 per lire 100 miliardi); alle caserme per i Vigili del fuoro (legge 9 marzo 1967, n. 212, per lire 3.334.132.493) e alla costruzione del nuovo palazzo di giustizia di Napoli, per lire 16 miliardi, autorizzate con varie leggi.

Per quanto riguarda le caserme per le Forze di polizia, per la Guardia di finanza e per i Vigili del fuoco, i fondi sono stati interamente assegnati ai vari provveditori alle opere pubbliche cui compete la gestione dei lavori, e risulta che le opere sono in corso di esecuzione.

Per quanto concerne le opere di edilizia penitenziaria, sono già stati assegnati ai Provveditori alle opere pubbliche fondi per lire 24.463.110.000 per finanziare lavori di completamento di istituti penitenziari iniziati con stanziamenti di leggi precedenti e non completati per insufficienza dei fondi. I lavori sono tutti in fase di avanzata esecuzione.

Sono stati assegnati altresì ai competenti Provveditori alle opere pubbliche fondi per lire 16.920.000.000 per nuove realizzazioni (quali le carceri di Torino, di Firenze, di Spoleto, di Ivrea, di Vercelli e la custodia minorile di Trieste) i cui lavori sono stati appaltati.

Sono in corso di progettazione altre opere programmate: per la compilazione dei relativi progetti sono già stati assegnati i fondi occorrenti (secondo le richieste che man mano giungono dai Provveditorati) per lire 1 miliardo 132.473.637.

Va inoltre sottolineata la recente legge per l'autorizzazione della spesa di 1 miliardo per la nuova sede dell'Archivio di Stato di Firenze in aggiunta ai 2,5 miliardi già stanziati.

Infine è stata svolta l'attività concernente l'utilizzo dei fondi normali di bilancio per quanto concerne i programmi (e le relative variazioni) per il completamento, la sistemazione e la manutenzione straordinaria degli edifici demaniali esistenti, in uso alle varie Amministrazioni dello Stato, e la manutenzione ordinaria degli edifici in uso all'Amministrazione dei lavori pubblici e alle università, per complessive lire 16 miliardi e 900 milioni; cui va aggiunta la somma di lire 1,6 miliardi per lavori di sistemazione degli edifici in uso alla Presidenza della Repubblica e ad organismi internazionali (quali la FAO) e la somma di lire 4 miliardi per le riparazioni dei danni provocati dagli eventi bellici.

Altro settore, nell'ambito dell'edilizia demaniale in cui si svolge l'attività del Ministero è quello relativo alla conservazione del patrimonio storico, artistico e monumentale, statale e non statale, riguardante la manutenzione straordinaria e il restauro strutturale, secondo la competenza fissata dalla legge n. 292 del 1968.

È stato altresì assicurato con i fondi di bilancio il finanziamento di importanti opere, quali il consolidamento ed il restauro del palazzo di giustizia di Roma a piazza Cavour, per lire 25 miliardi, mentre sono stati disposti schemi di provvedimenti legislativi per il riassetto, la sistemazione ed il restauro dell'edificio demaniale ex Istituto Romano S. Michele, al Lungo Tevere Ripa Grande, per lire 11 miliardi; la sistemazione ed il completamento delle strutture di controllo doganale e di polizia ai valichi di frontiera per lire 20 miliardi.

È in corso di risoluzione il problema del completamento della città giudiziaria di Roma a Piazzale Clodio, per il quale si prevede una spesa di circa lire 25.000.000.000: al momento si stanno affrontando le varie questioni sorte, soprattutto di natura urbanistica, con gli enti interessati, principalmente con il comune di Roma.

Il problema di maggiore importanza ora sul tappeto è certamente quello concernente il rifinanziamento della legge 12 dicembre 1971, n. 1133, riguardante l'edilizia penitenziaria, che autorizzò un finanziamento di lire 100.000.000.000 finanziamento che, in considerazione dei notevoli aumenti dei prezzi, non consente più di realizzare il programma concordato.

Il problema è abbastanza grave, in considerazione dell'aumentato indice di criminalità e non è possibile fronteggiare la situazione che si è venuta a creare con le insufficienti e vecchie strutture penitenziarie esistenti.

Da quanto è dato conoscere la spesa ulteriormente necessaria sarebbe di lire 300.000.000.000. La soluzione del problema è di natura prettamente finanziaria, poichè senza un adeguato nuovo stanziamento non è possibile realizzare le opere programmate, ma al momento non sembra possibile reperire nuovi mezzi finanziari per la copertura della spesa necessaria.

Ugualmente di natura finanziaria sono i problemi concernenti la sistemazione, il completamento e la manutenzione ordinaria e straordinaria degli edifici demaniali, e la conservazione del patrimonio storico-artistico-monumentale, per i quali l'Amministrazione dei lavori pubblici si trova impossibilitata ad intervenire in modo risolutivo, poichè l'entità degli stanziamenti in bilancio non consente di assicurare nemmeno gli interventi più urgenti, intesi a conservare la stabilità dei vari edifici.

Affinchè si possa portare avanti un concreto e risolutivo programma di lavori, gli stanziamenti di bilancio dovrebbero ammontare annualmente ad almeno 50 miliardi per l'edilizia demaniale e a non meno di 20 miliardi per la tutela del patrimonio sto-

rico-monumentale. Nè va taciuto il problema del risarcimento dei danni bellici che, ad oltre trenta anni dalla fine della guerra, è ancora lungi dall'essere risolto.

6. — DIFESA DEL SUOLO.

Nell'ambito delle competenze attribuite all'Amministrazione dei lavori pubblici, particolare rilievo assume il settore della difesa del suolo, che ha anche costituito oggetto dell'ordine del giorno dei senatori Mingozzi, Maderchi ed altri.

Il Ministero dei lavori pubblici si trova concorde con le premure rappresentate nel predetto ordine del giorno, che accolgo come raccomandazione, riservandomi le opportune iniziative per sollecitare l'iter del disegno di legge n. 1187, il quale, è bene ricordare, venne promosso dallo stesso Ministero sulla base delle risultanze fornite dalla Commissione interministeriale, presieduta dal compianto professor De Marchi e da quelle scaturite dall'indagine conoscitiva attuata dal Senato della Repubblica.

In proposito ritengo necessario — dato il lungo tempo trascorso — riassumere brevemente i termini essenziali del problema.

La relazione De Marchi è il risultato di numerosissimi e approfonditi studi ed ha fornito un completo ed efficace quadro d'insieme del vitale problema della difesa idraulica e del suolo che, per la prima volta, è stato affrontato in tutti i suoi molteplici aspetti.

I punti più importanti della relazione conclusiva appaiono i seguenti:

1) Competenza esclusiva dello Stato per la tutela della sicurezza idraulica e della difesa del suolo, nonchè per il controllo sui relativi interventi.

La difesa idraulica e del suolo deve essere condotta con unità di direttiva e di attuazione per l'intero Paese. Il bacino idrografico deve essere considerato nella sua unitarietà indipendentemente dalle delimitazioni amministrative;

2) adeguamento delle strutture delle Amministrazioni dei lavori pubblici, anche e soprattutto attraverso la rapida ricostruzione

dei ruoli delle carriere direttive tecniche, considerate come lo strumento indispensabile per affrontare seriamente una politica efficace nel campo della regolazione delle acque, della difesa del suolo e dei litorali.

L'insieme delle attività considerate nella relazione comportava, per un trentennio, la spesa complessiva di 8.923 miliardi di lire (valore 1969) secondo la seguente ripartizione: 5.300 per la difesa idraulica del suolo, 1.892 nel primo quinquennio, 1.784 nel decennio successivo, 1.624 nei restanti quindici anni; 429 per la sistemazione delle frane e la prevenzione delle valanghe (rispettivamente 89, 150, 190); 2.370 per la sistemazione idraulico-agraria ed il potenziamento silvo pastorale (395-910-1065); ed 824 per la difesa dei litorali (98-304-422).

La Commissione concludeva ponendo l'accento sulla necessità che, con apposita legge di finanziamento, venisse assicurata la continuazione dei lavori iniziati con le provvidenze della legge 27 luglio 1967 n. 632; venissero autorizzate le esecuzioni delle opere delle quali esistevano già progetti approvati, e soprattutto la progettazione di quelle (serbatoi di piene, scolmatori eccetera) previste nel piano aggiornato, onde poter dar poi corso al più presto alla esecuzione di quelle riconosciute sicuramente attuabili e urgenti.

Un primo avvio a soluzione degli imponenti problemi connessi alla difesa del suolo può essere senz'altro rappresentato dall'approvazione del citato provvedimento legislativo per la quale dovrà esserci il concorde impegno di tutte le forze politiche.

In parziale attuazione di detta normativa il Governo si è dato carico di proporre separati disegni di legge (ormai affidati al Parlamento) per risolvere singoli ed urgenti problemi.

Mi riferisco in particolare al provvedimento per i cantieri officina di Boretto e di Cavanella d'Adige che mira a garantire la piena efficienza del servizio di drenaggio del Po e dei canali navigabili e relative conche di navigazione rientranti nella competenza del Magistrato alle acque di Venezia, nonchè la legge in corso di pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* che stanziava 45 miliardi per

urgenti opere idrauliche nel bacino dell'Adige (tratto Verona-Foce) e in quella del Po e suoi affluenti in destra (tratto Piacenza-mare, compreso il delta).

Informo inoltre che in sede di ripartizione dei 115 miliardi, di cui all'articolo 18 del decreto-legge 376, 40 miliardi sono destinati alle opere idrauliche.

Nella difesa del suolo trova anche collocazione il problema della tutela delle acque dall'inquinamento. Per quanto riguarda una normativa organica sulla materia dobbiamo ammettere che il traguardo è ancora lontano, dal momento che il relativo disegno di legge, presentato per la prima volta al Parlamento nel febbraio 1968 è più volte incorso nella decadenza di fine legislatura ed è tutt'ora in attesa di un aggiornamento da parte delle varie competenze ministeriali coinvolte.

Maggiore fortuna ha avuto, invece, la soluzione di un problema limitato ad una precisa area geografica ma non di meno dotato di quei caratteri di organicità che condizionano l'efficacia di ogni intervento su sistemi complessi.

In particolare, in attuazione della legge speciale per Venezia, il decreto del Presidente della Repubblica del 20 settembre 1973, n. 962, la cui attuazione è in corso, ha fissato le norme: a) sulla determinazione delle caratteristiche degli impianti di depurazione e dei requisiti delle acque scaricate nella laguna e nei corsi d'acqua che comunque si immettono nella laguna; b) sulla concessione di contributi ad Enti pubblici, imprese o privati per la realizzazione di opere di difesa dagli inquinamenti delle acque; c) sulla statuizione del potere da parte della Regione Veneto di surrogarsi ai privati, che non abbiano adempiuto all'obbligo di costruire impianti di depurazione.

Attualmente sono in corso contatti con il Ministero della sanità al fine di procedere, in base all'articolo 6 del citato decreto presidenziale n. 962, alle necessarie indagini sullo stato delle fonti di inquinamento della laguna, sulla loro localizzazione e sulle loro caratteristiche qualitative e quantitative al fine poi di provvedere agli opportuni ag-

giornamenti e revisioni della tabella riguardante i requisiti di qualità delle acque, fissati nella tabella allegata alla legge stessa.

Si ricorderà infine che sulla materia della tutela delle acque dagli inquinamenti è stata di recente presentata alla Camera dei deputati una proposta di legge di iniziativa degli onorevoli Merli, Faenzi, Orlandi ed altri sulla quale il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha già espresso il proprio parere.

Circa tale disegno di legge c'è da rilevare che lo stesso imposta il problema della tutela delle acque dagli inquinamenti in senso più regionalistico, senza legarlo strettamente alla realtà del bacino idrografico (inteso unitariamente sia in senso territoriale che di gestione) principio che costituisce invece un punto essenziale del disegno di legge governativo, e che, peraltro, è stato largamente accolto nelle legislazioni più avanzate quali, ad esempio, quelle inglese e francese.

Per concludere non rimane che auspicare che una legge organica sulla tutela delle acque dagli inquinamenti possa essere al più presto approvata in maniera che il Paese possa disporre di un valido strumento giuridico idoneo a risolvere il pressante problema.

7. — L'ANAS E LA VIABILITÀ.

Per quanto riguarda l'ANAS è necessario, sottolineare le grandi difficoltà finanziarie in cui la stessa si dibatte dovendo affrontare con ritmo crescente i maggiori costi dovuti alle revisioni dei prezzi che vengono ad incidere in maniera sempre più preponderante sui prezzi originari degli appalti, erodendo, fino ad annullare, le disponibilità del bilancio.

E questo mentre dal paese emergono sempre più impellenti i problemi dei trasporti in generale e della strada in particolare.

Sono problemi emergenti dal mancato completamento di importanti itinerari essenziali allo sviluppo economico di molte regioni e dal loro riequilibrio territoriale, dimostrazione questa che intendiamo dare alla strada quel significato insostituibile di

« momento essenziale e determinante dello assetto del territorio ».

Sono problemi che nascono dall'esigenza di assicurare quel livello minimo di mobilità nell'ambito del territorio richiesto dalla struttura operativa e produttiva regionale per porsi su una base accettabile per un efficiente, armonico e razionale sviluppo economico.

Sono problemi che nascono dalla necessità, prima di tutto morale e poi tecnica, di assicurare il minimo di sicurezza alle nostre arterie e alle popolazioni interessate dal traffico sulle stesse.

Sono problemi interamente e profondamente sentiti dalla Azienda di Stato, la quale fra l'altro si trova a dover affrontare oneri sempre maggiori con l'organico, a tutti i livelli e specialmente a livello di operai e cantonieri, commisurato a 25.000 km. di strade contro gli attuali 45.000 km. e con un bilancio del tutto sproporzionato alle reali esigenze.

Invero si tratta ora di affrontare il problema di portare a termine i lavori in corso. All'inizio del 1975 l'onere per revisione prezzi era valutato in 400 miliardi e quello per opere aggiuntive in 150 miliardi.

Nel mese di agosto l'Azienda ha contratto un mutuo di 300 miliardi con il quale ha pagato oltre 150 miliardi di revisione prezzi, 50 miliardi per opere aggiuntive ed ha già appaltato oltre 100 miliardi per opere nuove di completamento.

Inoltre, nel quadro dei provvedimenti anticongiunturali il Governo ha recentemente autorizzato l'Azienda a contrarre un ulteriore mutuo di 300 miliardi da destinare alla realizzazione di opere di completamento e di varianti a suo tempo iniziate, al fine di assicurarne al più presto la funzionalità.

In questo quadro l'intervento dell'ANAS dovrà essere evidentemente indirizzato alla realizzazione di quelle opere che rivestono carattere di priorità e per le quali sono già disponibili i progetti esecutivi. Da una prima valutazione si è potuto accertare come, in relazione al notevole aumento dei costi di costruzione, la predetta somma si dimostra del tutto insufficiente per realizzare

un piano organico che possa incidere con positivi risultati sull'economia dei trasporti o sull'assetto territoriale delle regioni; peraltro in considerazione delle finalità anticongiunturali, tale programma può considerarsi come un primo programma di realizzazioni in una prospettiva poliennale di interventi che dovrebbero portare, da un lato, al definitivo completamento di itinerari o di opere iniziate e, d'altro canto, alla realizzazione di un sufficiente grado di mobilità, di accessibilità al territorio e di sicurezza stradale con quelle opere indispensabili anche al riequilibrio territoriale delle diverse regioni.

Di fronte alle presenti e future necessità è comunque da sottolineare che in qualche modo si dovrà provvedere con urgenza al rifinanziamento dell'Azienda sia per fronteggiare gli oneri per l'ammortamento per quota capitale e quota interessi dei mutui contratti, ammontanti a 1.100 miliardi, sia per provvedere alle esigenze surrichiamate per l'attuazione di nuove opere.

Al riguardo occorre tenere presente che il bilancio ANAS è un bilancio « chiuso » che ha, come pressochè unica entrata, gli introiti previsti dall'articolo 26, lettera a), della legge 7 febbraio 1961, n. 59 (quota parte del gettito dell'imposta di fabbricazione della benzina, degli oli da gas e degli oli minerali lubrificanti, nonchè delle tasse di circolazione).

È pertanto urgente esaminare la possibilità di avviare ogni utile iniziativa di carattere legislativo per sopperire alle sopra indicate difficoltà finanziarie dell'ANAS.

Nel quadro di questi problemi connessi al rilancio della viabilità ordinaria occorre anche individuare le dimensioni a livello centrale e periferico entro le quali si colloca correttamente l'attività dell'ANAS e del Ministero dei lavori pubblici.

L'ampiezza e la correlazione tra i vari problemi che si pongono nel campo della viabilità comportano un impegno di consultazione continua — a livello decisionale e a livello operativo — tra quei settori dello Stato le cui competenze si incontrano e si intersecano.

C'è quindi l'esigenza di definire i rapporti con le Regioni ed il ruolo del Ministero dei lavori pubblici nella politica dei trasporti.

Circa il primo aspetto è chiaro che la Azienda di Stato deve « sentire » le Regioni, ai sensi dell'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica 15 gennaio 1972, sulla programmazione di interventi di competenza dell'ANAS, al fine di recepire le loro esigenze prioritarie. Inoltre si ritiene anche essenziale un parere tecnico delle Regioni sui progetti stradali ai fini della rispondenza delle opere alle previsioni urbanistiche regionali. Peraltro ritengo che l'Azienda non possa andare al di là della suindicata prospettiva di collaborazione, altrimenti verrebbero di fatto sottratte all'Azienda di Stato le specifiche competenze in ordine alla rete autostradale e dalle strade statali fissate dal citato articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica 15 gennaio 1972 e verrebbero compromessi i preminenti interessi dello Stato per esigenze di carattere puramente regionale.

In merito poi alle competenze in materia di programmazione dei trasporti è stata più volte ed autorevolmente sollecitata la predisposizione del Piano nazionale dei trasporti allo scopo di definire le principali linee di intervento, nel suddetto settore dei trasporti, su scala nazionale.

Secondo gli indirizzi a suo tempo resi noti, dei quali peraltro sembra opportuna una accurata verifica in rapporto a mutate e future esigenze (la crisi energetica e la tarifficazione dell'uso delle infrastrutture prevista dalla CEE, ad esempio) tale Piano, muovendo dalle necessità future del trasporto, dovrà consentire la preparazione di un programma razionale di investimenti infrastrutturali.

L'esigenza di poter disporre a breve termine di un simile elemento programmatico è molteplice perchè è solo con un tale Piano che si potrà tentare di impostare tutta la problematica dell'uso, della distribuzione tra i diversi modi, della produzione dei mezzi di trasporto, dell'attuazione del principio della mobilità, dell'accessibilità al territorio, della sicurezza stradale, che interes-

sa con diverse implicazioni, anche sociologiche, l'intero settore.

Per parte nostra, come Ministero dei lavori pubblici, siamo disponibili per portare il contributo conoscitivo e strutturale della componente stradale e dei suoi problemi territoriali, al Governo, collaborando con tutte le forze politiche, sindacali e produttive per una rapida attuazione.

Questa impostazione, fondamentalmente corretta, anche nel rispetto delle diverse competenze scaturenti dalle differenti attribuzioni, sembra trovare sufficiente adesione da parte di quasi tutti gli organismi interessati al Piano.

Se una tale convergenza può considerarsi qualificante e produttiva, soprattutto nello interesse del Paese e dei modi con cui questo può finalizzare e regolare l'uso del sistema dei trasporti inteso come supporto trainante dell'economia, è doveroso rilevare taluni dissensi che sembrano però strumentali, ed anacronistici.

Forse, si è ancora dell'avviso che si debba pensare alla ferrovia, alla strada, ai porti ed agli aeroporti come a fenomeni squisitamente tecnici, frutto di scelte non coordinate legate alla velocità, al comfort, ai tonnellaggi, ai passeggeri o ad altre ragioni contingenti, non comprendendo pienamente la sostanza del problema vincolato « a priori » alla politica del territorio ed alla pianificazione urbanistica.

Noi riteniamo che la ferrovia, la strada, i porti e gli aeroporti debbano essere visualizzati come componenti strutturali di un unico momento qualificante della politica di assetto del territorio.

D'altra parte, come possiamo considerare l'uso o l'abuso del mezzo privato, l'incentivazione del mezzo pubblico, l'accessibilità ai centri urbani, la riduzione dei fenomeni di pendolarità, un nuovo indirizzo stradale e ferroviario, se non fattori di un comune denominatore che si chiama politica di assetto del territorio?

È con questa visione che il Ministero dei lavori pubblici si propone di collaborare concorrendo alla definizione metodologica dei criteri di impostazione per la ricerca co-

noscitiva, la strutturazione e la qualificazione degli obiettivi di settore.

Partendo da tali premesse, è evidente come il Ministero dei lavori pubblici debba respingere la proposta della conferenza di Stresa — secondo cui la competenza e la responsabilità di ideare e realizzare un indirizzo programmatico e politico in materia dei trasporti spetta al Ministero dei trasporti — in termini culturali e non come sterile rivendicazione di competenze particolari.

8. — OPERE MARITTIME.

In questo vitale settore per l'economia nazionale l'azione del Ministero si è particolarmente rivolta alla realizzazione di opere finanziate con leggi speciali che hanno autorizzato interventi straordinari, sia per l'esecuzione di opere di prima urgenza nei principali porti marittimi nazionali, sia a favore dei paesi colpiti da eventi calamitosi.

In particolare si segnala l'attività svolta in attuazione della legge 6 agosto 1974, n. 366, con la quale è stata autorizzata la spesa di lire 160.000.000.000 per opere urgenti e di primo intervento.

Alla data odierna sono stati già presentati 61 progetti per un complessivo importo di 90 miliardi. Di tali elaborati 35, per un importo di 62 miliardi, sono in fase di istruttoria tecnico-amministrativa, ed altri 26, per un importo di 28 miliardi, sono stati appaltati o in fase di appalto.

Tra le opere di maggiore importanza appaltate si segnalano la riparazione del molo foraneo del porto di Bari, per un importo di lire 9.200 milioni, la ricostruzione della banchina di riva e del primo sporgente nel porto di La Spezia per lire 6.875 milioni e la costruzione di una diga di raccordo nel porto di Genova per lire 3.162 milioni.

Nell'anno 1975 è proseguita l'opera di ricostruzione del porto di Palermo danneggiato dalla mareggiata dell'ottobre 1973 a causa della quale, con legge 27 dicembre 1973, n. 845, è stata stanziata la somma di lire 39 miliardi.

Alla data odierna sono stati autorizzati lavori per complessive lire 23.322 milioni; nel 1975 sono stati appaltati lavori per un importo di lire 8.218 milioni delle quali

lire 5.461 milioni per il completamento della ricostruzione del molo foraneo.

Nel porto di Ancona è proseguita l'opera di ammodernamento e potenziamento autorizzata con la legge 10 novembre 1973, n. 737, per un importo di lire 25 miliardi.

Attualmente sono in corso di esecuzione o sono di prossimo inizio lavori per un importo di lire 7.665 milioni, ivi compresi 3.830 milioni impegnati nel 1975. Tra i lavori appaltati nel corrente esercizio si segnalano l'adeguamento strutturale delle banchine 3 e 4 per un importo di 1.412 milioni e quelli di escavo del canale di accesso al molo trapezoidale per lire 600 milioni.

Con i fondi di bilancio, che assommano complessivamente a lire 10.100 milioni, sono stati autorizzati lavori per lire 9.500 milioni, dei quali 6.445 milioni per opere straordinarie, lire 843 milioni per riparazione danni mareggiate, lire 713 milioni per riparazione danni bellici e lire 1.495 milioni per riparazione mezzi effassori del Servizio escavazioni porti ed escavazioni straordinarie.

In totale, alla data odierna, sono assunti impegni per complessive lire 27.430 milioni, di cui lire 17.930 milioni per varie leggi speciali e lire 9.500 milioni con fondi di bilancio, esclusi i fondi per le spese correnti.

Tra i problemi di particolare importanza che fino ad oggi non hanno trovato soluzione si segnalano quelli della difesa degli abitati, e quelli relativi alla concessione di contributi per opere marittime di interesse degli Enti locali nelle Regioni a statuto speciale.

Per quanto concerne le difese degli innumerevoli insediamenti costieri dislocati lungo tutto il litorale nazionale, minacciati dalla corrosione del mare, una indagine diretta ad accertare il fabbisogno di spesa occorrente per un programma organico di lavori ha evidenziato in circa 100 miliardi la spesa occorrente, mentre per le prime e più urgenti necessità è stata prevista una spesa di circa 26 miliardi.

9. — OPERE VARIE.

Negli altri settori d'intervento del Ministero, voglio ricordare le nuove costruzioni ferroviarie tra le quali presentano carat-

tere di particolare importanza ed urgenza le seguenti:

le opere di completamento della Circonvallazione di Trieste, indispensabili ed urgenti per il potenziamento del traffico ferroviario con il Porto di Trieste, la cui più valida utilizzazione viene riproposta in termini di estrema urgenza con la riapertura del Canale di Suez;

il completamento della linea Varazze-Savona e della nuova stazione di Monfalcone, che presumibilmente sarà aperta all'esercizio verso la fine del prossimo anno;

le opere di completamento della linea Paola-Cosenza e della nuova stazione di Cosenza che presentano carattere di estrema urgenza ed indifferibilità.

Restano infine le altre linee tutte in fase di definitiva ultimazione tra le quali è opportuno ricordare il nuovo raccordo di collegamento tra la stazione di Roma-S. Pietro e la costruenda stazione di Valle Aurelia, del raccordo Roma-Maccarese per il quale è già stato bandito il relativo appalto-concorso ed i progetti, già presentati, sono all'esame dell'apposita Commissione giudicatrice.

Ritengo opportuno fornire al riguardo più specifici ragguagli per le singole opere:

a) — *Ferrovia Varazze-Savona.*

Sono stati completati i lavori di armamento della linea ed è stato ultimato il fabbricato poste. Sono in avanzato corso i lavori di elettrificazione ed impianti speciali. Sono stati assunti impegni per lire 411 milioni 200.049 per le opere di completamento.

b) — *Linea di circonvallazione di Trieste e Corona-Redipuglia.*

Sono stati appaltati i lavori per il viadotto sulla strada statale n. 56 ed il sottopassaggio di Via Italo Svevo. Per detti lavori sono stati assunti impegni per lire 1 miliardo e 129.606.000.

c) — *Linea Maccarese-Roma-smistamento.*

È stata appaltata l'ultimazione della galleria Montemario ed è in corso l'esame da parte della Commissione giudicatrice dei

progetti presentati per la costruzione, a doppio binario, del raccordo tra la costruenda galleria Aurelia e la trincea di accesso alla stazione di Roma-S. Pietro. Per tali opere sono stati assunti impegni per lire 4 miliardi e 21.230.385.

d) — *Linea Paola-Cosenza.*

Per i lavori in corso di esecuzione di detta linea sono stati assunti impegni, per lavori di assestamento e di modifica, per lire 9 miliardi e 574.234.738.

Notevole impegno ha richiesto il portare a compimento il progetto di lire 5 miliardi e 839.124.335 riguardante la prosecuzione dei lavori del primo lotto mediante la utilizzazione di nuovi mezzi meccanici per il completamento dello scavo in galleria.

e) — *Linea Caltagirone-Gela.*

È in corso di esame presso la Commissione speciale il progetto per la costruzione di fabbricati accessori. Sono stati assunti impegni per piccoli lavori di completamento per lire 706.252.170.

f) — *Circonvallazione ferroviaria di Palermo.*

Deve essere eseguita la gara a licitazione privata per i lavori di costruzione del fabbricato magazzino merci per un importo di lire 2.500.000.000.

Non va poi sottaciuta l'importante azione svolta nel settore delle calamità naturali sia con gli interventi di pronto soccorso in base al decreto-legge 12 aprile 1948, n. 1010, per un totale di 3 miliardi nell'anno, sia attraverso la predisposizione di appositi atti legislativi per affrontare particolari esigenze, come quelle riguardanti la prosecuzione dell'opera di ricostruzione del Belice, di Tuscania, dei comuni terremotati delle Marche eccetera.

10. — LE NORME COMUNITARIE IN MATERIA DI APPALTI.

Di grande rilievo è, a mio avviso, per le molteplici implicazioni, il problema dell'adeguamento della normativa in materia di pubblici appalti alle direttive della CEE.

A questo riguardo ritengo utile tratteggiare la storia e i temi essenziali della questione.

Deve anzitutto premettersi che, in conformità dell'articolo 32 della direttiva (n. 71/305) del Consiglio CEE 26 luglio 1971, che coordina le procedure di approvazione degli appalti di lavori pubblici al fine di attuare la concorrenza comunitaria, gli Stati membri dovevano adottare le misure necessarie per conformarsi a tale direttiva entro un termine di 12 mesi dalla notificazione. Questo termine è scaduto il 29 luglio 1972.

In data 16 agosto 1973, la rappresentanza italiana presso la Comunità ha reso noto alla Commissione CEE, che, in applicazione della direttiva suddetta, era entrata in vigore la legge 2 febbraio 1973 n. 14. Avendo constatato che la citata legge costituisce soltanto esecuzione parziale ed imperfetta della direttiva stessa, la Commissione ha iniziato la procedura prevista dall'articolo 169 del trattato di Roma (accertamento dell'inadempienza da parte di Stato membro).

Con nota 5 luglio 1974 la Rappresentanza dell'Italia ha comunicato alla Commissione il testo del disegno di legge, presentato alla Camera in data 13 luglio 1974 (atto Camera n. 3219) e destinato a conformare la legislazione italiana alla direttiva CEE. Il predetto disegno — secondo la Commissione CEE — sembra soddisfare « in ampia misura » alle condizioni stabilite dalla predetta direttiva.

Constatato tuttavia che, ad oltre due anni e mezzo dalla scadenza del termine fissato per la sua applicazione, la Repubblica italiana non ha ottemperato alle disposizioni della direttiva, la Commissione, nel parere in data 1º aprile 1975, ha riconosciuto l'inadempienza dello Stato italiano agli obblighi che gli incombono a norma della suddetta direttiva e lo ha invitato ad adottare i provvedimenti necessari per conformarsi al detto parere entro il termine di un mese.

Il suddetto termine è scaduto il 1º maggio 1975.

A partire da tale data la Commissione può avvalersi dell'articolo 169, secondo comma

del trattato, il quale prevede il ricorso alla Corte di giustizia nei confronti dello Stato inadempiente.

Considerando il periodo di tempo trascorso dalla scadenza infruttuosa del termine del 1º maggio 1975, il ricorso alla Corte è da ritenersi imminente.

Da quanto precede emerge chiaramente l'opportunità che il disegno di legge il quale — come rilevato dalla Commissione CEE — soddisfa pienamente alla direttiva, venga al più presto discusso in sede parlamentare.

In punti salienti del disegno di legge sono i seguenti:

abolizione della scheda segreta;

divieto di scindere l'appalto in lotti allo scopo di eludere la direttiva;

divieto di affidare lavori complementari quando il loro importo superi del 50 per cento quello contrattuale;

limitazione del potere discrezionale dell'Amministrazione nell'invitare le imprese a partecipare all'appalto, mediante la previsione di criteri di selezione delle ditte;

formulazione del bando che, tra l'altro, deve indicare il termine di ultimazione dei lavori;

particolare pubblicità data al bando con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Comunità.

Onorevoli colleghi, nel corso della mia esposizione ho già avuto modo di citare le numerose iniziative legislative assunte dal Ministero per ovviare alle esigenze via via manifestatesi durante la mia gestione.

Affinchè se ne abbia un quadro organico, voglio qui di seguito riassumere le più significative:

1) decreto-legge 14 dicembre 1974, numero 658, concernente la proroga dei contributi GESCAL e altre provvidenze per l'edilizia residenziale, convertito nella legge 15 febbraio 1975 n. 14;

2) indirizzi per la formazione del piano comprensoriale di Venezia e del suo entroterra (approvati dal Consiglio dei ministri il 27 marzo 1975);

3) piano finanziario d'intervento per la edilizia scolastica (legge 5 agosto 1975 numero 412);

4) limitazioni generali di velocità sulle strade (atto Camera n. 3623);

5) interventi straordinari d'emergenza per l'attività edilizia (legge 26 maggio 1975 n. 166);

6) norme per l'appalto concorso internazionale per la conservazione dell'equilibrio idrogeologico della laguna veneta (legge 5 agosto 1975 n. 404);

7) provvedimenti per accelerare la ricostruzione dei comuni della Sicilia colpiti dal terremoto del gennaio 1968 (legge 6 giugno 1975, n. 206);

8) norme per l'esecuzione di opere urgenti di sistemazione idraulica sull'Adige e sul Po (in corso di pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*);

9) norme per l'istituzione del servizio sismico e interventi per il terremoto della Val Nerina (atto Senato n. 2129);

10) prosecuzione di opere di edilizia ospedaliera universitaria (in corso di pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*);

11) finanziamento di lire 30 miliardi per le vie navigabili (atto Senato n. 2260);

12) disposizioni relative ai cantieri officina di Boretto e Cavanella d'Adige (legge 15 luglio 1975 n. 399);

13) decreto-legge 13 agosto 1975 n. 376 — Provvedimenti per il rilancio dell'economia, recante importanti misure in materia edilizia.

Onorevoli senatori, la vastità e la complessità dei problemi che attengono ad una politica dei lavori pubblici, anche dopo il trasferimento di molte competenze alle Regioni, è tale da richiedere ben altro impegno e ben altro spazio di tempo di quanto ne assorba questa mia relazione. Ritengo tuttavia di aver sottolineato, anche sulla traccia e con lo stimolo dei vostri interventi nel dibattito, gli aspetti ed i singoli punti di questa problematica dai quali non si può prescindere in nessun modo, in ragione dei loro immediati riflessi economici e sociali.

Le difficoltà finanziarie del momento ed il travaglio del riassetto strutturale di tutti i settori della cosa pubblica e dell'economia non debbono indurre al pessimismo ed a ritenere inutile ogni intervento di lungo periodo. È proprio questo, invece, il criterio che deve guidare le nostre scelte nell'orientare la spesa del Ministero dei lavori pubblici e nel fissarne gli obiettivi futuri.

Ritengo che questa mia preoccupazione possa essere riconosciuta in questo mio intervento e possa farne perdonare le manchevolezze.

P R E S I D E N T E . A nome della Commissione desidero ringraziare il ministro Bucalossi per l'ampia ed approfondita esposizione svolta ed anche per averci permesso di seguire il suo intervento su un testo distribuito preventivamente ai membri della Commissione.

B U C A L O S S I , *ministro dei lavori pubblici.* Desidero aggiungere, signor Presidente, che per quanto concerne gli argomenti di carattere specifico qui esposti mi riservo di far avere una risposta precisa e dettagliata.

Per quanto riguarda invece la questione sollevata da alcuni oratori in merito alle incongruenze derivanti dall'applicazione dell'articolo 18-bis del decreto legge n. 376, desidero precisare che, in sede di discussione di quel decreto alla Camera, io stesso avevo avanzato alcune proposte meno restrittive e più elastiche; tuttavia, a seguito delle discussioni che sorsero sull'argomento mi rimisi a quanto decise di fare l'Assemblea di quel ramo del Parlamento. Del resto, il Senato non ha inteso apportare a quel testo alcuna modifica.

Il tempo ci sarebbe stato; comunque, non voglio entrare in polemiche inutili.

Rimane il fatto che vi è un impegno preciso, da parte del Governo, ad ovviare agli inconvenienti ed alle incongruenze conseguenti all'applicazione del citato articolo del decreto legge 13 agosto 1975, n. 376. Mi pare anche evidente che sarebbe fuori di ogni logica non dare corso alle opere di

completamento per rendere funzionale ed in certo senso più redditizio il nostro sistema autostradale.

G R O S S I. Onorevole Ministro, desidero farle presente che, in rapporto al generale mutamento della situazione economica del Paese dovrebbero essere rivisti, a mio avviso, i limiti di reddito per quanto riguarda l'assegnazione degli alloggi popolari che, al momento, non sono più coerenti rispetto alla realtà. Anche in tale settore, pertanto, si dovrebbe pervenire ad una normativa più articolata.

Ho avuto occasione di seguire le vicende dell'assegnazione di abitazioni da parte dell'Istituto case popolari di Cremona e mi sono reso conto di situazioni assurde, perchè le esclusioni dalle assegnazioni per il superamento del limite di reddito di 4 milioni, ad esempio, è cosa del tutto normale.

Io ritengo, signor Ministro, che si possa arrivare ad una nuova regolamentazione in tale materia anche attraverso una circolare ministeriale.

B U C A L O S S I, *ministro dei lavori pubblici*. Condivido la sua preoccupazione, senatore Grossi, e posso assicurare lei e la Commissione tutta che il problema dei limiti di reddito verrà riconsiderato, sempre naturalmente nell'ambito di valutazioni di ordine generale, in modo che l'assegnazione degli alloggi avvenga nel migliore dei modi.

Passando ora all'esame degli ordini del giorno presentati dai senatori Mingozi ed altri dirò che in merito al primo, con il quale si impegna il Governo a collaborare con il Parlamento per consentire una sollecita approvazione dei disegni di legge concernenti la difesa del suolo, il Ministero si trova concorde con le premesse rappresentate dai presentatori, per cui dichiaro di

accogliere l'ordine del giorno come raccomandazione. Aggiungo, per conoscenza della Commissione, che in sede di discussione del disegno di legge concernente opere da eseguire lungo l'Adige ed il Po è stato assunto dal Governo un impegno a riferire allo stesso Parlamento sui problemi relativi alla sistemazione idrogeologica del territorio al fine di disporre una serie di misure organiche per la difesa del suolo.

Passando ora al secondo ordine del giorno, con il quale si impegna il Governo a provvedere per il finanziamento dei tratti mancanti al completamento della superstrada Europea 7 che collega Varsavia a Roma, desidero precisare che tale problema è sempre stato presente all'attenzione dell'ANAS la quale, in relazione alle risorse di bilancio, non ha mai mancato di attuare vasti interventi.

In questa occasione, pertanto, ribadito che il Ministero dei lavori pubblici seguirà sempre con la dovuta attenzione la realizzazione di tale opera, accolgo come raccomandazione l'ordine del giorno presentato dai senatori Mingozi ed altri.

P R E S I D E N T E. Ringrazio nuovamente il ministro Bucalossi per queste ulteriori precisazioni e, se non si fanno obiezioni, resta inteso che la Commissione conferisce al senatore Santi il mandato di trasmettere alla Commissione bilancio un rapporto favorevole sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, tabella n. 9.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle ore 12,15.