**N. 902-A**
**Resoconti VIII**

# BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 1965

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

(Tabella n. 8)

## Resoconti stenografici della 7ª Commissione permanente

**(Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile)**

### INDICE

**SEDUTA DI GIOVEDI' 10 DICEMBRE 1964**

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 2, 22
ZANNIER, *relatore* . . . . . 2

**SEDUTA DI VENERDI' 11 DICEMBRE 1964**

PRESIDENTE . . . . 22, 23, 31, 36, 48, 62, 70, 74
ADAMOLI . . . . . 29, 30
CHIARIELLO . . . . . 52
CROLLALANZA . . . . . 32, 34, 36, 46, 48, 56
59, 65, 66, 68, 71, 73
DERIU . . . . . 40
DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* . . . 27, 29, 30, 35, 58, 59, 61, 62
66, 67, 68, 70, 71, 73, 74
FABRETTI . . . . . 56
FERRARI Giacomo . . . . . 50, 61
FLORENA . . . . . 53
GAIANI . . . . . 25, 27, 29, 30, 34, 74
GENCO . . . . . *Pag.* 45
GIANCANE . . . . . 54, 56, 67, 68, 74
INDELLI . . . . . 37, 67
LOMBARDI . . . . . 46, 48
RESTAGNO . . . . . 39
VIDALI . . . . . 23
ZANNIER, *relatore* . . . . . 57, 58, 59

**SEDUTA DI GIOVEDI' 10 DICEMBRE 1964**

**Presidenza del Presidente GARLATO**

*La seduta è aperta alle ore 15,30.*

*Sono presenti i senatori: Adamoli, Chiariello, Corbellini, Crollalanza, Deriu, De Unterrichter, Fabretti, Ferrari Francesco, Ferrari Giacomo, Florena, Focaccia, Gaiani, Garlato, Genco, Giancane, Guanti, Indelli, Lom-*

*bardi, Martinez, Masciale, Restagno, Spasari, Spataro, Tomassini, Vergani, Vidali e Zannier.*

*Interviene il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici de' Cocci.*

**Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1965**

**— Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici (Tabella n. 8)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'esame del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1965 — Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici », già approvato dalla Camera dei deputati.

Ha facoltà di parlare il senatore Zannier, per svolgere la sua relazione.

ZANNIER, *relatore*. Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, pochi giorni fa il Presidente della Commissione lavori pubblici mi ha incaricato di svolgere una relazione sommaria sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1965, e ciò al fine di porre le basi per la discussione del bilancio stesso e raccogliere successivamente le conclusioni di tale discussione per presentarle, come previsto, alla 5ª Commissione finanze e tesoro incaricata della stesura della relazione globale del bilancio dello Stato. Purtroppo la brevità del tempo a disposizione, la complessità della materia in esame e la limitata esperienza parlamentare mi hanno costretto a svolgere una relazione non sempre circostanziata ed illustrativa dell'attività del Dicastero nei vari settori in cui si estrinseca, come sarebbe stato necessario per un approfondito esame del bilancio.

Oggigiorno è universalmente ammessa la necessità d'inquadrare i problemi finanziari dello Stato nella generale prospettiva della vita economica nazionale ed è per questo che la redazione dei bilanci viene abbinata alla compilazione annuale di un rapporto sull'andamento e le tendenze dell'economia del Paese. Parallelamente sorge l'esigenza di collegare strettamente la politica finanziaria, che si concreta nella preparazione dei bilanci preventivi, alla programmazione economica. Principali strumenti per l'attuazione dei programmi economici nazionali, in realtà, sono, da un lato, la politica fiscale, dall'altro, gl'investimenti produttivi dello Stato.

Questi investimenti prendono la forma di finanziamenti o sussidi concessi in determinate attività ed iniziative private, oppure di diretti interventi dello Stato — a mezzo di lavori pubblici — per creare le infrastrutture atte a fornire i presupposti di redditizie intraprese del capitale privato nelle direzioni desiderate. Ecco perchè, come è già stato da più parti giustamente rilevato, in un regime di programmazione economica democratica il Ministero dei lavori pubblici dovrebbe essere veramente il centro motore della politica di intervento pubblico da inserirsi nel quadro di una politica urbanistica che rappresenta la naturale confluenza delle istante economiche, culturali e sociali.

Il bilancio dei Lavori pubblici invece, che rispecchia in ultima analisi l'attività del Ministero, non comprende tutti gli interventi dello Stato in materia di lavori pubblici, per cui esso non permette nemmeno una valutazione globale della politica dei lavori pubblici svolta dallo Stato italiano.

La creazione, infatti, di numerosi enti ed il desiderio, sempre più manifesto, da parte di molti Ministeri ed Enti di avocare a sè attribuzioni di specifica competenza del Ministero dei lavori pubblici, ha immiserito l'attività di quest'ultimo rendendo impossibile l'unitaria direzione politica dei lavori pubblici proprio nel momento in cui si dà l'avvio in Italia alla programmazione economica. Ma oltre questo aspetto di fondamentale importanza che deve essere risolto restituendo al Ministero dei lavori pubblici le sue naturali competenze, vi è un altro aspetto che riguarda l'adeguamento delle strutture organizzative alle nuove necessità, alle nuove prospettive che sono prospettive di ingegneria sociale. Si tratta di razionalizzare tali strutture per renderle più idonee all'esercizio delle funzioni che il Ministero dei lavori pubblici è chiamato a svolgere in uno Stato moderno.

È soprattutto problema di uomini e sono d'accordo con quanti affermano che il primo organo da vivificare è il Consiglio superiore dei lavori pubblici che, opportunamente esonerato dalle incombenze in atto relative ad esami e procedure decentrabili perifericamente, deve diventare principalmente organo di studio e di ricerca, di propulsione e di indirizzo degli interventi pubblici dello Stato nel quadro della programmazione.

Infine, il problema della carenza di personale tecnico della carriera direttiva dovrà essere risolto con urgenza; ma su questo particolare problema ritornerò in seguito quando parleremo del personale.

Premesse queste brevi considerazioni, come ho già detto, non mi propongo di esaminare analiticamente tutti gli aspetti del bilancio ma semplicemente quelli che in questo momento mi sono sembrati meritevoli di particolare attenzione, pronto a raccogliere ed esaminare ogni suggerimento che emergerà dalla discussione in Commissione.

STATO DI PREVISIONE

Lo stanziamento complessivo del bilancio dei Lavori pubblici ammonta a lire 405 miliardi 854.257.871, di cui: lire 58.089.041.845 per spese correnti e lire 347.765.216.026 per spese in conto capitale.

Lo stanziamento di lire 58.089.041.845 per le spese correnti comprende in particolare lire 37.103.659.000 per le spese di personale e di funzionamento, lire 1.262.000.000 per studi, progettazioni e compensi a liberi professionisti, lire 19.636.000.000 per la manutenzione ordinaria delle opere esistenti e lire 87.382.845 per le incidenze annualità impegnate in esercizi precedenti.

Lo stanziamento di lire 347.765.216.026 riguarda:

per lire 51.000.000 le spese per studi e compilazioni piani territoriali, piani di ricostruzioni abitati danneggiati dalla guerra e compensi a tecnici privati;

per lire 100.000.000 le spese relative alla ricerca scientifica;

per lire 39.635.000.000 le spese per opere pubbliche a pagamento in un'unica soluzione da autorizzarsi con la legge di bilancio;

per lire 161.424.447.825 le spese per opere pubbliche a pagamento in un'unica soluzione previste da leggi speciali;

per lire 4.875.000.000 il limite di spesa per opere pubbliche a pagamento in annualità previste da leggi speciali;

per lire 4.020.000.000 il limite di spesa per opere pubbliche a pagamento in annualità da autorizzarsi con la legge di bilancio;

per lire 137.659.768.201 l'incidenza delle annualità relative a lavori eseguiti negli esercizi precedenti.

Illustrata così per sommi capi la portata finanziaria del bilancio in esame, passiamo ora ad esaminare da vicino i più importanti settori nei quali si esplica l'attività del Ministero dei lavori pubblici.

PERSONALE

La consistenza numerica del personale in attività di servizio è la seguente:

| | |
|---|---|
| Personale impiegatizio . . . | 12.588 |
| » operaio . . . . . | 2.539 |
| TOTALE . . . | 15.127 |

Nei confronti dell'anno precedente, risulta che il personale in servizio è diminuito di 612 unità.

Le spese di personale in attività di servizio previste per l'anno finanziario 1965 ammontano a milioni 29.831,9 così costituite:

| | |
|---|---|
| Assegni fissi . . . . . | 24.862,3 |
| Competenze access. . . | 3.852 5 |
| Oneri previdenziali . . . | 1.117,1 |
| TOTALE . . . | 29.831,9 |

Per le pensioni e i trattamenti similari è prevista una spesa di milioni 4.820.

Pertanto, per l'anno finanziario 1965, l'importo complessivo delle spese di personale

in attività di servizio ed in quiescenza è di milioni 34.651,9.

Rispetto all'esercizio precedente l'importo predetto risulta aumentato di milioni 5.231,5.

Tale incremento è da attribuire principalmente ai seguenti provvedimenti economici:

legge 27 maggio 1959, n. 324, concernente miglioramenti economici al personale statale in attività ed in quiescenza;

legge 18 gennaio 1963, n. 20, che attribuisce, con decorrenza dal 1° gennaio 1963, un assegno temporaneo a tutto il personale in servizio dell'Amministrazione dello Stato;

legge 6 febbraio 1963, n. 44, che estende l'aumento sulle quote di aggiunta di famiglia al personale statale in attività di servizio ed in quiescenza con stipendio iniziale della qualifica o pensione superiore alle lire 50.000 mensili lorde;

legge 27 settembre 1963, n. 1315, concernente il miglioramento del trattamento economico del personale statale in quiescenza.

Non vi è dubbio che il problema del personale è di principale importanza per l'efficienza del Ministero dei lavori pubblici particolarmente in questo momento in cui lo Stato, nel quadro della programmazione, si inserisce direttamente, insieme con gli operatori privati, nell'economia nazionale. Ecco perchè, accertata la diminuzione del personale come detto nella premessa, intendo soprattutto soffermarmi sul problema del personale del ruolo tecnico del Ministero dei lavori pubblici: a questo personale, a mio avviso, devono essere rivolte principalmente le nostre più attente considerazioni. Lo Stato moderno è un fatto d'ingegneria sociale.

Intendo soprattutto analizzare la situazione del personale di concetto e quella del personale direttivo. Dal suballegato n. 2 allo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici risulta che il numero dei posti coperti da parte dei geometri al 1° giugno 1964 è di 2.832 contro 1.236 posti di organico.

È evidente che questa situazione determina la necessità di provvedere tempestivamente al riordino di un organico superato dalle necessità dei tempi nuovi adeguandolo alle reali necessità dei servizi del Ministero senza attendere lontane riforme burocratiche. Ciò è assolutamente necessario ed urgente, sia perchè è giusto che lo Stato ponga in condizioni di parità di carriera quel personale che da molti anni presta servizio nei ruoli aggiunti, sia per un doveroso riconoscimento delle benemerenze che questa categoria di tecnici ha acquisito nei confronti non solo del Ministero dei lavori pubblici ma della collettività nazionale; analogamente dicasi per gli assistenti.

Ma alla generale esuberanza di personale attualmente presente al Ministero dei lavori pubblici rispetto a quello previsto in organico, fa riscontro la deficienza di ingegneri con particolare riferimento alle prime categorie. A questa preoccupante carenza si aggiunge la diserzione quasi totale dei concorsi, come si è di recente verificato, per cui le prospettive di nuove assunzioni si riducono ulteriormente.

Le cause di questo stato di cose, di questa deficienza di personale tecnico della carriera direttiva sono certamente note a tutti noi e possono principalmente riassumersi nella inadeguata retribuzione riservata ai giovani ingegneri che intendono accedere alle Amministrazioni dello Stato ed in particolare per quelli degli Uffici del Genio civile; i loro emolumenti globali sono i più bassi che, a parità di livello, la pubblica amministrazione corrisponda tenendo presente che lo svolgimento di tale professione comporta, rispetto alle altre, certamente maggiori responsabilità personali, amministrative, civili e penali in conseguenza delle opere da essi progettate, dirette o sottoposte al loro controllo.

È necessario pertanto un adeguamento delle retribuzioni e nel contempo una revisione dei criteri di assunzione dei giovani ingegneri, dando la possibilità ai migliori laureati delle varie Università di accedere ai posti disponibili attualmente in organico mediante sommario esame professionale di accertamento e periodo di prova. Le promozioni, infine, nei vari gradi devono trovare logica accelerazione nella valutazione dei funzionari, non solo in base agli scatti di carriera attualmente previsti dalla legge, ma so-

prattutto in base all'attività, alla responsabilità e alle competenze specifiche di studio e ricerche scientifiche nelle varie specialità che dovranno essere tenute presenti quale fattore essenziale ai fini della carriera. È necessario, in sostanza, premiare coloro che dimostrano passione per lo studio e per la ricerca del miglioramento delle proprie qualità tecniche, rispetto a coloro, e non sono pochi, che raggiunto un posto di ruolo si adeguano ad una vita tranquilla senza sentire il dovere morale e l'orgoglio di svolgere il proprio dovere, affinchè la pubblica amministrazione sia all'altezza dei suoi compiti, proprio in questo momento in cui lo Stato intende impostare, attraverso una politica di programmazione, la propria attività mediante le pubbliche imprese.

Non v'è dubbio che i problemi trattati sono di primaria importanza nell'ambito del Ministero dei lavori pubblici, per un migliore funzionamento di tale amministrazione.

MANUTENZIONE ORDINARIA DELLE OPERE ESISTENTI

La somma prevista in bilancio per le manutenzioni ordinarie delle opere esistenti è di lire 19.636 milioni così ripartiti:

| | | |
|---|---|---|
| manutenzione, riparazione e illuminazione dei porti nonchè delle relative opere edilizie - escavazioni porti e spiagge . . . . . | L. | 4.000.000.000 |
| manutenzione e riparazione delle vie navigabili di 1ª e 2ª classe, illuminazione dei porti lacuali servizio di piena . . . . . | » | 1.260.000.000 |
| manutenzione e riparazione delle opere idrauliche e spese per il servizio di piena . . . . . | » | 1.880.000.000 |
| spese per il servizio idrografico, fluviale e mareografico - misure e rilievi relativi ai corsi d'acqua . . . . . | » | 115.000.000 |
| servizio di piena lagunare . . . . . | » | 10.000.000 |
| contributo alle Amministrazioni provinciali per la manutenzione delle strade comunali o di bonifica classificate tra le provinciali (articolo 10 della legge 16 settembre 1960, n. 1014) . . . . . | » | 10.000.000.000 |
| manutenzione di edifici statali, di edifici privati destinati a sedi di uffici pubblici statali, nonchè degli immobili di cui agli articoli 25, 26 e 27 della legge 24 luglio 1962, n. 1073 . . | » | 2.371.000.000 |
| TOTALE . . . | L. | 19.636.000.000 |

Si deve rilevare che la somma prevista nel bilancio di previsione del 1965 è di gran lunga inferiore ai 34 miliardi 600 milioni richiesti dai competenti Uffici del Ministero. Infatti, le già modestissime assegnazioni fatte nei precedenti esercizi finanziari ed il progressivo incessante aumento nei costi dei materiali e dei servizi, non hanno permesso una adeguata manutenzione del patrimonio immobiliare dello Stato per cui si faceva affidamento su di un maggiore finanziamento proprio nel presente esercizio.

La ponderata richiesta degli Uffici del Ministero era motivata dalla necessità di avere

disponibili 12.000 milioni per la concessione alle province del contributo annuo previsto dall'articolo 10 della legge 16 settembre 1960, n. 1014, a titolo di concorso nella spesa di ordinaria manutenzione delle strade classificate provinciali successivamente all'entrata in vigore della legge 12 agosto 1958, n. 126. Poichè il contributo è di lire 300.000 per chilometro di strada e a tutt'oggi risultano classificate tra le provinciali circa 40.000 chilometri di strada, la somma necessaria a tal fine è di lire 12.000.000.000 mentre in bilancio, a tale titolo, ne sono stanziati 10.000 milioni.

Altro importante settore riguardante la manutenzione ordinaria è quello concernente le opere marittime per le quali venne segnalato un fabbisogno minimo di lire 12 miliardi. Purtroppo anche questo stanziamento è stato sensibilmente decurtato. In questo settore da molti anni ormai l'Amministrazione riesce appena, e non sempre adeguatamente, a far fronte alla illuminazione e pulizia dei porti e ad una limitatissima manutenzione dei fondali, mentre viene quasi completamente trascurata la manutenzione delle opere foranee ed interne.

Il perdurare di tale situazione comporta evidentemente un rapido deperimento delle opere stesse ed un notevole aumento delle spese di manutenzione e riparazione. Così capita per esempio che la riparazione urgente di alcuni tratti della diga foranea di Napoli, la cui annuale manutenzione non è stata possibile effettuare, richiede oggi una spesa superiore ad un miliardo di lire. Considerazione analoga, sia pure in misura ridotta, va fatta per le opere interne soggette all'usura del traffico nonchè per gli edifici statali esistenti sul demanio marittimo. Si aggiunga, infine, che solo nei grandi porti è stato possibile provvedere alla pulizia degli specchi d'acqua, dei rifiuti oleosi galleggianti, mentre la convenzione internazionale di Londra pone allo Stato l'obbligo di provvedervi, non solo in tutti i porti, ma anche sulle spiagge.

Analoghe considerazioni vanno fatte per le manutenzioni ordinarie degli edifici pubblici statali. Sarebbe pertanto estremamente necessario che tale capitolo di spesa venisse, nel corso dell'esercizio, adeguatamente aumentato almeno sino al limite richiesto dai competenti uffici del Ministero e ciò allo scopo di assicurare un'efficiente manutenzione del patrimonio immobiliare dello Stato.

### DANNI BELLICI

Per la riparazione dei danni bellici il bilancio presenta anzitutto uno stanziamento di lire 8.380.500.000 (articolo 52 del disegno di legge) per opere a pagamento non differito: di tale somma lire 1.300.000.000 sono da destinarsi alla concessione dei contributi in conto capitale ai privati.

L'articolo 54 del disegno di legge prevede, inoltre:

lire 1.000.000.000 per contributi trentennali in annualità costanti destinati ai privati per la riparazione o la ricostruzione dei loro fabbricati danneggiati o distrutti dalla guerra;

lire 200.000.000 in annualità trentennali, per l'attuazione di piani di ricostruzione in dipendenza di eventi bellici;

lire 10.000.000 per la concessione del contributo dell'1 per cento previsto dall'articolo 12 della legge 2 luglio 1949, n. 408, a favore dei Comuni e Istituti autonomi per le case popolari.

In sostanza per la riparazione o la ricostruzione di opere danneggiate o distrutte da eventi bellici il bilancio presenta uno stanziamento, per pagamento immediato, di lire 6.599.500.000 inferiore allo stanziamento dei precedenti esercizi per cui le disponibilità in tale settore, già limitate per il passato, vengono nel presente esercizio notevolmente ridotte.

La somma, infatti, stanziata per il precedente esercizio, a pagamento immediato, era di lire 14.980.000.000. Poichè esistono delle rilevazioni statistiche che permettono di misurare il fabbisogno finanziario per soddisfare le esigenze di un notevole numero di sinistrati, molti dei quali dopo aver provveduto alla riparazione e ricostruzione della propria abitazione non hanno avuto il pagamento dei contributi loro spettanti per in-

sufficienza di fondi, sarebbe consigliabile, per risolvere in maniera definitiva questo annoso problema, predisporre un piano di finanziamenti pluriennali che permetta a quei sinistrati che ancora attendono la riparazione del danno di conoscere almeno l'epoca in cui verrà liquidato.

PUBBLICHE CALAMITÀ

Il Ministero dei lavori pubblici interviene nei casi di pubblica calamità in base alle leggi organiche 30 giugno 1904, n. 293, e 12 aprile 1948, n. 1010, che contemplano sussidi agli enti locali e interventi di pronto soccorso, soprattutto a tutela della pubblica incolumità. In base a dette leggi organiche vengono stanziate rispettivamente lire 295 milioni e lire 1. 480.000.000.

Abbiamo, poi, gli stanziamenti derivanti da leggi speciali, e precisamente:

lire 2.500.000.000 per l'attuazione della legge 5 ottobre 1962, n. 1431, concernente la ricostruzione e la rinascita delle zone colpite dal terremoto dell'agosto 1962 (articolo 57 del disegno di legge);

lire 400.000.000 in base alla legge 3 gennaio 1963, n. 4, riguardante provvidenze straordinarie in favore di zone alluvionate o terremotate negli anni 1960 e 1961;

lire 6.000.000.000 per l'attuazione della legge 4 novembre 1963, n. 1457, concernente provvidenze a favore delle zone devastate dalla catastrofe del Vajont del 9 ottobre 1963;

lire 250.000.000 in base alla legge 25 gennaio 1962, n. 25, concernente la proroga del termine per l'attuazione dei piani regolatori nei Comuni danneggiati dai terremoti del 1908 e del 1915.

Infine notiamo il limite di spesa in annualità, di lire 25.000.000 previsto dalla citata legge 25 gennaio 1962, n. 25, riguardante la proroga del termine per l'attuazione dei piani regolatori per la costruzione di alloggi popolari in Messina e quello di lire 10 milioni fissato dalla legge 31 marzo 1964, n. 357, concernente modifica ed integrazione della citata legge 4 novembre 1963, n. 1457.

L'entità esigua degli stanziamenti per gli interventi previsti dalle leggi organiche comporta necessariamente il ricorso a leggi speciali ogni qualvolta si verificano pubbliche calamità. In generale tali leggi che vengono varate sotto la spinta dell'urgenza sono quasi sempre imperfette ed inadeguate e difficile diventa il reperimento dei fondi necessari. Si rende pertanto necessario, come è stato rilevato recentemente nella nostra Commissione e sottolineato dal Sottosegretario ai lavori pubblici onorevole de' Cocci, l'urgenza di predisporre un disegno di legge organico che regoli l'intervento dello Stato per l'assistenza immediata di pronto soccorso, il ripristino delle opere, la concessione di sussidi o contributi, sia in favore di Enti che di privati per danni derivanti da pubbliche calamità. Sarà così possibile, prevedendo adeguati stanziamenti annuali a tal fine e disponendo di uno strumento legislativo che contempli tutte le possibilità di intervento in caso di calamità, assicurare la tempestività degli interventi ed evitare la disparità di trattamento che le leggi speciali hanno purtroppo evidenziato a tutti i cittadini colpiti. Il Ministero dei lavori pubblici potrà quindi intervenire tempestivamente nella misura necessaria in qualunque momento si verifichi un evento disastroso e qualunque sia l'entità. Un tale provvedimento legislativo, con adeguati finanziamenti rappresenterà certamente strumento di alto valore morale e psicologico per la collettività ed in particolare per quelle popolazioni che potranno essere in futuro colpite da calamità.

VIABILITÀ

Oltre allo stanziamento di lire 55.000.000 previsto al capitolo 5601 in base alle leggi organiche si registra un finanziamento di:

lire 43.000.000.000 in applicazione delle leggi 12 febbraio 1958, n. 126, e 21 aprile 1962, n. 181, per la sistemazione di strade classificate provinciali e per la sistemazione, costruzione e ammodernamento di strade comunali.

Inoltre con l'articolo 155 del disegno di legge viene autorizzato uno stanziamento di lire 185.000.000 per la concessione di contributi costanti trentacinquennali in applicazione delle leggi 3 agosto 1949, n. 589, e 15 febbraio 1953, n. 184. Detto stanziamento consentirà la realizzazione di opere del costo di lire 4.500.000.000 circa.

Per quanto concerne la viabilità stradale, l'ANAS ha a disposizione da parte del Ministero dei lavori pubblici i seguenti finanziamenti:

lire 6.000.000.000 in base alla legge 21 maggio 1955, n. 463, relativa alla costruzione di autostrade e strade statali;

lire 45.500.000.000 in base alla legge 13 agosto 1959, n. 904, per la sistemazione, il miglioramento e l'adeguamento delle strade statali di primaria importanza.

In particolare il bilancio dell'ANAS ammonta a lire 196.565.929.925 così suddivisi:

| | | |
|---|---|---|
| *a*) spese correnti comprendenti spese per personale in servizio ed in quiescenza, acquisto di beni e servizi, trasferimenti, interessi, ammortamenti, eccetera . . . . . | L. | 65.657.444.000 |
| *b*) spese in conto capitale (spese straordinarie) . . . . . | » | 128.631.005.925 |
| *c*) rimborso prestiti . . . . . | » | 2.277.480.000 |
| Tornano . . . | L. | 196.565.929.925 |

Le spese sono esattamente compensate nelle entrate e queste sono così definite:

| | | |
|---|---|---|
| *a*) entrate correnti per vendita di beni e servizi, trasferimenti, redditi, eccetera . . . . . | L. | 65.657.444.000 |
| *b*) entrate in conto capitale: | | |
| 1) per vendita di beni patrimoniali . . | » | 20.000.000 |
| 2) ammortamenti . . . . . | » | 1.027.000.000 |
| 3) trasferimenti per somministrazione del Ministro del tesoro in base alla legge 24 luglio 1961, n. 729, quota parte del contributo dello Stato in base alla legge 7 febbraio 1961, n. 59 e 21 aprile 1962, n. 181, per contributi da parte del Ministero dei lavori pubblici in applicazione alle leggi 21 maggio 1955, n. 463, 13 agosto 1959, n. 904, e legge 24 luglio 1961, n. 729 . . . . . | » | 129.861.485.925 |
| | L. | 130.908.485.925 |
| | » | 65.657.444.000 |
| Tornano . . . | L. | 196.565.929.925 |

Dovendo necessariamente contenere questa relazione entro determinati limiti ritengo non opportuno approfondire ulteriormente l'analisi delle singole voci di dettaglio del bilancio.

Nel settore della viabilità, infatti, lo Stato ha operato lodevolmente sia per quanto concerne la statizzazione delle strade provinciali, la provincializzazione delle strade comunali prima con la legge 12 febbraio 1958, n. 126, e successivamente con la legge 21 aprile 1962, n. 181; infine si sta provvedendo all'ammodernamento della rete delle strade statali in base alla legge 13 agosto 1959, numero 904, ed alla legge 18 dicembre 1962, n. 1748, con uno stanziamento di 215 miliardi di lire ripartiti negli esercizi dal 1960-61 al 1967-68. Con l'impiego di tale stanziamento viene fatto un notevole passo in avanti nell'opera di adeguamento delle strade statali. Rimane tuttavia necessario ed urgente l'adeguamento di buona parte della rete stradale alle moderne esigenze del traffico per cui si rende necessaria la predisposizione di un piano organico di sistemazione delle rimanenti strade statali e di quelle provinciali recentemente statizzate che secondo calcoli approssimativi di massima dovrebbe prevedere una spesa di circa 750 miliardi.

Ed ora mi permetto di richiamare l'attenzione del signor Ministro in merito ai criteri tecnici riguardanti la sistemazione di alcune strade recentemente assunte dallo Stato in base alla legge n. 126.

Intendo riferirmi a quelle strade in montagna di limitato traffico ma di notevole importanza turistica e quindi tali da determinare un risveglio economico e sociale di zone normalmente depresse.

Trattasi di strade di montagna aventi carreggiata della larghezza variabile da 5 a 6 metri. Se tali strade si dovessero sistemare adottando le sezioni tipo previsto dall'ANAS occorrerebbero ingenti somme in quanto l'allargamento dall'attuale sezione a quella prevista dall'ANAS comporta la costruzione di numerosi manufatti, opere di sostegno che incidono notevolmente sul costo dell'opera. Sarebbe opportuno che l'ANAS, limitatamente alle strade citate, desse corso ai lavori di bitumatura del piano stradale ed a quelle opere atte ad assicurare lo scarico delle acque meteoriche lasciando inalterata la larghezza del piano stradale, salvo l'esecuzione di quelle rettifiche assolutamente necessarie. Tali opere di sistemazione ed asfaltatura potrebbero essere eseguite usufruendo, in parte, dei fondi stanziati annualmente per l'ordinaria manutenzione da integrarsi con i fondi messi a disposizione in base alla legge 13 agosto 1959, n. 904. Tale criterio per la sistemazione delle strade di montagna è già stato largamente adottato in Svizzera ed ha permesso di adeguare le strade stesse al traffico, con idoneo piano viabile asfaltato, con minimo impiego di capitale.

Si deve inoltre segnalare l'esiguo stanziamento, previsto in lire 185 milioni, per contributi annui per le opere stradali da attuarsi ai sensi delle leggi 3 agosto 1949, n. 589 e 15 febbraio 1953, n. 184.

Tale stanziamento permetterà, come già detto, la realizzazione di opere per un importo complessivo di lire 4.500.000.000, importo del tutto irrisorio rispetto all'ammontare delle domande pervenute da parte di Enti pubblici al Ministero per un ammontare di circa 240.000.000.000. Si prospetta l'assoluta urgenza di integrare tale stanziamento e ciò al fine di assicurare ai Comuni la possibilità di dar corso almeno a quei lavori riguardanti le pavimentazioni delle strade interne degli abitati e ciò non solo per le esigenze del traffico ma soprattutto per motivi di ordine igienico e sanitario.

Nel quadro della programmazione della grande viabilità il Veneto ha, rispetto alle altre regioni dell'arco alpino, una manifesta deficienza di vie di comunicazione con i confinanti Paesi dell'Europa. Urgente appare pertanto la costruzione dell'autostrada del Brennero ed il collegamento delle provincie orientali con l'Austria attraverso il transito di Tarvisio mediante la costruzione dell'autostrada Udine-Tarvisio in collegamento con la Trieste-Venezia.

### EDILIZIA

Gli interventi dello Stato nel settore dell'edilizia riguardano l'edilizia demaniale,

quella universitaria, la scolastica, la costruzione di sedi comunali e l'edilizia popolare.

Per quanto concerne l'edilizia demaniale l'attività del Ministero dei lavori pubblici si limita alla sola esecuzione dei lavori di sistemazione, completamento e manutenzione degli edifici demaniali esistenti con i fondi all'uopo stanziati nei capitoli di spesa in gestione ai Provveditorati regionali. Si deve anche qui sottolineare l'insufficienza delle assegnazioni annuali che consentono di provvedere solo parzialmente ai lavori necessari e nemmeno completamente a quelli di maggior urgenza. Anche in tale settore, in considerazione dell'esigenza di un rinnovamento e di un riammodernamento mediante adeguate trasformazioni degli edifici preesistenti, in maniera da renderli funzionali e rispondenti alle esigenze delle varie amministrazioni interessate, si rende necessaria la determinazione del fabbisogno finanziario occorrente e la predisposizione di un piano pluriennale per l'attuazione di tali opere.

Nell'attuale bilancio, a favore dei Comuni, per la costruzione ed ampliamento di edifici da destinarsi a sedi municipali, in base alle leggi 15 febbraio 1953, n. 184, e alla legge 9 agosto 1954, n. 649, nonchè per la costruzione, sistemazione e restauro degli archivi di Stato, sono state stanziate lire 70.000.000, da erogarsi quali contributi costanti trentacinquennali. Tale somma permetterà la realizzazione di opere per 1.750.000.000, somma del tutto insufficiente rispetto alle reali necessità ed ai limiti di spesa richiesti dal Ministero dei lavori pubblici che ammontavano a lire 500.000.000, contro i 70 concessi.

Per la costruzione di nuove chiese è previsto il concorso dello Stato secondo le disposizioni della legge 18 dicembre 1952, numero 2522. L'articolo 53, infatti, del disegno di legge riguardante lo stato di previsione dei Lavori pubblici prevede il consueto stanziamento di lire 2.500.000.000 per opere a pagamento in unica soluzione. Inoltre contributi costanti nella misura di 450.000.000 lire all'anno per 35 anni sono previsti in base alla legge 18 aprile 1962, n. 168, a favore degli ordini diocesani ed agli enti mutuanti nella spesa riconosciuta ammissibile per la costruzione e per il completamento di chiese parrocchiali e di locali da adibire ad uso di ministero pastorale.

Per brevità di esposizione, in tale capitolo, viene inserita anche l'edilizia universitaria precisando che in tale settore il Ministero dei lavori pubblici limita i propri interventi ai lavori di straordinaria manutenzione degli edifici demaniali in uso ai vari atenei. Causa le limitate assegnazioni di bilancio poco o nulla si può fare. Speriamo che il problema dell'edilizia universitaria venga adeguatamente preso in esame prevedendo idonei stanziamenti con il prossimo piano della scuola e sin da questo momento si manifesta l'opportunità che tutti gli stanziamenti del settore edilizia scolastica siano ricondotti alla competenza del Ministero dei lavori pubblici lasciando invece lo studio e la formazione del piano di sviluppo al Ministero della pubblica istruzione.

*Finanziamenti*

Nel settore dell'edilizia scolastica a partire dal 1949 a tutto il 1963-64 mediante, prima, la legge 3 agosto 1949, n. 589, e poi con le leggi 9 agosto 1954, n. 645, 26 gennaio 1962, n. 17, 24 luglio 1962, n. 1073, ed infine con la legge 3 febbraio 1963, n. 75, si sono realizzate opere per un importo di circa 550 miliardi. A tutt'oggi i contributi promessi agli Enti interessati hanno quasi interamente assorbito gli stanziamenti previsti dalle citate leggi lasciando disponibili i sottoindicati stanziamenti a favore delle scuole materne statali e di altri istituti. In particolare nel presente bilancio sono previsti i seguenti stanziamenti:

*a*) in base alla legge 24 luglio 1962, numero 1073, per opere a pagamento non differito lire 1.950.000.000.

Tale importo dovrà essere destinato per la costruzione di edifici da destinarsi a scuole materne statali e non statali e per la ricostruzione, l'ampliamento e l'ammodernamento di immobili demaniali posti al servizio degli istituti statali di educazione;

*b*) in base alla legge 3 febbraio 1963, n. 75, sono previsti stanziamenti per la con-

cessione di contributi in annualità costanti per l'importo di lire 1.625.000.000.

Tali stanziamenti sono destinati alla costruzione di edifici scolastici per ogni ordine di scuola: materne, elementari, medie, scuola d'arte, istituti professionali.

Sono previsti infine lire 15.000.000 per contributi ad Istituti statali di educazione ai sensi dell'articolo 29 della citata legge 24 luglio 1962, n. 1073, e lire 15.000.000 per contributi destinati all'Istituto per lo sviluppo dell'edilizia sociale ISES (articolo 55-4° del disegno di legge).

Recentemente il Senato ha approvato il disegno di legge n. 776 presentato dal Ministro della pubblica istruzione riguardante nuove provvidenze per l'edilizia scolastica. Tale provvedimento ha lo scopo di sbloccare l'attuale situazione di stasi nella realizzazione di opere di edilizia scolastica dovuta sia all'insufficienza dei finanziamenti a suo tempo concessi, sia all'aumento dei prezzi verificatosi dal momento della progettazione al momento dell'appalto, sia, infine, alle opere già programmate e non ancora iniziate. Con l'applicazione di tale provvedimento sarà possibile avviare a completamento un complesso di opere di un valore capitale di lire 460 miliardi circa, dei quali 260 miliardi riguardanti opere finanziate precedentemente e 200 miliardi di nuovi finanziamenti che trovano copertura nello stanziamento di 10 miliardi per contributi annuali, all'uopo accantonati nel bilancio del Ministero del tesoro e di cui è fatta menzione nella nota al bilancio di previsione dei Lavori pubblici.

Con gli emendamenti introdotti in sede di esame di tale disegno di legge da parte delle Commissioni lavori pubblici e pubblica istruzione del Senato, sarà possibile avviare con gli appalti in aumento una serie di opere che hanno già avuta l'approvazione sottraendole alla lunga e complessa procedura tecnica amministrativa prevista dalle vigenti norme.

Tali provvidenze a breve termine sono state predisposte come elemento di saldatura tra le precedenti leggi in materia e il prossimo piano poliennale della scuola.

Secondo, infatti, tale piano, il finanziamento occorrente per l'edilizia scolastica dal 1965-66 al 1971-72 per la costruzione delle scuole elementari e secondarie comporterebbe una spesa complessiva di 2.134.000.000.000 pari ad una spesa per anno scolastico di 356.000.000.000 circa.

*Edilizia scolastica programmata*

Il problema dell'edilizia scolastica viene affrontato congiuntamente dal Ministero dei lavori pubblici e della pubblica istruzione e, mentre la predisposizione del piano ai fini scolastici spetta al Ministero della pubblica istruzione, ogni competenza ai fini esecutivi delle opere e dello studio del suo inserimento in un piano di urbanistica scolastica deve essere riservata al Ministero dei lavori pubblici.

Mentre dobbiamo riconoscere che per quanto concerne la costruzione delle singole unità scolastiche, con particolare riferimento alla scuola elementare, si sono superate le arretrate concezioni del passato e si è adottata una tecnica costruttiva moderna che bene si adegua ai nuovi criteri didattici e pedagogici, riscontriamo, invece, la mancanza di un'organizzazione scolastica sul piano territoriale che rischia di rendere sterile lo sforzo di miglioramento specifico dianzi accennato e di pregiudicare il migliore funzionamento didattico e formativo della scuola sotto il profilo umano e sociale.

L'attuale eccessivo frazionamento e dislocazione di unità scolastiche, richiesto per soddisfare le esigenze di una popolazione scolastica entro il raggio di due chilometri, come previsto dalla legge, permetterà di realizzare un determinato numero di aule, senza però dar vita ad una scuola modernamente e socialmente intesa dove il bambino impari soprattutto a vivere.

In linea generale, pertanto, salvo casi eccezionali ed in considerazione anche della diminuzione della popolazione scolastica, con particolare riferimento alle zone di montagna, si dovrebbe costituire in ogni Comune, anzichè quattro o cinque scuole di frazione, un'unica scuola consolidata, perfettamente

funzionante, dotata di personale insegnante e di tutte le attrezzature necessarie alla formazione del fanciullo sotto il profilo didattico e inoltre dell'assistenza igienico-sanitaria e sociale, prevedendo, oltre i locali propri dell'insegnamento, sale per le attività collettive, sussidi audio visivi, servizio medico scolastico, servizio di refezione, palestra, laboratori per le attività costruttive manuali, attrezzature sportive e campi ricreativi allo aperto.

Solo in questo modo si costruirà anche per il futuro. Se tale impostazione o programmazione potrebbe essere discutibile, pur nella sua validità, per gli alunni del primo ciclo delle scuole elementari che maggiormente hanno bisogno del contatto familiare, certamente è indispensabile per gli alunni del secondo ciclo e per quelli del terzo ciclo o della scuola dell'obbligo. Una siffatta unità scolastica, infatti, dovrebbe essere costruita al centro di zone ben configurate con adeguato ed autonomo servizio di trasporto automobilistico dei bambini, di modo che anche il problema delle distanze delle abitazioni verrebbe risolto.

Tale problema, che esiste e va affrontato nei termini sopra esposti anche per la scuola elementare, deve essere assolutamente studiato e risolto per l'edilizia scolastica riguardante la scuola d'obbligo recentemente approvata dal Parlamento ed in vista dell'applicazione del prossimo piano della scuola.

È necessario pertanto, in relazione alla consistenza della popolazione scolastica ed al fine di costituire una scuola completa delle attrezzature dianzi accennate, prevedere la costituzione di consorzi fra Comuni, onde realizzare, per tale tipo di scuola, dei centri scolastici in grado di assolvere pienamente le attese di una moderna società.

Bisogna, per raggiungere tale scopo, istituire un organismo, che su scala provinciale, in attesa della regione, predisponga un piano di urbanistica scolastica, in maniera da risolvere nel modo proposto il problema dell'edilizia scolastica post-elementare. La risoluzione del problema secondo tali criteri — oltre che assicurare vantaggi di ordine didattico e formativo, che evidentemente occupano il primo posto — permette di impiegare in termini economici i contributi che lo Stato pone a disposizione della collettività, consentendo infatti di realizzare economie e di ridurre i costi di costruzione.

Il problema di una edilizia scolastica programmata sul piano provinciale, è, a mio giudizio, urgente ed indifferibile se si vuole affrontare il problema della scuola in termini seri, impiegando utilmente i fondi che lo Stato assegnerà a tal fine.

Una programmazione in questo settore, con la collaborazione del provveditore agli studi, dell'ingegnere capo del Genio civile, del medico provinciale, dei rappresentanti degli enti locali interessati, può essere effettuata al di fuori da pressioni di parte od interessi particolari e costituirà un primo e positivo contributo ad una politica di piano per lo sviluppo regionale, essendo certamente la scuola uno dei principali fattori per il progresso economico, sociale ed umano.

*Edilizia popolare*

Il problema della casa presenta ancor oggi nel nostro Paese aspetti di eccezionale gravità, nonostante i notevoli interventi privati e pubblici in questo settore. L'aumento dei prezzi verificatosi in questi ultimi tempi e la mancanza di una valida politica di contenimento dei costi delle aree fabbricabili hanno ulteriormente aggravato il problema. È necessaria in tale settore una legge organica generale, che nel quadro di una politica programmata elimini la legislazione frazionata attualmente vigente prevedendo, con adeguati finanziamenti, unitarie norme tecniche da applicarsi a tutte le costruzioni di carattere popolare e tali che permettano di costruire case e non vani, armonicamente inserite in una valida pianificazione urbanistica. È necessario nel contempo predisporre precise norme legislative al fine di colpire l'evasione fiscale per le costruzioni di lusso e di favorire invece le costruzioni a carattere popolare.

Gli stanziamenti disponibili in questo settore e previsti in bilancio ammontano a lire 3.200.000.000, tutti da erogarsi sotto forma di contributi costanti trentacinquennali in

applicazione alla legge 4 novembre 1963, n. 1460, concernente disposizioni per l'edilizia economica e popolare. Nel predetto importo 200 milioni di contributi sono stanziati in base alla legge 30 gennaio 1962, n. 28, per i provvedimenti per il risanamento dei mandamenti Monte di Pietà, Palazzo Reale, Tribunale, Castellamare e delle zone radiali esterne di Borgo, nel Comune di Palermo. Tali stanziamenti consentiranno l'esecuzione di opere di 80 miliardi di lire in valore capitale.

Un ulteriore stanziamento di 3 miliardi di lire, con le modalità della citata legge n. 1460, è previsto in corso di esercizio ad integrazione dei contributi già stanziati sulla precitata legge n. 1460. Tali fondi sono accantonati secondo quanto menzionato nella nota preliminare nel bilancio del Ministero del tesoro.

Nel settore dell'edilizia rurale opera attualmente la legge 30 dicembre 1960, n. 1676, che prevede un investimento complessivo di 200 miliardi in un decennio in ragione di lire 20 miliardi l'anno per ciascuno degli esercizi dal 1961-62 al 1970-71.

Va infine segnalato il considerevole apporto dato dalla legge 9 agosto 1954, n. 640, per l'eliminazione delle abitazioni improprie e malsane. Si deve aggiungere però che lo stanziamento a suo tempo predisposto, è risultato del tutto insufficiente per la risoluzione di tale problema nella sua globalità. Con i 168 miliardi previsti da tale legge, secondo le statistiche condotte a cura della Direzione generale dell'edilizia statale e sovvenzionata. solo un quarto delle abitazioni ritenute inabitabili e malsane potè essere ricostruito. Oltre, infatti, 250.000 alloggi sono rimasti esclusi da tale provvedimento per cui si manifesta la necessità di un ulteriore intervento in tale settore con una presunzione di spesa di circa 900 miliardi.

In considerazione della grave crisi congiunturale che si va manifestando in tale settore è necessario che il Ministero dei lavori pubblici intervenga anche per vie brevi al fine di utilizzare il più prontamente possibile i fondi disponibili della GESCAL che dovrebbero permettere un deciso miglioramento nella situazione edilizia.

Nel quadro infine della legge organica per l'edilizia popolare un decisivo contributo alla risoluzione del problema verrà dato dal provvedimento di legge sull'edilizia convenzionata che congiuntamente alla legge urbanistica determinerà favorevoli prospettive in tale importante settore.

Dovrà essere inoltre incentivato il problema della prefabbricazione pesante in modo da avviare anche in Italia l'industrializzazione nel settore dell'edilizia che appare una strada valida per conseguire un grado avanzato di industrializzazione che permettendo la riduzione dei tempi di attuazione renda possibile anche la riduzione dei costi.

Tutti questi problemi dovranno essere affrontati dal comitato di coordinamento per l'edilizia in forma organica e nel quadro della programmazione nazionale.

### URBANISTICA

I problemi precedentemente trattati riguardanti particolari settori dell'edilizia si inquadrano in quello più ampio urbanistico. L'importanza di tale problema è ormai avvertita anche dagli strati meno attenti dell'opinione pubblica nonostante che la legge proposta per una nuova disciplina urbanistica continui a fornire motivi di critica contro il Governo di centro-sinistra.

L'attuale disordine urbanistico, difatti, ha le sue origini primarie nella speculazione sui terreni, che, alterando i prezzi, ha reso preziose tutte le aree vicine agli agglomerati urbani determinando lo sfruttamento più insensato ed immorale, rendendo impossibile l'ordinato sviluppo delle città e la realizzazione di un piano per l'edilizia popolare dotato di quelle attrezzature e servizi sociali che sono ormai reali conquiste dei Paesi più civili. Le legislazioni più avanzate in tale materia consentono decisioni politiche a livello locale e nazionale che definiscono anticipatamente il carattere di una comunità tendente a realizzare quelle condizioni di vita sociale ed umana in ambienti ecologicamente validi. Le decisioni dei privati, in tali Paesi, (e sono Paesi democratici dell'Europa Occidentale) da tempo vengono prese entro le

direttive di un piano che è al di sopra delle scelte dei singoli e che configura in sè tutti gli obiettivi sociali.

La comunità, infatti, non è più pensabile come risultato accidentale di innumerevoli decisioni private prese nell'ambito dell'economia di mercato in vista di fini particolari bensì tende a rappresentare la forma organizzata, più economica possibile, per il raggiungimento di sicure finalità sociali. Da altra parte è altrettanto certo che tali fenomeni di speculazione hanno trovato terreno idoneo allo sviluppo nel nostro Paese anche per la mancanza di una disciplina urbanistica tendente alla risoluzione dei problemi di una moderna società e per la mancanza di una volontà politica di attuare tale strumento. Ciò dimostra nella nostra Nazione lo scarso impegno morale e sociale soprattutto di determinati gruppi che richiamandosi ad un mal inteso liberalismo ritengono che lo Stato non debba intervenire nella vita economica del Paese per indirizzare lo sviluppo e correggerne gli squilibri.

E da qui la necessità di portare avanti un progetto di legge urbanistica non solo per il raggiungimento delle finalità che gli sono proprie ma anche perchè rappresenta strumento necessario per la programmazione economica.

Prendo atto delle dichiarazioni del sottosegretario onorevole de' Cocci fatte recentemente nell'altro ramo del Parlamento sia per quanto concerne la volontà del Governo di fare presto, sia, nello stesso tempo, per la complessità dei problemi che tale legge investe, di conciliare questa necessità con la responsabilità che deriva dal far bene. E poichè nel nuovo progetto di legge si pensa di adottare il criterio, perfettamente logico, di subordinare rigorosamente la pianificazione regionale ad una pianificazione nazionale e quella comprensoriale e comunale a quella regionale, è chiaro che ci vorrà diverso tempo prima che si addivenga ad una pianificazione urbanistica completa e particolareggiata che investa ogni parte del territorio nazionale. Ecco quindi la necessità di prevedere un regime transitorio che acconsenta l'ordinato sviluppo urbanistico dell'attività edilizia ed il coordinamento della legge n. 167 in armonia con la nuova disciplina urbanistica.

Attento esame dovrà essere riservato alla parte economica del provvedimento riguardante la futura disciplina urbanistica anche per quanto riguarda la prevista assunzione di mutui da parte dei Comuni per l'attuazione dei piani essendo note a tutti le gravi situazioni dei bilanci comunali che non consentono simili operazioni e la deficienza di mezzi della Cassa depositi e prestiti.

Tale periodo transitorio dovrà permettere, infine, di costituire quella attrezzatura tecnico-urbanistica a livello nazionale, regionale e locale e reperire e preparare quel personale specializzato occorrente per l'attuazione della legge; personale, purtroppo, oggi carente in tale settore in quanto sfortunatamente, sia nelle nostre università che negli organi tecnici statali ed enti locali, esiste una pericolosa lacuna di conoscenze e poche sono le ricerche e gli studi sui problemi della pianificazione.

Una sana politica dei lavori pubblici, come di ogni altra forma d'investimento di capitali da parte dello Stato, non potrà assolutamente prescindere da profondi studi effettuati in sede di pianificazione urbanistica, a livello nazionale, regionale, comprensoriale e comunale, sulla più conveniente dislocazione delle industrie e degli insediamenti residenziali.

Una efficace ed illuminata pianificazione urbanistica potrà, fra l'altro, provvedere al razionale coordinamento delle sedi di attività industriali (ed economiche in genere) con gli insediamenti residenziali; e ridurre gradualmente gl'immensi sperperi e le maggiorazioni di costi che dalla mancanza di tale coordinamento derivano. Si potrà inoltre ottenere — attraverso tale pianificazione — l'eliminazione delle attuali disfunzioni del traffico urbano ed interurbano, oltremodo costose sia per i privati che per le pubbliche amministrazioni. Infine, si potrà affrontare il delicato problema della necessaria ristrutturazione e dell'ammodernamento e risanamento di agglomerati urbani antiquati, antigienici, irrazionali, il cui patrimonio edilizio si rivela — ad una valutazione approfondita, dal punto di vista dell'economia nazionale — piuttosto una passività che una ricchezza; un inciampo sulla via del progresso e dello sviluppo economico.

Alla luce di queste considerazioni, appare più che mai urgente porre mano alla riforma urbanistica, auspicata dai partiti di centro-sinistra. Ma insieme con l'urgenza, si rivela in tutta la sua imponenza il carattere impegnativo di tale riforma, che deve scaturire — per non mancare ai suoi scopi — da uno studio oltremodo approfondito degli aspetti economici e giuridici della pianificazione urbanistica e saldamente ancorarsi all'ordinamento costituzionale della nostra Repubblica.

OPERE MARITTIME

Le previsioni di spesa per questo settore sono le seguenti:

lire 2.970.000.000 per la costruzione a cura dello Stato di opere marittime e portuali;

lire 295.000.000 per le escavazioni marittime;

lire 1.000.000.000 in base alla legge 13 giugno 1961, n. 528, concernente provvedimenti per il completamento del porto-canale Corsini, dell'annessa zona industriale di Ravenna e del porto di Venezia;

lire 1.200.000.000 in base alla legge 14 novembre 1961, n. 1268, concernente la costituzione dell'Ente autonomo del porto di Palermo e provvedimenti per l'esecuzione del piano regolatore delle opere portuali;

lire 1.802.500.000 in base alla legge 14 febbraio 1963, n. 143, concernente la concessione di contributi per la costruzione di bacini di carenaggio di Livorno, La Spezia e Taranto e per la prosecuzione delle opere foranee del porto di Ravenna.

Per le opere marittime di competenza degli enti locali è previsto uno stanziamento di lire 55 milioni da erogarsi in base alla legge 3 agosto 1949, n. 589, in contributi costanti trentacinquennali (articolo 55 — punto 2 lettera *b* — del disegno di legge). Tale stanziamento consentirà l'esecuzione di opere per una spesa di circa 1.400.000.000 di lire.

Le previsioni di spesa sopra elencate per questo settore sono realmente del tutto inadeguate alle reali esigenze. Il fabbisogno, infatti, segnalato dagli Uffici competenti e contenuto entro discreti limiti per le opere marittime e portuali da costruirsi a cura dello Stato era di 20 miliardi di lire. Ad integrazione comunque dell'importo di lire 2 miliardi 970.000.000 vi è un accantonamento nel bilancio del Ministero del tesoro di 10 miliardi di lire che dovrebbero essere destinate per i porti in corso di esercizio. I 10 miliardi trovano copertura nello stanziamento di 32.580 milioni che trova menzione nella nota preliminare allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici. Anche lo stanziamento di lire 295 milioni previsto per le escavazioni marittime è del tutto insufficiente al mantenimento di idonee profondità ai fondali sia dei porti che dei canali di accesso. Il fabbisogno minimo richiesto dai competenti uffici ammontava a 4 miliardi di lire. Si ha ragione di ritenere che il previsto stanziamento di 10 miliardi di lire rappresenti uno stanziamento integrativo per risolvere i problemi più urgenti del momento nel settore delle opere portuali in attesa di varare il piano dei porti che dovrà permettere, nel quadro di una politica di interventi programmati, l'ampliamento e l'ammodernamento dei porti e delle relative attrezzature al fine di adeguarli alle reali necessità del traffico e dell'economia del Paese.

Comunque nemmeno lo stanziamento integrativo dei 10 miliardi consentirà di risolvere il problema marittimo ma permetterà almeno di soddisfare alcune necessità contingenti al fine di non aggravare ulteriormente la già allarmante situazione.

Non sembra neppure il caso, infatti, di dover richiamare l'attenzione degli organi responsabili di Governo sull'importanza del traffico marittimo nell'economia nazionale. Basti pensare che l'85 per cento del commercio estero italiano si effettua via mare e che il traffico marittimo nel 1962 ha raggiunto oltre 130 milioni di tonnellate di merci imbarcate e sbarcate nei porti italiani. Tali porti non sono più in grado di fronteggiare un movimento così imponente ed è ormai consuetudine vedere alle imboccature dei grandi porti navi ferme alla fonda in attesa che si liberino gli attracchi per lo svolgimen-

to delle operazioni di scarico. È stato all'uopo predisposto un programma generale di potenziamento dei porti che prevede una spesa di 650 miliardi di lire.

Nell'attesa che tale programma, inoltrato all'Ufficio della programmazione nazionale, venga, come già detto, rapidamente varato, è necessario che gli stanziamenti dell'attuale bilancio vengano possibilmente integrati al fine di non aggravare ulteriormente la già precaria situazione delle opere marittime.

OPERE IGIENICHE E SANITARIE

L'intervento dello Stato in questo particolare settore di opere pubbliche avviene mediante le seguenti leggi: legge 3 agosto 1949, n. 589, che autorizza la concessione di contributi costanti trentacinquennali in misura variabile dall'1 ad un massimo del 5 per cento agli Enti locali per la costruzione degli acquedotti, fognature, cimiteri, ospedali ed altre opere destinate all'assistenza od a servizi pubblici quali mattatoi, lavatoi, ambulatori eccetera; legge 29 luglio 1957 n. 654; 29 luglio 1957, n. 635 e 2 luglio 1960, n. 667. In base a tali leggi vengono concesse agevolazioni ai Comuni delle zone depresse dell'Italia centrale e settentrionale e dell'Italia meridionale e insulare per la costruzione di reti idriche interne e fognature. Lo Stato per tali opere assume direttamente gli oneri di ammortamento dei mutui a carico del bilancio dei lavori pubblici.

Il bilancio in esame prevede, in base a tali leggi, uno stanziamento di lire 1.675.000.000 quale contributo costante trentacinquennale. Con tale stanziamento si potrà realizzare un complesso di opere aggirantesi su quaranta miliardi circa di valore capitale.

Per il piano regolatore generale degli acquedotti previsto dalla legge 4 febbraio 1963 n. 129, con l'articolo 58 del disegno di legge viene autorizzata la spesa di lire 550.000.000. Lo studio di tale piano, come è noto, è affidato ad una speciale Commissione istituita presso il Ministero la quale dovrà presentare il suo elaborato in tempo utile perchè il piano possa venire approvato entro il 4 febbraio 1966, termine stabilito dalla legge.

Tale piano permetterà di studiare una soluzione organica del problema del rifornimento idrico di tutto il Paese effettuando, nel contempo, un accertamento delle risorse idriche disponibili e favorirà una programmazione delle opere in tale settore evitandone il frazionamento con conseguente migliore utilizzo dei fondi a disposizione.

Sempre con una parte dei fondi speciali accantonati dal Ministero del tesoro (32 miliardi 580.000.000) si dovrebbe dare inizio ad un programma di edilizia ospedaliera con un primo investimento di 60 miliardi.

Il fabbisogno di nuovi posti-letto per adeguarsi agli *standards* minimi indicati dall'Organizzazione mondiale della sanità, nel periodo 1964-1975, secondo le statistiche recenti, dovrebbe essere di 300.000 unità con una spesa globale prevista di circa 1.300 miliardi. Oltre a tali somme occorrenti per la edilizia ospedaliera dovrebbe essere previsto un adeguato stanziamento per la costruzione e gestione di istituti di assistenza per anziani. È questo un problema che dovrà essere affrontato nel quadro della programmazione prevedendo la costruzione di case di riposo a carattere mandamentale dotate di tutti quei servizi sociali ed assistenziali tali da assicurare un'esistenza confortevole a chi sta per chiudere l'arco della propria vita.

OPERE IDRAULICHE
ED IMPIANTI ELETTRICI

I maggiori finanziamenti sono quelli che riguardano la sistemazione dei fiumi e dei torrenti, e cioè lire 10.653.400.000 in applicazione della legge 9 agosto 1954, n. 638 e lire 20.096.600.000 in applicazione della legge 25 gennaio 1962, n. 11. La ripartizione di tali fondi è fatta per Regioni.

Per quanto riguarda gli impianti elettrici il bilancio prevede una disponibilità di 300 milioni per contributi o sovvenzioni a nuovi impianti di produzione di energia elettrica, o a nuove linee di trasporto, in base al testo unico 11 dicembre 1933, n. 1775. Tali contributi o sovvenzioni vengono erogati in annualità onde si può prevedere l'esecuzione di opere

per una spesa complessiva di circa 15 miliardi di lire.

La concessione dei contributi stessi viene riservata per la costruzione di serbatoi o laghi artificiali con la partecipazione nella spesa fino ad un massimo del 60 per cento; per sovvenzioni nella misura fissa di lire 4.500 per KW nominale di potenza negli impianti idroelettrici e nella misura fissa di lire 1.500 per KW nominale di potenza in quelli termoelettrici; contributo di lire 15 per chilogrammo di rame impiegato nella costruzione di nuove linee di trasporto dell'energia elettrica.

Per quanto si riferisce all'applicazione della legge 3 agosto 1949, n. 589, per la costruzione di impianti elettrici, o, comunque, per la fornitura di energia elettrica ai comuni che ne siano sprovvisti, troviamo stanziata la somma di lire 60.000.000 per la concessione agli Enti di contributi in annualità. Data la percentuale ammessa dalla legge, tale somma consentirà l'esecuzione di opere per una spesa complessiva di circa 1.200.000.000 di lire.

### NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE

Gli stanziamenti per questo settore ammontano a lire 1.150.000.000 così ripartite:

per la legge 28 luglio 1960, n. 851, concernente la costruzione della ferrovia Paola-Cosenza lire 850.000.000;

per opere varie da finanziarsi con lo stanziamento previsto dall'articolo 51 del disegno di legge lire 300.000.000.

La smobilitazione del personale delle nuove costruzioni ferroviarie continua. Infatti le tabelle organiche che assegnavano complessivamente nel 1961-62 n. 369 posti e ne davano coperti 63; al 1° giugno 1964 su 143 posti di organico solo 20 risultano coperti.

### OPERE VARIE PER LE ZONE DEPRESSE DELL'ITALIA SETTENTRIONALE E CENTRALE

Trattasi delle opere da realizzare in base alla legge 29 luglio 1957, n. 635, concernente disposizioni integrative della legge 10 agosto 1950, n. 647, per le quali è stanziata la somma di lire 13.400.000.000, ripartita in ragione di lire 7.588.082.019 per la viabilità ordinaria non statale e lire 5.811.917.981 per acquedotti e fognature.

Con tali stanziamenti cessa l'efficacia delle leggi succitate, emanate con fini analoghi a quelli della Cassa del Mezzogiorno.

Grazie a queste leggi numerose opere sono state attuate specie in quelle zone dove gli Enti locali, non avendo la capacità di contrarre mutui, non avrebbero mai avuto la possibilità di vedere attuati quei servizi sociali che sono ormai indispensabili in uno Stato civile. Poichè i finanziamenti di tali leggi speciali hanno termine con questo esercizio ed in considerazione che numerosi comuni hanno urgenza di vedere attuate quelle opere contemplate nelle precitate leggi è assolutamente necessario che il Governo promuova i provvedimenti atti a prorogarne l'efficacia integrandone i finanziamenti.

### ALTRE OPERE PUBBLICHE DI CARATTERE STRAORDINARIO

Raggruppiamo sotto questa voce tutti quei capitoli che prevedono la esecuzione di opere a pagamento non differito da parte dei Provveditorati alle opere pubbliche, a carico della autorizzazione di spesa prevista dall'articolo 51 del disegno di legge. Trattasi di opere di natura la più varia, non facilmente catalogabili, per le quali sono stanziati in bilancio lire 12.469.500.000.

### CONTRIBUTI PER CANTIERI DI LAVORO E CANTIERI-SCUOLA

Nel bilancio in esame al capitolo 5390 è stanziata a tale titolo la somma di lire 1 miliardo 200.000.000, inferiore di lire 500 milioni a quella prevista per l'esercizio 1963-64.

Come è noto, i cantieri furono istituiti a suo tempo per attuare determinate opere pubbliche con l'intento precipuo di attenuare il fenomeno della disoccupazione. Attualmente i cantieri di lavoro vanno man mano perdendo lo scopo per i quali vennero istituiti. Per tale motivo, in considerazione dei limi-

tati stanziamenti globali assegnati al Ministero dei lavori pubblici è stata operata la riduzione sopra riportata.

SPESE PER STUDI E PROGETTI
E RICORSO A TECNICI PRIVATI

Fra queste spese sono comprese anche quelle relative alla segnaletica stradale per le quali è previsto uno stanziamento di lire 1.000.000.000 equivalente ad un terzo dello stanziamento dell'esercizio 1963-64 e quelle riguardanti la ricerca scientifica per le quali sono state stanziate lire 100.000.000.

Nel complesso le somme assegnate per le spese di che trattasi sono inferiori ai fabbisogni in considerazione ai compiti cui il Ministero deve provvedere.

RESIDUI

Il conto dei residui passivi, cioè gli stanziamenti di spesa impegnati ma non pagati entro l'esercizio cui si riferiscono, alla fine dell'esercizio 1962-63 ammontava a circa 740 miliardi. Non si conosce l'ammontare dei residui dell'esercizio 1963-64 in quanto non sono ancora ultimate le relative operazioni di accertamento ma è da presumere che sia aumentato.

Il formarsi di tali residui è connesso con la natura giuridica del nostro bilancio, che è, come è noto, bilancio di competenza, per cui le dotazioni per opere pubbliche non sono commisurate all'entità dei pagamenti che si prevede dover effettuare durante l'esercizio, bensì all'ammontare degli impegni che debbono assumersi nel corso di esso.

Si tenga conto che in generale gli impegni assunti sono da riferirsi ad opere la cui realizzazione richiede tempi tecnici che superano quasi sempre la durata dell'esercizio finanziario. Per ridurre o contenere tali residui si tratta in sostanza di rendere più celere la spesa e di abbreviare il periodo di tempo intercorrente fra l'impegno della spesa ed il pagamento. Tutti noi però sappiamo che per accelerare la spesa relativa ad una determinata opera occorre soprattutto accelerare la procedura tecnico-amministrativa che precede e accompagna l'esecuzione della medesima. Si tratta indubbiamente di un problema complesso che in parte può essere risolto con la riforma delle attuali disposizioni legislative che regolano le vigenti procedure ed in parte col dare maggiore efficienza alla pubblica Amministrazione, efficienza che potrà ottenersi aumentando opportunamente il personale e migliorandone la qualificazione con la specializzazione nei vari settori di intervento.

È da tenere inoltre conto che molte opere pubbliche vengono effettuate con pagamento differito, e sono proprio tali opere che maggiormente concorrono annualmente ad incrementare la massa dei residui. In questi casi occorre studiare provvedimenti atti ad accelerare le procedure tecnico-amministrative « interne » all'Amministrazione dello Stato unitamente a quelle « esterne » all'Amministrazione medesima cioè quelle che devono essere svolte dagli Enti locali che fruiscono di tali contributi statali.

Nella quasi generalità infatti, il servizio tecnico degli Enti locali è trascurato. Gli uffici tecnici in tali Enti, dove e quando esistono, hanno personale inadeguato e quasi sempre non qualificato, mentre invece abbonda il personale amministrativo; il che sta a rispecchiare come le nostre Amministrazioni pubbliche non abbiano ancora capito che nel tempo in cui viviamo occorre potenziare quei servizi di carattere tecnico-amministrativo attraverso i quali viene erogata, da parte degli Enti, la maggior parte degli stanziamenti previsti in bilancio.

PREVISIONE DEGLI INVESTIMENTI
BILANCIO 1965

A questo punto è interessante conoscere quale sia l'entità degli investimenti possibili nel prossimo esercizio e ciò in forma approssimativa essendo estremamente difficile una analisi precisa in tal senso causa gli innumerevoli provvedimenti di legge cui il bilancio fa riferimento. In cifra arrotondata il bilancio dei Lavori pubblici prevede uno stanziamento di lire 405 miliardi dei quali:

| | | |
|---|---|---|
| per opere in conto capitale . . . . . | L. | 347.000.000.000 |
| annualità relative a lavori eseguiti precedentemente . . . . . | » | 137.000.000.000 |
| Volume di spesa effettiva . . . | L. | 210.000.000.000 |
| Da tale importo si deve dedurre la somma di lire 8.895 milioni riguardante contributi annuali per opere a pagamento differito . . . . . | » | 8.895.000.000 |
| investimento a pagamento diretto . . . | L. | 201.000.000.000 circa |
| I contributi previsti di lire 8.895 milioni determinano investimenti indotti in valore capitale, tenendo conto di un contributo medio del 4 per cento, di . . . . . | » | 220.000.000.000 |
| Totale . . . | L. | 421.000.000.000 |

In tale conteggio si deve tener presente che nell'importo di lire 210 miliardi riguardante il volume di spesa effettiva sono inclusi contributi *una tantum* in percentuale variabile sul costo dell'opera, i quali determineranno investimenti aggiuntivi per circa 300 miliardi per cui si arriva ad una previsione di investimento di circa 450 miliardi.

A tale importo si devono aggiungere:

i finanziamenti diretti ed indiretti che trovano copertura nei 32.580 milioni stanziati nei fondi speciali del Ministero del tesoro di cui si fa menzione nella nota preliminare del presente bilancio, destinati come abbiamo visto, in parte alle opere portuali (10 miliardi da spendere in un'unica soluzione);

10 miliardi di contributi annuali per la edilizia scolastica per le nuove provvidenze destinate al completamento di finanziamenti delle opere già iniziate e frazionate che determinano investimenti per circa 200 miliardi;

3 miliardi di contributi per integrazione finanziamento legge n. 1460 che determinano investimenti per circa 80 miliardi nel settore dell'edilizia e la rimanente parte destinata, secondo notizie raccolte, ma non precisate, per l'edilizia ospedaliera o sotto forma di contributo o sotto forma di intervento diretto. Comunque approssimativamente tale importo accantonato dal Ministero del tesoro determinerà all'incirca investimenti per 300 miliardi, per un totale quindi netto di lire 750 miliardi.

A questi investimenti si devono aggiungere: quelli relativi alle autostrade e quelli specifici dell'ANAS che possono valutarsi approssimativi in 280 miliardi;

quelli della GESCAL per lire 150 miliardi.

Si arriva all'incirca sull'ordine di 1.200 miliardi ai quali si dovrebbe aggiungere l'utilizzo parziale dei residui passivi nella misura di 300 miliardi, cifra che certamente sarà sbloccata nel corso del prossimo esercizio grazie allo stanziamento dei 200 miliardi ad integrazione dei finanziamenti dell'edilizia scolastica precedentemente effettuati.

Allo stato potenziale vi è quindi la possibilità di investimenti tra diretti ed indiretti per circa 1.500 miliardi contro i 700 miliardi di investimenti complessivi previsti nel passato esercizio.

Ma se queste sono le previsioni di investimento, non esattamente configurate perchè non interamente desumibili dal bilancio, che determinano un giudizio positivo del bilancio ai fini anticongiunturali è necessario preoccuparsi delle disponibilità di credito da parte del Tesoro. Purtroppo le difficoltà del-

la Cassa depositi e prestiti sono un cattivo sintomo per cui vi è la necessità di un responsabile accertamento in tale direzione, al fine di non creare pericolose attese nella collettività e negativi riflessi politici.

CONCLUSIONI

Dopo questo frammentario esame dei singoli settori operativi del Ministero dei lavori pubblici e dopo aver esposto alcune proposte per un migliore espletamento delle attività del Ministero stesso, mi sembra opportuno segnalare alcune proposte sul piano legislativo per riformare organicamente le superate strutture legislative esistenti adeguandole alla dinamica dei tempi moderni.

Ancor oggi la progettazione, direzione e contabilità e collaudazione dei lavori pubblici è regolata dal regio decreto 25 maggio 1895 n. 350. Sarebbe ingeneroso non riconoscere ai legislatori di allora la costante preoccupazione e precisione nella stesura delle leggi e dei regolamenti riguardanti l'oggetto precitato per il raggiungimento di sicure finalità. Ma si deve anche onestamente riconoscere che le lunghe e complesse procedure tecniche, amministrative, burocratiche previste in tale regolamentazione, male si conciliano con la dinamica dei tempi moderni per cui è necessario ed urgente l'apprestamento di un nuovo quadro legislativo che disciplini organicamente e coerentemente tale materia adeguandola alla odierna realtà.

Ciò ha carattere di urgenza in quanto le nuove norme previste dal Capitolato generale per l'appalto delle opere pubbliche (approvato con decreto del Presidente della Repubblica del 16 luglio 1962, n. 1063) specie per quanto riguarda la contabilità dei lavori, non acconsentono di ottemperare alle disposizioni previste dal Capitolato stesso. Infatti è impossibile con le attuali procedure e la molteplicità dei passaggi delle pratiche amministrative nell'ambito degli uffici di competenza dello stesso Ministero, non incorrere nelle penalità, consistenti nel pagamento di interessi da parte delle stazioni appaltanti alle imprese, per il ritardo nei pagamenti degli stati d'avanzamento e del saldo finale di collaudo.

Le norme, infatti, sul decentramento amministrativo previste dal decreto presidenziale 30 giugno 1955 n. 1534 ed il successivo aggiornamento dei limiti di valore di cui alla recente legge 23 marzo 1964 n. 134 con la delega ai Provveditorati alle opere pubbliche ad emettere decreti di concessione dei contributi previsti dalla legge n. 589 ed approvare sino all'importo di 500 milioni i progetti delle opere ammissibili a contributi, non hanno risolto il problema dello snellimento della procedura per l'attuazione delle opere.

Sarebbe stato infatti necessario prevedere, oltre che l'estensione dei limiti di competenza, l'autorizzazione e l'attribuzione di piena responsabilità ad effettuare entro tali limiti, tutte le operazioni inerenti e successive all'approvazione del progetto fino alla liquidazione ed al collaudo dell'opera.

In altri termini l'Ufficio del genio civile fino all'importo di lire 200, anzichè degli attuali 100 milioni, il Comitato tecnico amministrativo del provveditorato per opere fino all'importo di lire 750, anzichè degli attuali 500 milioni ed il Consiglio superiore dei lavori pubblici oltre tale importo dovrebbero avere facoltà di approvazioni di perizie di varianti e suppletive, con l'autorizzazione all'impiego di eventuali ribassi d'asta entro il limite di spesa stanziato ed ammesso a contributo, l'approvazione dei prezzi nuovi, la concessione di proroghe ed ogni altro atto di carattere tecnico-amministrativo riguardante la conduzione e la collaudazione dell'opera.

Ma un'altra grave carenza di questa legge del decentramento dei servizi del Ministero dei lavori pubblici riguarda l'articolo 2 che demanda ai Provveditorati alle opere pubbliche di predisporre i programmi di massima delle opere pubbliche da eseguirsi a carico o con il concorso dello Stato nella circoscrizione del Provveditorato e la stesura della graduatoria di priorità per il successivo inoltro al Ministero. Sarebbe a tal fine auspicabile la modifica di tale articolo prevedendo, in primo luogo che il programma delle opere, proprio per quei criteri di programmazione democratica, contrariamente a quanto attualmente previsto, e ciò sino all'istituzione dell'Ente regione,

venga predisposto da una speciale Commissione interprovinciale.

Tale Commissione dovrebbe prevedere accanto agli Organi tecnici del Ministero dei lavori pubblici (Ufficio del Genio civile, Provveditorato alle opere pubbliche) la presenza consultiva delle Amministrazioni provinciali interessate, organi democraticamente eletti, a conoscenza delle opere pubbliche necessarie nel proprio territorio, con l'eventuale integrazione degli Enti interessati per i settori di specifica competenza. Ciò garantirebbe un'equa ripartizione dei finanziamenti alle singole comunità in base ad una graduatoria di necessità e priorità evitando la dispersione dei pochi mezzi a disposizione, favorita, alle volte, da un'errata politica di accontentamento che pregiudica il raggiungimento di finalità economiche e sociali.

Un altro aspetto che va segnalato è la complessa procedura per il finanziamento delle opere che gli Enti pubblici attuano con il contributo statale. Attualmente le promesse di contributo vengono concesse agli Enti locali dal Ministero dei lavori pubblici in base alle domande presentate dai Comuni corredate da preventivi di spesa di larga massima, per cui sia per la natura stessa dell'elaborato e talvolta anche per un non ponderato esame del costo dell'opera, si hanno squilibri notevoli nella misura del contributo statale richiesto rispetto alla spesa occorrente. Ciò determina di frequente decurtazioni sensibili da parte dei superiori Organi comportando già in fase di esecuzione del progetto esecutivo dell'opera la richiesta di contributi integrativi per la copertura di spesa occorrente allo scopo.

Per tale motivo ed in considerazione che molte volte dette opere, sia per un'errata valutazione tecnica ed economica, sia per un'altrettanto errata politica di accontentamento, vengono finanziate a lotti, sono necessari diversi anni prima che l'opera stessa trovi compimento. Nascono di conseguenza difficoltà per l'appalto dei lavori e per i finanziamenti dei superi di spesa. Sarebbe pertanto opportuno che l'assegnazione definitiva del contributo statale venisse riconosciuta con il decreto di approvazione tecnica del progetto esecutivo dell'opera da parte dei competenti Organi. Sarebbe così possibile correggere sia le errate valutazioni di spesa, formulata in sede di domanda di contributo, sia gli aumenti di costi che da tale momento si verificano rispetto all'appalto dei lavori.

Dare infine pratica applicazione all'articolo 10 della legge 15 febbraio 1963, n. 184, che consiste nell'autorizzare, nel caso in cui la gara vada deserta, un secondo esperimento in aumento riconoscendo sulla maggior spesa il contributo statale.

Tale criterio che è stato recentemente adottato ed inserito nella legge riguardante le nuove provvidenze per l'edilizia scolastica elimina la complessa procedura richiesta per l'aggiornamento dei prezzi e per il conseguente lungo *iter* burocratico che dovrebbero ripercorrere opere già approvate con il vantaggio di impiegare immediatamente i fondi da tempo stanziati e sino ad ora rimasti inutilizzati.

Sarà necessario a tal fine prevedere un adeguato stanziamento in bilancio da destinarsi a tali superi di spesa.

Per facilitare poi la complessa procedura per la revisione dei prezzi è opportuno rivedere organicamente tutta la legislazione vigente con l'intento di semplificare i conteggi revisionali basandoli esclusivamente sulle variazioni della mano d'opera che si verificano dal momento dell'appalto al momento dell'ultimazione del lavoro escludendo da tala revisione i materiali in quanto, come ebbe giustamente a far rilevare la Commissione finanze e tesoro del Senato, l'impresa appaltatrice nel momento stesso della aggiudicazione dell'appalto è in grado di poter approvvigionare il materiale occorrente all'attuazione dell'opera. So che di questo problema l'onorevole Sottosegretario de' Cocci si sta attivamente occupando per cui mi auguro che una nuova legge organica possa essere quanto prima presentata al Parlamento. Modifica dell'articolo 16 della legge 3 settembre 1949, n. 589, tendente ad adeguare il contributo per spese tecniche che lo Stato attualmente assegna nella misura fissa e costante del 5 per cento, all'importo dei lavori conformemente a quanto previsto dalla tariffa professionale approvata con legge dello Stato, e ciò al fine di evitare ulteriori oneri ai già dissestati bilanci degli Enti locali.

Definire nel quadro del nuovo ordinamento professionale, con serena obiettività al di sopra di ogni interesse di parte, la dibattuta vertenza riguardante le competenze fra i tecnici inferiori e gli ingegneri e gli architetti, e ciò al fine di elevare il livello culturale e di incentivare l'avvio dei giovani verso l'università con particolare riferimento verso quelle ad indirizzo scientifico. Ciò è di notevole importanza se si vuol assicurare in avvenire allo Stato e alle pubbliche e private imprese quel personale tecnico laureato già oggi carente nel nostro Paese.

Mi sembrerebbe opportuno che il Ministero dei lavori pubblici al fine di coordinare e concretizzare le varie proposte da più parte formulate tendenti a rendere più efficienti l'Amministrazione del Ministero dei lavori pubblici ed a semplificare le procedure tecniche amministrative per l'approvazione dei progetti e la realizzazione delle opere della edilizia pubblica, nominasse una commissione chiamandone a far parte quelle categorie direttamente interessate alla risoluzione di tale problema.

Fiducioso che l'attuale Governo saprà affrontare nella presente legislatura i problemi segnalati, ed in considerazione che nel bilancio al nostro esame e nei settori collaterali delle opere pubbliche, sono previsti notevoli stanziamenti che, se tempestivamente attuati, favoriranno la ripresa economica del Paese, ritengo che gli onorevoli colleghi esprimeranno il loro parere favorevole sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1965.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il senatore Zannier per la sua ampia ed approfondita relazione.

Data l'ora tarda, penso sia opportuno rinviare il seguito dell'esame dello stato di previsione a domani mattina, anche per dar modo agli onorevoli colleghi di trarre le loro conclusioni dall'impostazione che il relatore ha dato allo schema di parere.

Poichè non vi sono osservazioni in contrario, così rimane stabilito.

*La seduta termina alle ore 18.*

**SEDUTA DI VENERDI' 11 DICEMBRE 1964**

**Presidenza del Presidente GARLATO**

*La seduta è aperta alle ore 9,50.*

*Sono presenti i senatori: Adamoli, Chiariello, Corbellini, Crollalanza, Deriu, Fabretti, Ferrari Francesco, Ferrari Giacomo, Florena, Focaccia, Gaiani, Garlato, Genco, Giancane, Guanti, Indelli, Lombardi, Martinez, Masciale, Restagno, Spasari, Spataro, Spezzano, Vergani, Vidali e Zannier.*

*Interviene il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici de' Cocci.*

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito dell'esame del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1965 — Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici », già approvato dalla Camera dei deputati.

Ieri abbiamo ascoltato la pregevolissima relazione del senatore Zannier; oggi, pertanto, possiamo continuare l'esame dello stato di previsione.

Ha facoltà di parlare il senatore Vidali, il quale, nel suo intervento, svolgerà il seguente ordine del giorno, firmato da lui e dai senatori Gaiani, Vergani e Adamoli:

Il Senato,

tenuto conto dell'importanza che il porto di Trieste potrebbe riacquistare per l'economia nazionale e della sempre più grave situazione economica della Regione del Friuli-Venezia Giulia e del suo capoluogo, in conseguenza anche delle inadeguate comunicazioni ferroviarie e stradali della regione, tanto nei confronti delle regioni limitrofe quanto verso l'estero;

considerato che esistono da molti anni impegni governativi precisi e stanziamenti già deliberati, nonchè lavori già iniziati per opere pubbliche di decisiva importanza ai fini del potenziamento delle infrastrutture dell'emporio triestino e che, per gli ostacoli finanziari e burocratici che finora hanno impedito il completamento di tali opere, il por-

to di Trieste e l'intera Regione subiscono le conseguenze sempre più gravi della concorrenza dei porti di transito internazionale dotati di sempre più perfezionate attrezzature e di efficienti collegamenti col loro retroterra,

impegna il Governo a:

*a*) superare rapidamente l'*iter* della pratica inerente alla costruzione del molo VII;

*b*) disporre il sollecito completamento dell'autostrada Trieste-Venezia e rendere efficienti le comunicazioni stradali ed autostradali di Trieste e della Regione con l'Austria e la Jugoslavia;

*c*) completare il raddoppiamento del binario ferroviario nel tratto Trieste-Quarto d'Altino e la linea di circonvallazione ferroviaria di Trieste nonchè a migliorare tutta la parte di rete ferroviaria nazionale che collega Trieste all'Austria;

*d*) a predisporre con urgenza le opere pubbliche indispensabili per evitare l'inquinamento del mare in relazione all'installazione nel golfo del *terminal* dell'oleodotto Baviera-Adriatico.

V I D A L I . Desidero illustrare rapidamente un ordine del giorno da me presentato concernente le comunicazioni del Friuli-Venezia Giulia e del porto di Trieste, in particolare con la Jugoslavia e con l'Austria.

Con tale ordine del giorno si impegna il Governo a portare a termine i lavori pubblici già decisi per questa Regione ed, in parte, anche previsti nei suoi bilanci. Le opere pubbliche in esso elencate non sono, naturalmente, tutte quelle previste, ma soltanto le principali. Alcune opere, fatta eccezione per quelle inerenti alla costruzione dell'oleodotto a Trieste, sono state anche iniziate, ma purtroppo non sono state portate a termine.

La cronistoria dell'*iter* della pratica inerente alla costruzione del molo VII potrebbe essere trasformata in un romanzo; il Ministro dei lavori pubblici, come tutti i suoi predecessori, sa benissimo a quali peripezie intendo riferirmi. Non molto migliore è la storia del completamento dell'autostrada Trieste-Venezia; tutti gli automobilisti, infatti, che sono costretti a viaggiare su quel percorso, esprimono la più grande indignazione per lo stato in cui si trova.

Vorrei pregare, pertanto, l'onorevole Sottosegretario di dirci, nella sua replica, quando cesserà questo stato di cose e quando sarà completato il famoso raddoppiamento del binario ferroviario nel tratto Trieste-Quarto d'Altino, la linea di circonvallazione ferroviaria di Trieste; desideriamo sapere, inoltre, quando sarà migliorata tutta la linea ferroviaria nazionale che collega Trieste all'Austria.

Un altro importante problema fatto presente nell'ordine del giorno è quello relativo alle opere pubbliche indispensabili per evitare l'inquinamento del mare in relazione all'installazione nel golfo del punto terminale dell'oleodotto Baviera-Adriatico. Dobbiamo evitare che l'installazione di tale oleodotto arrechi più danni che vantaggi a Trieste, ed è necessario pensarci sin d'ora.

Queste sono le considerazioni che desideravo fare sul mio ordine del giorno e mi auguro che esso venga accettato come raccomandazione.

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare il senatore Gaiani, il quale, nel suo intervento, svolgerà anche tre ordini del giorno.

Il primo, firmato da lui e dai senatori Adamoli, Fabretti, Vidali, Ferrari Giacomo, Vergani e Guanti, è del seguente tenore:

Il Senato,

sempre più preoccupato della grave crisi del settore edilizio, che pone in pericolo l'occupazione di alcune centinaia di migliaia di lavoratori edili e delle attività collegate con l'edilizia, industriali ed artigianali, dai materiali di costruzione agli impianti, dal la decorazione all'arredamento;

constatato che permangono ritardi burocratici nella procedura di approvazione e appalto delle opere ad ogni livello, per cui ai cospicui residui del passato si aggiungono le somme stanziate dalle leggi nn. 60 e 195 del 1962, n. 1460 del 1963 e n. 589 del 1949 e da quella per l'edilizia scolastica con

un totale nel complesso di alcune centinaia di miliardi non ancora interamente spesi, dall'altra la mancanza di disponibilità della Cassa depositi e prestiti, i tagli effettuati ai bilanci degli enti locali, le limitazioni imposte anche agli enti di diritto pubblico per l'accensione dei mutui, hanno considerevolmente ridotto le opere pubbliche eseguite dai comuni e dalle provincie,

impegna il Governo ad affrontare la drammatica situazione del settore edilizio con un piano straordinario di emergenza per il pubblico intervento, capace di:

rimuovere tutti gli ostacoli burocratici e di controllo per avviare le opere pubbliche programmate dallo Stato, dai comuni e dalle provincie;

avviare una politica tesa ad una rapida ed estensiva applicazione della legge n. 167 del 1962, incentivando gli espropri, le urbanizzazioni tecniche e sociali e le costruzioni private e degli enti per l'edilizia sovvenzionata, nell'ambito dei piani di zona previsti dalla legge stessa.

Il secondo, firmato, oltre che dal senatore Gaiani, anche dai senatori Ferrari Giacomo, Guanti, Fabretti, Adamoli, Vergani, Vidali e Spezzano, è del seguente tenore:

Il Senato,

constatato che gli impegni presi dal Ministro onorevole Pieraccini davanti al Senato per la presentazione della nuova legge urbanistica entro il mese di giugno sono caduti con la fine del primo Governo dell'onorevole Moro,

impegna il Governo a sottoporre al Parlamento, immediatamente, un disegno di legge sulla riforma urbanistica fondato sui seguenti criteri:

*a*) esproprio generalizzato di tutti i suoli necessari all'espansione ed alla trasformazione degli insediamenti, impedendo la formazione di rendite parassitarie a vantaggio dei privati;

*b*) indennità di espropriazione che annulli la rendita fondiaria urbana e sollevi le future regioni, i comprensori ed i comuni da oneri di esproprio insostenibili dalla collettività;

*c*) cessione del diritto di superficie delle aree espropriate ed urbanizzate in modo di impedire la formazione di nuove plusvalenze;

*d*) immediata operatività dei criteri informatori della nuova legge che, in attesa di costituire le regioni su tutto il territorio nazionale, senza limitazioni ed esoneri sia attuata attraverso norme transitorie.

Il terzo, firmato, oltre che dal senatore Gaiani, anche dai senatori Vidali, Guanti, Vergani, Adamoli e Ferrari Giacomo, è del seguente tenore:

Il Senato,

preso atto delle notizie recentemente comunicate in una riunione tenutasi al Genio civile di Rovigo da alti funzionari del Ministero dei lavori pubblici, secondo le quali, in occasione di una piena di normale ampiezza nella passata primavera, il territorio polesano ha corso un grave pericolo di rotta del fiume Po e che i pericoli di cedimento degli argini sono oggi attuali con una piena di molto inferiore a quella che portò alla catastrofe del 1951, e ciò per il fenomeno del bradisismo verificatosi in questi anni,

impegna il Governo:

1) ad attuare immediatamente le opere più urgenti atte a fronteggiare i maggiori pericoli incombenti;

2) ad affrettare i tempi di elaborazione e di attuazione di un piano organico di sistemazione del corso del Po, da monte a mare, capace di garantire la sicurezza per le popolazioni del Polesine e del Delta in particolare, e che sia, nel contempo, volto ad utilizzare le acque del fiume, ai fini della navigazione interna, dell'irrigazione e della produzione di energia elettrica, in modo di agevolare l'agricoltura e lo sviluppo industriale;

3) a predisporre, nel quadro di una programmazione generale dello sviluppo economico del Paese, i mezzi finanziari occorrenti al suddetto piano.

G A I A N I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Sottosegretario, non è senza un certo disagio che io prendo la parola sul bilancio dei lavori pubblici, non solo perchè ancora una volta dobbiamo ripetere sostanzialmente le cose già dette in passato — e ciò non per il gusto di ripeterci, ma purtroppo perchè i problemi sollevati nelle passate discussioni sono più aperti che mai — ma anche perchè la nostra discussione, per il modo come si svolge e per il momento politico in cui avviene, va assumendo sempre più un carattere puramente formale.

Il mio disagio non è diminuito, anzi, è aumentato, dopo avere ascoltato la documentata, interessante e approfondita relazione del senatore Zannier, il quale ha fatto, con la diligenza e la competenza che lo distingue, un grande sforzo per darci una serie di elementi per poter meglio capire e giudicare l'attività del Ministero dei lavori pubblici.

Dopo questa relazione avremmo dovuto avere il tempo necessario per studiarla, per rifletterci sopra e per trarne determinate conseguenze; ma purtroppo il modo in cui stiamo discutendo i bilanci non consente una discussione attenta e approfondita e rivela l'inadeguatezza del metodo adottato.

Il bilancio al nostro esame, per la sua struttura e la sua impostazione, oltre che rendere molto difficile la sua comprensione e a non offrirci la possibilità di avere una idea sintetica e complessiva della politica dei lavori pubblici, ripete, salvo solo qualche differenza quantitativa, la tradizionale linea frammentaria e settoriale del passato. Il relatore ha fatto uno sforzo per darci un quadro complessivo e penso ci sia in parte riuscito, anche se è giunto a conclusioni, a mio avviso, molto ottimistiche.

L'onorevole de' Cocci, concludendo all'altro ramo del Parlamento la discussione svoltasi in Commissione, affermava che: « Il Ministero dei lavori pubblici deve veramente essere il centro propulsore della politica urbanistica, della politica delle infrastrutture, della politica di edilizia nel quadro della politica di programmazione economica democratica ».

Il senatore Zannier, ieri, nella sua esposizione ha ulteriormente precisato i compiti che il Ministero dei lavori pubblici dovrebbe avere nel quadro di una politica di programmazione, affermando che il Ministero dovrebbe essere il motore dell'intervento dello Stato nell'economia del Paese, lo strumento degli investimenti pubblici e della pianificazione territoriale per gli insediamenti industriali, umani e così via.

Su questi criteri si può concordare, salvo vedere in concreto quale contenuto e quali orientamenti dare alla politica da seguire, sapere per chi e come deve essere fatta la programmazione economica, sapere verso quali settori devono essere orientati gli investimenti pubblici e in che modo dislocare le forze economiche del nostro Paese, e così via.

In realtà, però, oggi non esiste nessuna politica di programmazione democratica dello sviluppo economico, non esiste ancora una nuova legge urbanistica e non vi è, per ciò stesso, nessuna politica di pianificazione del territorio nazionale, pianificazione che, di fatto, viene imposta dalle scelte economiche e dagli investimenti dei privati, e più propriamente, dai grandi gruppi monopolistici, con la conseguenza di approfondire ulteriormente gli squilibri sociali e territoriali del nostro Paese.

In altre parole, la politica del Governo e, in particolare, quella del Ministero dei lavori pubblici non corrisponde ai profondi cambiamenti avvenuti nella vita economica, alle nuove e pressanti esigenze sociali e non rivela un indirizzo nuovo fondato sulle necessarie riforme di struttura, come si può constatare, in particolare, dalle vicende veramente significative subite dalla legge urbanistica che doveva rappresentare un elemento qualificante del centro-sinistra.

Così anche per quanto riguarda la politica della casa, politica non disgiunta da quella urbanistica, si brancola nell'incertezza e nel *caos* burocratico.

Quello dell'edilizia è certamente uno dei settori più delicati e sensibili della congiuntura per l'incidenza che ha sulla situazione economica del Paese. È un settore che rivela, prima di tutto — e lo voglio sot-

tolineare — un profondo contrasto fra il bisogno di nuove abitazioni da parte dei lavoratori e dei ceti meno abbienti, e il calo delle costruzioni edilizie, calo che a sua volta, provoca gravi ripercussioni su tutte le attività artigiane e industriali collegate al settore. Tanto è vero che si parla già di 190 mila lavoratori disoccupati e di altrettanti che lavorano ad orario ridotto nei cantieri edili e nelle industrie connesse.

La gravità della situazione viene esplicitamente ammessa dal Ministro del bilancio che, a proposito dell'edilizia, scrive, nella sua relazione sulla situazione economica e finanziaria: « ... dobbiamo guardare con la massima attenzione al futuro poichè, se non si rovescia la tendenza, noi andremo incontro ad una progressiva diminuzione di attività in un settore, come quello edile, che non ha soltanto una grande importanza sociale, ma che è anche un " volano " per l'attività di molte altre industrie ad esso connesse ».

Il fatto è che a creare simile situazione ha concorso la politica del Governo con la continua riduzione dell'intervento della edilizia pubblica, ridottasi nel 1963 al 5 per cento, mentre aveva raggiunto nel 1960 circa un quinto della intera produzione.

Probabilmente nel 1964 tale percentuale sarà ulteriormente ridotta, mentre in Francia l'intervento pubblico raggiunge circa il 28 per cento e l'Inghilterra si appresta a varare vasti programmi di edilizia popolare collegati ad una profonda riforma urbanistica, fondata sull'esproprio generalizzato e su misure di nazionalizzazione dei suoli urbani; sicchè si potrebbe dire che Sua Maestà britannica è più avanzata e rivoluzionaria di certi campioni del centro-sinistra.

Mentre l'intervento pubblico si è fatto sempre più esiguo, il mercato privato si avvia verso la crisi, e ciò non tanto per le paventate conseguenze della riforma urbanistica — come sostengono le destre — ma per i sempre maggiori costi, dovuti soprat tutto alla sfrenata speculazione sulle aree fabbricabili che hanno determinato un aumento enorme degli affitti e perciò una notevole riduzione della domanda; senza contare i guasti prodotti nelle nostre città dal caotico sviluppo edilizio che, oltretutto, ha imposto ai comuni spese enormi in opere irrazionali di urbanizzazione che ora gravano pesantemente sulle finanze degli enti locali e, quindi, sulla collettività. A questo proposito il senatore Zannier è stato chiaro ed ha certamente contribuito alla comprensione del problema.

Tornando all'argomento, l'industria privata ha prodotto abitazioni di lusso, di semilusso e, comunque, abitazioni cedute ad affitti proibitivi, cioè ha prodotto per un mercato che nel nostro Paese ha limiti ristretti.

Se si vuole dare impulso all'edilizia e con essa ravvivare tanti altri settori della nostra economia — ecco la funzione di « volano » a cui accennava l'onorevole Pieraccini — occorre produrre case per lavoratori. Bisogna produrre case a buon mercato, case accessibili a chi vive del proprio salario, case da cedere in affitto per una somma che non superi il 10-12 per cento dei salari correnti degli operai e dei modesti impiegati.

Dato che sono in argomento, colgo la occasione per dire che non bisogna aumentare gli affitti; in altre parole il blocco degli affitti va prorogato, ma senza nessun aumento. Inoltre bisogna pensare a regolare il settore con una legge per l'equo affitto. A questo proposito, mi permetto di ricordare che esiste, proposto dal nostro Gruppo, un disegno di legge per l'equo affitto da molto tempo giacente in Senato e che sarebbe ora che venisse discusso. Mi compiaccio perchè alla Camera dei deputati, in sede di discussione sulla nuova legge per la proroga dei blocchi degli affitti, vi è stata una nuova posizione del Gruppo socialista che pare voglia accedere all'esigenza di impedire un grave, ulteriore aumento degli affitti stessi.

L'industria edilizia privata e, soprattutto, lo Stato debbono orientarsi verso il grande mercato delle case popolari, che è un mercato enorme. Infatti, le più recenti stime fanno salire il fabbisogno dei prossimi 5 anni a 20 milioni di vani per potere soddisfare le legittime aspirazioni degli italiani ad una casa civile, moderna e decorosa.

È stato annunciato dall'onorevole de' Cocci che verrà presentato un nuovo provve-

dimento di legge sull'edilizia « convenzionata »; anzi, l'onorevole de' Cocci ha precisato che il testo del provvedimento è già pronto e potrà essere presentato congiuntamente alla legge urbanistica. Non so ancora di cosa si tratti con precisione; perciò mi limito a prenderne atto, riservandomi un giudizio ponderato quando il disegno di legge verrà al nostro esame. Quello che è certo è che nel campo dell'edilizia occorre mettere in atto mezzi finanziari massicci.

Mentre si annunciano, a parole, misure per favorire il processo di modernizzazione degli impianti produttivi — cosa che, secondo me, è altamente auspicabile — con la conseguente riduzione dei costi e di allargamento del credito, la situazione si è fatta intollerabile e l'intervento pubblico nel settore edilizio è paralizzato. Occorre un intervento immediato per rimuovere la situazione.

Le cospicue somme a disposizione della GESCAL restano inutilizzate. La legge numero 1460, che venne approvata dal Parlamento come un provvedimento straordinario di emergenza, non ha prodotto alcun sollievo, anzi, a tale proposito vorrei sapere come mai nel bilancio 1965 sono iscritti a questo titolo solo 1.500 milioni anzichè 3 mila come previsto dalla legge.

La cosa più grave, però, è la paralisi in cui versa la GESCAL; a circa 18 mesi dalla entrata in vigore della legge n. 60 la GESCAL, come si rileva dalle lettere che diligentemente il suo Presidente ci invia, sta, soprattutto completando i piani previsti dal secondo settennio dell'INA-Casa.

Secondo quanto è stato detto — ieri, dal senatore Zannier in Commissione e alla Camera dei deputati dall'onorevole de' Cocci — parrebbe che il Ministero dei lavori pubblici disponesse di centinaia e centinaia di miliardi, anzi si parlava di 1.200 miliardi, per ravvivare l'intervento pubblico, e di questi miliardi, 391, sempre secondo quanto ha detto l'onorevole de' Cocci, potrebbero essere impiegati dalla GESCAL a cominciare dal 1° gennaio 1965.

D E ' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Tale somma è stanziata per il primo triennio ed è spendibile dal 1° gennaio 1965.

G A I A N I . In fatto di cifre non è facile capirci. D'altra parte, non si tratta soltanto di avere delle somme disponibili, ma si tratta di poterle spendere — ed è urgente poterle spendere, specialmente in questa congiuntura —. Occorre rimuovere gli ostacoli burocratici e tecnici, snellire le defatiganti pratiche, le lungaggini ed i controlli eccessivi, eliminare la disorganizzazione dell'apparato dello Stato, tutte cose che impediscono l'utilizzazione di fondi stanziati con numerose leggi, fra le quali la n. 195 del 1962, e la n. 589 del 1949. Tali ostacoli, ripeto, impediscono l'utilizzazione di fondi stanziati per fondamentali settori di intervento dello Stato, dei Comuni e degli enti locali; a parte il fatto che occorrono anche nuovi stanziamenti per quanto riguarda gli interventi nel campo igienico sanitario e nel campo delle infrastrutture. Ieri sera si parlava di 740 miliardi di residui passivi, che sarebbero saliti, ora, a circa 1.000 miliardi.

Si tratta di vedere quante di queste somme e per quali opere possono essere immediatamente utilizzate, superando tutte le remore paralizzanti. Al riguardo, comunque, io sarei molto meno ottimista del senatore Zannier, il quale ieri sera diceva che di questi 1.000 miliardi, forse, eravamo in grado di metterne in movimento almeno 300. Io ritengo che questa affermazione sia molto ottimistica, perchè se è vero che possiamo mettere in movimento 300 miliardi, può avvenire che altri 400 miliardi restino inutilizzati.

Per ritornare alla GESCAL, occorre rilevare che già dal 15 agosto di quest'anno erano maturate disponibilità liquide per 144 miliardi. Il primo piano triennale prevede una spesa di 360 miliardi di lire così suddivisi: 150 miliardi destinati a costruzioni per la generalità dei lavoratori e 210 miliardi destinati alle aziende, alle cooperative ed ai lavoratori isolati.

Mi si consenta di dubitare che tali somme potranno essere rapidamente impiegate, a cominciare dal 1° gennaio 1965, come ha detto l'onorevole de' Cocci, se ho ben capito; in caso contrario mi si corregga. Leggendo l'ultima lettera del Presidente della GESCAL, mi pare sia stata abbandonata l'idea, per quanto si riferisce alla normativa

tecnica per la progettazione, di fare ricorso provvisoriamente alle norme tecniche della gestione INA-Casa.

Infatti, le nuove norme tecniche per la progettazione, elaborate dalla Gestione sono state già approvate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici; ora dovranno essere rivedute, in ossequio alle osservazioni del Consiglio superiore stesso. Dopo di che tali norme dovranno essere inviate agli Istituti per le case popolari che dovranno, a loro volta, far redigere i progetti e disporre, poi, le gare di appalto. A tale proposito, vorrei sapere da chi saranno fatti questi progetti, se dagli ingegneri e dagli architetti dell'albo dell'INA-Casa oppure da altri presi da un nuovo elenco.

Come si vede, si tratta di una procedura estremamente complicata, appena iniziata, per cui è legittima la preoccupazione di nuovi gravi ritardi, mentre sono già disponibili notevoli somme e diventa sempre più urgente dare inizio ad un programma immediato di attività.

Cosa intende fare il Ministero dei lavori pubblici per mettere in moto la GESCAL? per sbloccare le cifre impegnate e non spese? per sbloccare i crediti ai comuni e alle provincie onde possano dare corso ai loro piani di attività? Cosa si intende fare per snellire tutte le pratiche e rimuovere tutti gli ostacoli burocratici che provocano ritardi enormi e gravi danni all'economia del Paese?

A questo riguardo abbiamo presentato un ordine del giorno, analogo a quello presentato all'altro ramo del Parlamento dal nostro Gruppo, perchè anche agli atti del Senato resti traccia di questi importantissimi problemi e la relativa risposta del Governo.

Altro grosso problema, non ancora risolto, è quello del reperimento delle aree edificabili, perchè non basta snellire le pratiche ed avere i progetti, bisogna anche avere le aree su cui costruire le case progettate.

Come è noto, i piani della GESCAL e gli investimenti previsti dalla legge n. 1460 sono legati alla legge n. 167. Ecco che l'attuazione di un piano per l'edilizia ci ricollega ai problemi dell'urbanistica.

Così, mentre assistiamo impotenti all'attacco dei privati alla legge n. 167, non si è voluto da parte del Governo modificare, accogliendo le nostre proposte, il tipo di indennizzo in essa previsto e se ne ostacola l'attuazione impedendo di fatto che la legge diventi uno strumento di avvio ad una pianificazione.

Nel prendere atto delle cifre riferite alla Camera dei deputati dal Sottosegretario, secondo le quali al 30 ottobre risultavano adottati dai comuni 287 piani di zona da destinare all'edilizia economica e popolare, di cui 63 già approvati, non possiamo al tempo stesso non denunciare la mancanza dei mezzi finanziari che impedisce ai comuni di attuare l'esproprio delle aree da mettere a disposizione della GESCAL, degli Istituti per le case popolari, delle cooperative e degli altri enti previsti dalla legge n. 60.

Non basta approvare una legge, come abbiamo fatto, che consente alla Cassa depositi e prestiti di fare mutui ai comuni per finanziare la legge n. 167 quando, poi, la stessa Cassa depositi e prestiti non ha disponibilità finanziarie.

Se la Cassa depositi e prestiti non ha mezzi — per la legge n. 167, s'intende — il Governo, se non vuole che continui la paralisi attuale, deve trovare la strada per fare finanziare i comuni da altri istituti finanziari. Capisco che ciò ci ricollega alla politica di restrizione del credito e del blocco della spesa pubblica adottata dal Governo e da noi già in altra sede criticata. Ma di fronte ad una situazione di emergenza, occorrono provvedimenti di emergenza, altrimenti non si muoverà un bel niente.

Se non ci saranno le aree disponibili nei piani di zona predisposti dai comuni, secondo i criteri di una moderna e razionale urbanistica, i fondi già esistenti per la costruzione delle case resteranno inutilizzati e, allora, addio volano! Sarebbe veramente il colmo, e ciò metterebbe ancor più in evidenza il carattere impopolare delle scelte di politica economica di questo Governo!

Per quanto riguarda la legge urbanistica mi si consenta una prima considerazione, questa: i continui cedimenti alle pretese della destra e i continui rinvii sono stati, di fatto, delle concessioni alla speculazione ed hanno ritardato la soluzione dello stesso problema della casa.

Voglio poi ricordare che il ministro Pieraccini accettò, nel corso della discussione del bilancio semestrale 1° luglio-31 dicembre 1964, un nostro ordine del giorno che impegnava il Governo a presentare il disegno di legge sull'urbanistica entro il 30 giugno del corrente anno. Non se ne è fatto più niente. Mi si dirà che ciò è avvenuto a causa della caduta del primo Governo Moro. Io direi il contrario: la caduta del Governo è stata provocata dalla volontà moderata e frenante del gruppo dirigente doroteo della Democrazia cristiana. La crisi è stata fatta per ridimensionare il programma governativo su posizioni più arretrate e quindi per modificare la stessa legge urbanistica Pieraccini, che apparve a certi circoli governativi troppo rivoluzionaria.

Così il primo Governo dell'onorevole Moro affossò il progetto di riforma urbanistica dell'onorevole Sullo ed il secondo Governo Moro — attraverso accordi con gli altri partiti del centro-sinistra — ha affossato il progetto Pieraccini.

L'onorevole Pieraccini, nella difesa del proprio progetto di riforma urbanistica, è stato aggredito in malo modo dagli imprenditori e speculatori presenti al Convegno dell'Eur, mentre il nuovo disegno di legge urbanistica del ministro Mancini è stato vivamente criticato dagli urbanisti riuniti nel Congresso dell'Istituto nazionale di urbanistica a Firenze.

Le critiche e i giudizi apertamente negativi non sono venuti soltanto dalla nostra parte, bensì dallo stesso Presidente dell'INU, onorevole Ripamonti, e da numerosi altri tecnici e uomini politici appartenenti a partiti dell'attuale maggioranza governativa, per le gravi rinunce ai princìpi fondamentali di una vera riforma urbanistica, che caratterizza il nuovo progetto, che porta il nome dell'attuale Ministro dei lavori pubblici.

Non vogliamo, almeno in questa sede, entrare nel merito del nuovo disegno di legge, di cui, del resto, si è largamente parlato nei giornali.

A D A M O L I . A tale proposito, debbo rilevare che non abbiamo ancora avuto l'onore di avere fra noi il Ministro dei lavori pubblici. Approfitto, pertanto, di questa occasione per dire che il nostro Gruppo protesta per questo modo di procedere nei rapporti tra questa Commissione ed il Ministro dei lavori pubblici. Non è possibile che non si possa mai discutere anche un solo progetto di legge in sua presenza; addirittura il bilancio viene discusso assente l'onorevole Ministro. Abbiamo l'onore ed il piacere di avere con noi l'onorevole de' Cocci che, per fortuna, segue con attenzione questo settore, ma la Commissione si sente umiliata e non considerata su un piano democratico, come dovrebbe essere, per questa costante assenza dell'onorevole Mancini.

D E ' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Ringrazio innanzitutto il senatore Adamoli per i gentili apprezzamenti, che mi stimolano ad essere ancora di più a disposizione degli onorevoli senatori e a fare tutto il possibile per essere esauriente nel rispondere alle loro osservazioni.

Per quanto riguarda il Ministro, egli desiderava vivamente essere presente alla discussione del bilancio; ma questa si è trovata a coincidere con una riunione governativa ad alto livello. Con molto rammarico, pertanto, non ha potuto essere presente.

G A I A N I . Non voglio entrare nel merito, come dicevo, del nuovo disegno di legge; tuttavia a questo scopo abbiamo presentato un ordine del giorno, che sottoponiamo al Governo, perchè riteniamo che una buona legge urbanistica sia non solo uno strumento di enorme importanza ai fini di un razionale e umano sviluppo delle nostre città, con la conseguente eliminazione della rendita parassitaria di posizione, ma anche un indispensabile strumento per un ordinato ed equilibrato sviluppo economico del Paese teso ad eliminare gli stridenti squilibri tuttora esistenti.

Mi pare che l'onorevole Pieraccini dicesse che la disciplina urbanistica deve essere concepita come uno strumento fondamentale della nostra politica di sviluppo programmato. Mi si consenta di fare una breve disgressione, a questo proposito, riferendomi ad una frase pronunciata alla Camera dei deputati

dall'onorevole de' Cocci. Parlando della legge urbanistica, egli ha usato un termine che mi ha un po' preoccupato; ha detto che bisogna fare una buona legge urbanistica e ha aggiunto che non deve essere, però, una legge « punitiva ».

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* È vero.

ADAMOLI. Non esistono leggi punitive.

GAIANI. Mi permetta di fare qualche considerazione: « non fare una legge punitiva », questa terminologia, che viene usata da tutti i giornali delle destre, è una terminologia dietro la quale si nasconde la difesa di determinate posizioni di privilegio. Io dico, invece, che deve essere fatta una legge giusta tale da costituire uno strumento efficace e capace di liquidare le ingiustizie, quali quelle dell'acquisizione di plusvalenze enormi sulle aree fabbricabili a danno dei cittadini e della collettività. Punitiva è la pratica attuale della speculazione sulle aree fabbricabili ed i puniti sono quelli che debbono pagare affitti enormi; punita è la collettività da questa speculazione sulle aree che impone ai comuni enormi spese irrazionali di urbanizzazione che non corrispondono alle esigenze reali della vita civile e moderna.

Si tratta, quindi, di fare una legge giusta che distrugga le ingiustizie attualmente esistenti e che corrisponda alle esigenze e ai bisogni della collettività. Respingo, pertanto, questa terminologia perchè dietro di essa si possono mascherare gli interessi di coloro che non vogliono che venga modificato l'attuale assetto territoriale delle nostre città, e vogliono continuare a speculare e a guadagnare a danno della collettività.

Se è vero, come è vero, che la legge urbanistica è uno strumento così importante, deve trattarsi non di una legge qualsiasi, o peggio, di una legge tesa solo a rassicurare i proprietari di aree, ma di una legge i cui princìpi informatori costituiscono una vera e propria riforma di struttura, capaci di incidere vivamente sugli attuali processi economici nell'interesse della collettività.

Perciò noi chiediamo al Ministro dei lavori pubblici, per evitare nuovi danni allo sviluppo economico del Paese, ed in particolare al settore edilizio, di presentare al più presto al Consiglio dei Ministri e quindi al Parlamento un disegno di legge principalmente fondato sul principio dell'esproprio generalizzato e sulla liquidazione della rendita urbana parassitaria.

Mi si consenta, ora, di aggiungere poche parole per illustrare un ordine del giorno su un problema più limitato, ma di grande interesse per la bassa Valle Padana e, in particolare, per il Delta Padano.

Nell'avanzata primavera di quest'anno, per iniziativa dell'onorevole Pieraccini, allora Ministro dei lavori pubblici, si tenne a Rovigo, nella sede del Genio civile, una riunione nel corso della quale l'ingegner Rinaldi, allora presidente della IV Sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, l'ingegner Piccoli, presidente del Magistrato del Po e l'ingegner Baldini, capo del Genio civile, riferirono sullo stato di grave precarietà in cui versano le difese idrauliche del Po nel territorio del Polesine.

Infatti si disse che il Polesine aveva corso un grande pericolo di fronte ad una piena di media portata. Settemila metri cubi di acqua al secondo avevano messo a dura prova le arginature del Po. Pensate che nel 1951 la piena che fece saltare gli argini raggiunse una portata di circa 12 mila metri cubi al secondo! Ma in seguito al noto fenomeno del bradisismo, cioè all'abbassamento dei terreni, ed alla mancanza dell'esecuzione di un serio piano di difesa, oggi, le arginature sono praticamente meno efficienti di prima della grande alluvione.

Di fronte a questa precaria situazione e alle preoccupazioni che essa suscita, l'ingegner Rinaldi ha dato notizia dell'esistenza di un piano studiato dal Magistrato per il Po su suggerimenti della Commissione di tecnici stranieri e italiani nominati, a suo tempo, dal ministro Zaccagnini.

Questo piano comporterebbe una spesa di 238 miliardi in 10 anni e consisterebbe nell'apertura di un diversivo del Po, da Pontelagoscuro al mare, nella rettifica e nell'accorciamento del Po di Goro ed in una serie di altri lavori di minore importanza.

Tale piano, prima di essere adottato, dovrebbe essere sottoposto a sperimentazione sul modello del Delta costruito dall'Università di Padova. Purtroppo si continua da 10-12 anni a studiare senza arrivare a nessuna decisione e senza affrontare seriamente e radicalmente il grave problema. Debbo anche precisare che il piano esposto dall'ingegner Rinaldi, oltre ad essere estremamente generico ed impreciso, affronta soltanto un aspetto della sistemazione del Po, quello della difesa. Io credo, invece, che ci si debba preoccupare non solo della difesa di importanti territori, ma anche della possibilità di utilizzare, come fanno tutti i Paesi più avanzati, le acque del Po ai fini dello sviluppo economico.

Perciò occorre elaborare e attuare al più presto un piano organico che consenta, insieme alla difesa dei beni e della vita dei cittadini, l'utilizzazione delle acque del Po per l'irrigazione, per la navigazione interna e per la produzione di energia elettrica. Intanto non dovranno essere trascurate, anche se in parte potranno in seguito rendersi superflue, opere atte a difendere il Polesine da incombenti pericoli di nuove alluvioni. Il piano organico proposto dovrà prendere in considerazione tutto il corso del Po, dal mare alla sorgente, affrontando tutti i problemi della sistemazione idrogeologica del bacino del Po. Un simile piano, per la sua portata, per i suoi fini di sviluppo economico e di difesa del patrimonio del Paese, dovrà trovare un giusto posto nella programmazione nazionale riservando ad esso i mezzi finanziari occorrenti.

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare il senatore Crollalanza, il quale, nel suo intervento, svolgerà anche i quattro seguenti ordini del giorno:

Il Senato,

considerato che le autostrade Napoli-Bari e Bari-Bologna, unitamente alla Napoli-Reggio Calabria, costituiscono l'indispensabile infrastruttura per assicurare il rapido ed agevole collegamento tra il Mezzogiorno e l'Italia centro-settentrionale, nonche la possibilità di migliori comunicazioni interregionali nell'ambito dello stesso Mezzogiorno;

mentre invita il Governo ad assicurare il preciso adempimento dei tempi di esecuzione previsti dalle convenzioni con la società concessionaria e ad agevolare, nella emissione delle obbligazioni, il collocamento di quelle intese a finanziare tali opere;

prospetta la necessità, per quanto riguarda l'autostrada adriatica, di dare la precedenza nel tratto meridionale al tronco terminale Canosa-Foggia, sì da saldarlo con quello in partenza da Bari per Napoli; di non attendere, inoltre, il completamento delle suddette autostrade per assicurare i relativi raccordi con i maggiori centri ed i porti del Mezzogiorno, mediante la trasformazione radicale, a quattro corsie, di strade esistenti statali o provinciali o la costruzione di nuovi tronchi;

prospetta, infine, in modo particolare, la necessità di assicurare all'autostrada Napoli-Bari il naturale sbocco, mediante adeguate camionali, con Taranto-Brindisi-Lecce, cioè con gli altri vertici del più importante polo di industrializzazione del Mezzogiorno.

Il Senato,

considerato che la legge 23 dicembre 1962, n. 1844, con la quale furono stanziati 7 miliardi per le opere di risanamento del vecchio centro storico della città di Bari, è tuttora inoperante per la lentezza delle procedure da parte degli organi competenti locali nella progettazione ed approvazione delle varianti al piano regolatore Petrucci;

invita il Governo ad assicurare la sollecita approvazione di tali varianti, da parte anche degli organi centrali dell'Amministrazione, ed a disporre, senza ulteriori indugi, l'esecuzione delle predette opere.

Il Senato,

considerato che il risanamento del vecchio centro storico della città di Bari, di cui alla legge 23 dicembre 1962, n. 1844, non può limitarsi alle opere di diradamento e di ricostruzione o all'esecuzione di opere pubbliche di competenza dello Stato o dell'Am-

ministrazione comunale, ma, per raggiungere la sua efficacia di ordine igienico e sociale, deve anche investire quei fabbricati fatiscenti, per lo più appartenenti a piccoli proprietari, nei quali vivono, in angustissimi ambienti ed in condizioni deplorevoli di igiene e di immorale promiscuità, intere famiglie numerose di lavoratori;

considerato che la demolizione e ricostruzione di tali fabbricati, tenuto conto delle esigenze artistiche ed urbanistiche e delle norme limitatrici di volume e di altezza, previste dal piano regolatore, non troverebbe pratica attuazione per la sua antieconomicità,

invita il Governo ad agevolare tale opera di risanamento assicurando, così come è avvenuto per altri centri storici, con apposite leggi, adeguati contributi ed agevolazioni per i necessari finanziamenti.

Il Senato,

considerato che è disponibile, da qualche anno, il finanziamento disposto dalla Cassa per il Mezzogiorno per l'esecuzione di un primo stralcio di lavori da eseguire nel porto di Bari;

mentre invita il Ministro dei lavori pubblici a disporre, senza ulteriori indugi, l'esecuzione di tali opere;

prospetta l'inderogabile necessità di reperire adeguati mezzi finanziari per il completamento di tutte le opere previste dal piano regolatore, onde assicurare al suddetto porto, ubicato ad uno dei vertici del più importante polo d'industrializzazione del Mezzogiorno, la sua piena efficienza.

C R O L L A L A N Z A . Non mi lascerò tentare dal desiderio di sviluppare un vasto intervento sui problemi che scaturiscono dall'esame dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici, poichè mi riservo di intervenire in proposito, al momento opportuno, cioè durante la discussione finale del bilancio in Assemblea. Mi corre, innanzitutto, l'obbligo di manifestare il mio apprezzamento al collega senatore Zannier non solo per l'ampiezza della sua relazione, con la quale, pur se sinteticamente, è riuscito ad illustrare gli aspetti salienti del bilancio, ma perchè in essa ha sostenuto tesi che corrispondono a motivi ricorrenti nei miei passati interventi sul bilancio dei lavori pubblici, e ad alcune considerazioni, da me più volte esposte, anche in Commissione, sulla necessità di riportare il Ministero alla sua funzione di centro motore di tutte le attività in materia di opere pubbliche, nonchè sulla necessità di procedere ad una adeguata riforma di struttura nell'ambito dello stesso Ministero. Tutto ciò è reso necessario sia dall'esigenza di un maggiore decentramento dell'attività del Ministero perchè sia a più aderente contatto dei problemi periferici; sia perchè, in questo momento, vi è la possibilità di restituirgli alcune delle sue passate attribuzioni.

Sta, infatti, per essere prorogata la legge sulla Cassa per il Mezzogiorno; legge che, a mio modo di vedere e secondo gli stessi orientamenti manifestati dalla Giunta consultiva per il Mezzogiorno del Senato, non dovrà essere semplicemente protratta nel tempo e rifinanziata, ma articolata in maniera tale da consentire più vasti sviluppi della sua attività nel settore economico, puntando più intensamente all'industrializzazione ed al potenziamento dell'agricoltura, dovendosi considerare in parte notevole assolto il compito straordinario riguardante alcune opere di infrastrutture.

Di ciò mi sembra, per altro, che siano convinti gli stessi dirigenti della « Cassa » che non escludono la convenienza di liberarsi di alcune competenze per restituirle al Ministero dei lavori pubblici.

Nelle condizioni, però, nelle quali si trova oggi il Ministero per scarsezza di personale e — diciamolo pure — per inadeguatezza di attrezzature e arretratezza di ordinamenti, non gli sarà agevole l'assolvimento dei nuovi compiti, se non si provvede anzitutto ad un tempestivo rinsanguamento di funzionari, specialmente tecnici, il che può avvenire — come propone lo stesso relatore — inserendo nei suoi ruoli professionisti di speciale valore, ai quali dovrebbero essere assegnati compensi adeguati; ed inoltre, se non si liberano, come già detto, e l'Amministrazione centrale e i suoi organi consul-

tivi, come il Consiglio superiore dei lavori pubblici, di compiti che possono essere più proficuamente commessi ai Provveditorati al le opere pubbliche ed ai relativi comitati tecnici. Al Consiglio superiore dei lavori pubblici dovrebbero essere affidate funzioni di più alto livello, mentre all'Amministrazione centrale, cioè alle Direzioni generali del Ministero, dovrebbe essere riservato, tra l'altro, il compito, in collegamento con gli organi degli altri Ministeri interessati, della compilazione dei programmi annuali e poliennali.

In occasione poi della proroga di attività della « Cassa » — la quale è stata purtroppo, in gran parte, sostitutiva e non integrativa di quella del Ministero dei lavori pubblici — si dovrebbe procedere, nell'Amministrazione centrale del Ministero, al concentramento di tutte le competenze riguardanti il Meridione, in una istituenda Direzione generale per il Mezzogiorno, la quale, avvalendosi dell'organizzazione dei Provveditorati alle opere pubbliche, dovrebbe operare in parallelo con la Cassa, con compiti distinti ma nel quadro di organiche ed armoniche impostazioni.

In tal modo anche l'azione del Ministero dei lavori pubblici nel Mezzogiorno diverrebbe efficiente e propulsiva.

Ho elogiato il collega Zannier per la sua relazione ma debbo, però, d'accordo in ciò col collega Gaiani, avanzare delle riserve sull'ottimismo finanziario con il quale egli ha analizzato lo stato di previsione del Ministero, in quanto anch'io sono convinto che, nonostante la possibilità — in potenza — di sviluppare un determinato volume di opere, sommando all'ammontare dei contributi statali i finanziamenti che sono di competenza degli Enti locali, la realtà di oggi non può essere diversa dalla situazione di ieri. Succedeva anche in passato, quando non vi era la congiuntura, che vi fossero residui passivi per centinaia di miliardi: se la memoria non mi falla, essi ammontavano mediamente a 500-600 miliardi all'anno. Ciò derivava allora dalla farraginosità e lungaggine burocratica degli *iter*, che accompagnavano i progetti dalla loro presentazione agli organi competenti fino all'esecuzione delle opere. A tali inconvenienti, che permangono tuttora, e che evidentemente vanno eliminati con le auspicate riforme di struttura dell'organizzazione, si aggiungono oggi la scarsezza del risparmio, e quindi le difficoltà nella concessione dei mutui e l'assorbimento di parte notevole di tale risparmio, da parte dello Stato, per utilizzazioni nelle quali l'Amministrazione dei lavori pubblici fa la parte della cenerentola.

Un'altra riserva sul parere del senatore Zannier debbo avanzare per quanto si riferisce al problema della legge urbanistica, sulla quale interverrò eventualmente al momento in cui essa sarà discussa. Tale riserva muove dal fatto che io, contrariamente a quello che dai suoi sostenitori si pensa, sono convinto che gli inconvenienti, indiscutibilmente notevoli, verificatisi con l'eccessiva speculazione delle aree ed il disordine urbanistico, non derivano principalmente dalla legge del 1942 anche se oggi può apparire inadeguata ai nostri tempi. Va ricordato al riguardo che essa fu promulgata durante la guerra e che, neanche negli anni successivi al conflitto, si è provveduto ad emanare il regolamento di esecuzione, il quale avrebbe potuto, se non eliminare gli inconvenienti, attenuarli e, se anche non fosse risultato idoneo ad evitare la speculazione sulle aree, avrebbe certo evitato il disordine urbanistico, l'anarchia con cui si è proceduto allo sviluppo edilizio nelle città, specie nelle più grandi.

Comunque, facciamo pure una nuova legge urbanistica, ma evitiamo di impostarla su una trama imbastita di demagogia. Il senatore Gaiani, nel suo intervento, ha voluto ricordare, quasi scandalizzato, che il Sottosegretario de' Cocci, nell'altro ramo del Parlamento, ha convenuto sulla necessità di una nuova legge urbanistica, ma ha tenuto a precisare che essa non deve essere punitiva. Tale precisazione è quanto mai giusta, senatore Gaiani! La legge, infatti, che si vorrebbe varare è certamente punitiva quando è in contrasto con determinati princìpi del Codice civile e della stessa Costituzione e quando mortifica — anche nei casi in cui non è necessario — la proprietà privata; quando mortifica cioè non gli speculatori di grosse aree edificabili, ma anche il piccolo risparmiatore, che, dopo aver messo da parte lira su lira per anni ...

G A I A N I . Io critico la terminologia usata.

C R O L L A L A N Z A . ... dopo aver raggranellato, dicevo, un po' di danaro per acquistare un pezzo di terra per costruirvi la propria casetta, in un tempo successivo quando un nuovo gruzzoletto glielo consentirà, si trova poi nell'impossibilità di poterlo fare, se non a determinate condizioni o vessazioni.

Ad una nuova legge, che abbia però finalità prevalentemente urbanistiche e non punitive, io sono favorevole, poichè non dimentico di essere stato il Ministro dei lavori pubblici che istituì il ruolo degli architetti urbanistici. L'ingegner Valle, attuale Presidente di Sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, fu da me assunto in servizio, con il compito specifico di organizzare il servizio urbanistico del Ministero.

Premesse queste considerazioni su quanto esposto dal relatore mi limiterò, in questa sede di esame preliminare dello stato di previsione del bilancio dei Lavori pubblici, ad illustrare quattro ordini del giorno, di cui uno riguarda un problema di particolare interesse per il Mezzogiorno e gli altri problemi che si riferiscono alla città di Bari.

Il primo ordine del giorno tratta la costruzione delle autostrade meridionali e mira ad ottenere assicurazione dal Governo circa il preciso adempimento dei tempi di esecuzione dei lavori previsti dagli atti di concessione sia per il tronco Napoli-Bari — che, tra parentesi, è tra quelli che dovevano avere la precedenza nella esecuzione, secondo la legge Romita del 1955, la quale accantonava a tale scopo 25 miliardi di lire — sia per il tronco Bari-Bologna, cioè per l'autostrada « Adriatica ».

L'ordine del giorno prospetta, inoltre, la necessità di provvedere alla costruzione o sistemazione di alcune arterie secondarie che servano da canali collettori per l'immissione del traffico nelle autostrade; traffico che è in costante incremento, sia per il potenziamento dell'economia agricola meridionale e per le esigenze di vita civile di quelle popolazioni, sia per la costituzione di alcuni grossi complessi industriali sorti o che si stanno realizzando nel Mezzogiorno, soprattutto nel più importante polo di sviluppo del Sud, costituito dal quadrilatero Taranto-Brindisi-Bari-Ferrandina.

Noi, onorevole Sottosegretario, chiediamo l'adempimento dei precisi tempi di esecuzione delle opere, perchè esse non procedono come dovrebbero. La Napoli-Bari è in costruzione soltanto nei tronchi Napoli-Avellino e Canosa-Bari, mentre è ancora da iniziarsi nel tronco centrale Avellino-Canosa. Per tale tronco, appunto, si ha l'impressione che sia stato, se non disposto, almeno consentito un rallentamento nei tempi di presentazione dei progetti esecutivi, e ciò, onorevole Sottosegretario ed onorevoli senatori, appare evidente a giudicare dallo scarso interesse che è rivolto, nel mercato delle obbligazioni, al finanziamento delle autostrade meridionali, cioè in conseguenza dello scarso interesse del Governo nel mettere l'IRI e per essa la Società concessionaria delle autostrade in condizione di assolvere puntualmente gli impegni che le derivano dagli atti di concessione.

Eppure l'autostrada Napoli-Bari è di vitale importanza per la Puglia perchè la collega all'autostrada del sole, che è quanto dire alla Campania, a Roma ed al versante tirrenico fino alla Valle padana.

Non minore importanza ha l'autostrada adriatica ai fini sia di assicurare lo sviluppo turistico di tutta quella riviera — dove esistono spiagge di particolare rinomanza — sia di agevolare il grande traffico che si svolge tra le regioni meridionali orientali e la Lombardia, alimentato anche dalle raffinerie di Bari, di Pescara e degli altri centri adriatici. Soltanto da Bari e dagli altri capoluoghi della Puglia partono giornalmente centinaia di autotreni.

Ebbene, per questa autostrada siamo ancora più arretrati che per la Napoli-Bari, onorevole Sottosegretario.

È stato detto che ciò è dovuto al fatto che dalle autorità e dagli Enti locali sono state suggerite alcune varianti al tracciato. Ma di varianti se ne sono sempre apportate; è accaduto anche per l'autostrada del sole ma ciò non ha impedito per tale arteria di arrivare all'ultimazione dei lavori prima delle scadenze fissate. Qui siamo, invece, in

posizione di notevole ingiustificato ritardo. Si procede infatti con lento ritmo di attività nel tratto iniziale che scende da Bologna, mentre il tratto terminale, cioè quello pugliese, in contrasto con quanto è avvenuto per tutte le altre autostrade, è ancora da cominciare!

Piu che legittime sono dunque le sollecitazioni perchè intanto si dia esecuzione ai lavori del tratto terminale da Canosa a Foggia. In tal modo — tenuto conto del fatto che tra non molto sarà ultimata la Foggia-Bari — si potrà cominciare a migliorare le comunicazioni interne tra i due capoluoghi della regione pugliese, oggi collegati dalla strada statale n. 16, dove esiste un traffico intenso e dove gli incidenti, purtroppo, spessissimo mortali, sono all'ordine del giorno.

Non si dovra poi attendere, come ho accennato in precedenza, che siano completate le autostrade per procedere ad un'altra opera che considero indispensabile e senza la quale le stesse autostrade non potrebbero dare il pieno rendimento. Bisogna cioè provvedere alle opere di raccordo, con tali arterie, sia mediante la trasformazione radicale di strade statali e provinciali di accesso ai capoluoghi della regione o delle altre regioni che ne sono inflenzate, sia mediante la costruzione, dove necessario, di nuovi tronchi a carattere camionale.

Il secondo ordine del giorno riguarda lo stanziamento di sette miliardi, per il risanamento di Bari vecchia, che è considerata uno dei centri medioevali di particolare interesse per la sua omogeneità ambientale ed artistica e per il suo valore storico, dai più grandi cultori di urbanistica; tale stanziamento ha lo scopo di risanare igienicamente quell'abitato che, in seguito alle invasioni cui fu soggetto nel corso dei secoli, ha finito col subire una serie di sovrastrutture, di ingiurie edilizie e di alterazioni al suo schema originario ed alla sua topografia per cui esso vive asserragliato nelle sue vecchie case, che generalmente sono ora fatiscenti. Immaginate delle casette costituite per lo più da un vano terreno, da un vano al primo piano — chiamiamolo così — ed eventualmente da altro vano al secondo piano, ai quali si accede spesso con delle scalette di legno ed in ognuno dei quali non è infrequente che vi abiti un'intera famiglia, con una incidenza media che si eleva nell'abitato fino al 3,75 per cento a vano. In tali ambienti vi è mancanza di ogni conforto igienico, e sussistono condizioni di promiscuità che, dal punto di vista morale e sanitario, producono tutti quegli inconvenienti che è facile immaginare. In una situazione così deplorevole, ed in pieno contrasto con il resto della città, vivono 30.000 abitanti di Bari.

Un primo intervento per il risanamento dell'abitato si ebbe con una legge del 1952, con cui fu concesso al comune di Bari di stipulare un mutuo di un miliardo e duecento milioni per l'esecuzione di un primo gruppo di opere di diradamento. Effettuate le prime realizzazioni, e subentrata la opportunità di procedere ad alcune varianti al piano regolatore Petrucci, gli ulteriori lavori furono però sospesi. Sono in conseguenza ancora disponibili 700 milioni del mutuo allora concesso, ai quali si sono aggiunti i 7 miliardi della legge del 1962. Solo in queste ultime settimane si è avuto da parte degli organi locali, di concerto con la Sovrintendenza ai monumenti, l'approvazione delle varianti predisposte nonchè la loro approvazione da parte del Consiglio comunale.

L'ordine del giorno che ora presento mira a sollecitare l'approvazione anche da parte degli organi centrali del Ministero, senza della quale non si può procedere all'utilizzazione di quella parte di mutuo, ancora notevole, residuata dal 1952; e non si possono impiegare i 7 miliardi della legge del 1962, costituiti da 3 miliardi per opere di esproprio, diradamento e rifacimento di alcuni edifici pubblici e da 4 miliardi per la costruzione di case economiche ove dovranno essere trasferite quelle popolazioni della città vecchia, costrette a lasciare le case ed i quartieri da risanare.

La sollecita approvazione delle varianti al piano regolatore non dovrebbe incontrare difficoltà in quanto esse sono oramai fornite di tutti i crismi locali per poter passare all'ultimo stadio dell'*iter*.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Sono già al Ministe-

ro, e poichè alcune questioni riguardanti Bari sono iscritte all'ordine del giorno della prossima seduta del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che avrà luogo tra quattro giorni, spero che verrà trattato anche questo problema.

C R O L L A L A N Z A . Sempre a proposito del risanamento di Bari vecchia ho presentato un altro ordine del giorno che mi limito a rileggere, dato che la sua illustrazione è già implicita nel testo:

« Il Senato,

considerato che il risanamento del vecchio centro storico della città di Bari, di cui alla legge 23 dicembre 1962, n. 1844, non può limitarsi alle opere di diradamento e di ricostruzione o all'esecuzione di opere pubbliche di competenza dello Stato o dell'Amministrazione comunale, ma, per raggiungere la sua efficacia di ordine igienico e sociale, deve anche investire quei fabbricati fatiscenti, per lo più appartenenti a piccoli proprietari, nei quali vivono, in angustissimi ambienti ed in condizoni deplorevoli di igiene e di immorale promiscuità, intere famiglie numerose di lavoratori;

considerato che la demolizione e ricostruzione di tali fabbricati, tenuto conto delle esigenze artistiche ed urbanistiche e delle norme limitatrici di volume e di altezza, previste dal piano regolatore, non troverebbe pratica attuazione per la sua antieconomicità,

invita il Governo ad agevolare tale opera di risanamento assicurando, così come è avvenuto per gli altri centri storici, con apposite leggi, adeguati contributi ed agevolazioni per i necesari finanziamenti ».

Ho infine presentato un quarto ordine del giorno che riguarda i lavori del porto di Bari. Con esso si invita il Ministro a disporre, senza ulteriori indugi, l'esecuzione di tali opere; e si prospetta l'inderogabile necessità di reperire adeguati mezzi finanziari per il completamento di tutte le opere previste nel piano regolatore, onde assicurare al porto di Bari la sua piena efficienza.

Con ciò ho terminato. Prego i colleghi di volermi scusare se mi sono dilungato nel trattare problemi che possono apparire di carattere locale, ma che in prevalenza riguardano l'intero Meridione.

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare il senatore Indelli, il quale, nel suo intervento, svolgerà anche i cinque seguenti ordini del giorno:

Il Senato,

constatati i frequenti fenomeni di smottamento e il ripetersi di dolorose e drammatiche vicende a danno delle popolazioni abitanti in centri situati in zone franose;

rilevato che le somme stanziate in bilancio sono assolutamente insufficienti, sia a fronteggiare, con mezzi adeguati, i fenomeni di franamento di centri abitati, sia a costruire opere di consolidamento per prevenirli;

invita il Governo:

1) a voler mettere allo studio un nuovo provvedimento legislativo, che risulti più idoneo a risolvere il grave problema del consolidamento dei centri abitati;

2) ad aumentare, nelle more dell'auspicato provvedimento, concretamente e sensibilmente, gli stanziamenti del bilancio, relativi alle provvidenze previste dalla legge 9 luglio 1908, n. 445.

Il Senato,

constatato che le leggi esistenti in materia di edilizia ospedaliera non sempre risultano rispondenti alle finalità delle opere e alle reali possibilità degli enti locali ove le costruzioni sarebbero particolarmente necessarie;

rilevato che le zone più depresse e piu abbisognevoli di assistenza sanitaria non potrebbero godere delle provvidenze a favore dell'edilizia predetta, perchè le carenti condizioni dei bilanci non consentono l'assunzione degli oneri previsti dalle leggi 3 agosto 1949, n. 589, articolo 13, e 4 agosto 1955, n. 723, articoli 3 e 4, da parte degli Enti locali,

invita il Governo a studiare, nelle more della formulazione del « piano bianco », un provvedimento, che, in analogia con quanto previsto dalle legge 29 luglio 1957, n. 634, e 29 settembre 1962, n. 1462, dispensi gli Enti locali da ogni aggravio finanziario.

Il Senato,

constatato che gli stanziamenti per l'attuazione dei piani a favore della viabilità minore, previsti dalle leggi 12 febbraio 1958, n. 126 e 21 aprile 1962, n. 181, sono del tutto inadeguati ai nuovi costi, talchè consentono la realizzazione di circa la metà dei lavori programmati;

considerato, altresì, che molti Enti locali, in particolare del Mezzogiorno, non si trovano nelle condizioni di assumere a loro carico il previsto contributo del 20 per cento,

invita il Governo a studiare il problema per disporre una integrazione degli stanziamenti e per consentire l'attuazione delle opere, anche in quelle zone ove gli Enti interessati si trovino nella constatata impossibilità di integrare il contributo statale con la percentuale del 20 per cento.

Il Senato,

constatato che quasi tutti i Comuni, soprattutto del Mezzogiorno, per le note difficoltà di bilancio, si trovano nell'assoluta impossibilità di provvedere alla manutenzione delle strade di loro pertinenza;

considerato che la transitabilità delle predette strade costituisce un delicato problema di natura economica e sociale per le precarie condizioni di vita delle popolazioni, dislocate in zone agricole e periferiche,

invita il Governo:

1) a predisporre un provvedimento legislativo a favore della viabilità comunale, in analogia a quanto previsto dalla legge 16 ottobre 1960, n. 1014, articolo 10, per gli Enti provinciali;

2) ad adeguare, sia il contributo già concesso alle province, sia quello da concedere ai Comuni, ai nuovi costi del materiale e della mano d'opera.

Il Senato,

considerato che nel territorio nazionale e, in particolare, in quello meridionale, esiste una grave carenza di acqua potabile, insufficiente a soddisfare le esigenze delle popolazioni;

considerato, d'altra parte, che urge provvedere anche agli impellenti e indifferibili bisogni irrigui e industriali,

invita il Governo a studiare e attuare, come si è fatto in altre nazioni, il processo di « desalinizzazione dell'acqua di mare » per risolvere, in modo radicale e razionale, un sì importante problema economico-sociale.

I N D E L L I . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Sottosegretario di Stato, con riferimento a quanto rilevato dal collega Crollalanza sul problema della viabilità nell'Italia meridionale, desidero in primo luogo, richiamare l'attenzione sullo stato della rete stradale nel Salernitano, nella Lucania e nella Puglia meridionale.

Tra le predette zone era in costruzione una grande strada di comunicazione il cui tratto iniziale, ad un certo punto, è stato incorporato nell'autostrada del sole. Gradirei, quindi, sapere se questa arteria sarà finanziata fino a Potenza, e se la Basentana giungerà fino a Metaponto per poi collegarsi con tutta l'Italia meridionale; perchè noi riteniamo necessaria non solo la viabilità che ci congiunge a Bologna, ma anche e soprattutto quella che ci collega con la grande Napoli, col suo porto di interesse internazionale.

Gradirei, inoltre, sapere se è allo studio, un raccordo tra le due autostrade Salerno-Reggio Calabria e Bari-Napoli; raccordo importantissimo tra i centri di Grottaminarda (Av) e Contursi (Sa), che appare essenziale non solo per lo snellimento del traffico tra la costa tirrenica meridionale e quella adriatica, ma anche perchè verrebbe incontro alle esigenze di traffico delle popolazioni, che hanno atteso invano la costruzione della linea ferroviaria Eboli-Calitri prevista e studiata un secolo fa ma mai realizzata.

Non potendo sperare nella costruzione di nuove ferrovie, auspichiamo almeno la realizzazione di strade, che possano consentire comunicazioni più rapide sia agli uomini che alle merci.

Vorrei ancora chiedere se è possibile porre allo studio il raccordo dei centri dislocati alle falde degli Alburni con l'autostrada Salerno-Reggio Calabria. È una zona (pur se di scarsa popolazione) importantissima, dal punto di vista turistico, e bisogna valorizzarla. L'esistenza nella zona delle Grotte di Pertosa, di Castelcivita e di Santangelo Fasanella consentirebbe di realizzare un grande centro speleologico; bisogna però costruire le strade, che costituiscono le infrastrutture basilari. Nel timore che si debba fare a meno di industrie di altro genere, ci si consenta di sviluppare una grande industria del turismo, che può essere intensamente sfruttata in zone interessanti, come quelle meridionali.

Desidero poi collegarmi a quanto ha osservato il relatore, cui va il mio vivo elogio. La legge Tupini, nel settore viario, che mette a nostra disposizione 185 milioni di lire per l'esecuzione di 4 miliardi e mezzo di lavori, è del tutto insufficiente. Vorrei, a questo proposito, sapere se è possibile stanziare una somma maggiore, perchè con quella sopra indicata non si può fare nulla, neanche portare a termine le opere già iniziate, a causa dell'aumento dei costi; per non parlare di quelle programmate dagli Enti locali, per le quali non si sa dove andare a reperire i fondi.

Se ciò non fosse possibile oggi, occorre per l'avvenire provvedere — anche in armonia con la Cassa per il Mezzogiorno, la quale deve avere una funzione integrativa — affinchè le opere iniziate vengano completate e quelle nuove finanziate.

Sono d'accordo col collega Crollalanza circa la questione delle case malsane. La legge n. 640 ormai è esaurita, e nel Meridione esistono tuttora dei tuguri, in cui la gente non può più abitare. Se parliamo tanto di politica preventiva delle malattie, dobbiamo cominciare dalle case, poichè quando nelle abitazioni non entra il sole vi è lo squallore e la morte! Anche qui, perciò, bisogna provvedere con una legge integrativa, oltre che attraverso la Cassa per il Mezzogiorno.

Desidero, ora, chiarire il significato degli ordini del giorno da me presentati. Circa il primo debbo ricordare che esso tratta un grave problema nazionale. Infatti noi vediamo numerosi centri abitati, soprattutto del Mezzogiorno, muoversi in continuazione a causa di fenomeni franosi e, finora, si è provveduto con la legge 9 luglio 1908 in base alla quale si stanziano nel bilancio in discussione 120 milioni per il Provveditorato alle opere pubbliche per la Campania e il Molise, ossia 2 o 3 milioni di lire per i lavori di consolidamento di ogni Comune, che usufruisce dei benefici di detta legge. È quindi assolutamente necessario porre allo studio una legge speciale

Quanto al secondo ordine del giorno debbo dire che, mentre la Cassa del Mezzogiorno ha disposto finanziamenti per 26 miliardi per provvedere, a suo completo carico, non solo alla costruzione ma anche all'attrezzatura degli ospedali, la legge 3 agosto 1949, n. 589, tuttora operante nelle stesse zone di intervento della Cassa, prevede finanziamenti che, oltre a riferirsi alla sola costruzione degli edifici, impongono oneri agli Enti locali, i quali, quasi sempre, non si trovano in condizioni di poterli assumere.

Quindi, in attesa del « Piano bianco », occorre studiare il modo come sgravare gli Enti dei predetti impegni di spesa; altrimenti saranno inefficaci sia l'articolo 13 della legge n. 589, sia gli articoli 3 e 4 della legge n. 723, perchè, anche garantendo lo Stato i mutui, gli Enti saranno tenuti a pagare non solo le quote d'ammortamento ma anche gli interessi. Ho scritto in proposito al Ministro ma non ho avuto risposta; ho chiesto uno stanziamento di 300 milioni per il Centro ortopedico di Salerno e per l'istituzione di un Centro di medicina del traffico, per il quale mi è stato risposto che non esiste disponibilità di fondi; mentre oggi sarebbe di urgente necessità. Richiamo quindi l'attenzione del Governo su tale importantissimo problema.

Circa il terzo ordine del giorno, debbo rilevare che, pur esistendo gli stanziamenti,

all'atto pratico gli aumenti dei costi hanno determinato l'inconveniente dell'inattuazione del piano. Di qui la richiesta di integrazione degli stanziamenti.

L'ultima legge prevedeva, è vero, l'erogazione di 171 miliardi, però molte provincie non possono far fronte nemmeno al 20 per cento di loro spettanza. Nel 1962 vi fu un convegno di tutte le Provincie meridionali, cui partecipò anche un rappresentante del Ministero dei lavori pubblici, e fu rivolto un appello per rendere veramente operante le disposizioni di legge; ma noi oggi siamo ancora nella condizione di non poter costruire le strade. E parliamo di sviluppo industriale-turistico! I contadini vanno in massa all'estero e ne ritornano disperati, ammalati nello spirito e nel fisico, per essere stati sottoposti a fatiche eccessive; per cui sono costretti, questi cari fratelli, ad imprecare contro la terra natia! Se esaminiamo i bilanci degli Enti locali, ci renderemo perfettamente conto che essi non sono in grado di attuare i programmi della viabilità.

Sul quarto ordine del giorno debbo dire che riterrei giusto ed umano andare incontro ai Comuni, che non possono far fronte alle spese di manutenzione, concedendo un adeguato contributo non solo ai Comuni ma anche alle Provincie. Ciò per il progresso dell'Italia intera e del nostro Meridione in ispecie, che è indietro di 50 anni rispetto all'Italia centrale, e di 75 anni rispetto all'Italia settentrionale. Noi abbiamo infatti un solo dovere: dare la possibilità al nostro Mezzogiorno di migliorare!

Vi è poi un problema di notevole importanza, quello della desalinizzazione dell'acqua di mare. Nel 1961, quando ebbi il piacere di parlarne per la prima volta in Senato, ricevetti gli unanimi consensi delle Associazioni agricole, poichè per la prima volta veniva affrontato in Parlamento questo tema, che è assai sentito da tutte le nazioni del mondo; tanto è vero che anche l'URSS ha di recente inaugurato, sul Caspio, una grande centrale che produce, dall'acqua salata, cento milioni di litri di acqua dolce al giorno. Anche noi abbiamo una carenza di acqua potabile e per scongiurare un vero dramma per le popolazioni bisogna intervenire al più presto. Ciò sarà possibile attraverso l'impiego dell'energia nucleare, la quale permette appunto la trasformazione dell'acqua di mare in acqua dolce per usi potabili, agricoli e industriali.

Spero che queste mie considerazioni possano dare un contributo allo sviluppo delle condizioni di vita e dell'economia nazionale; soprattutto, come ho ripetuto più volte, di quella meridionale.

R E S T A G N O . Ascoltando i vari oratori ci siamo convinti che uno dei problemi fondamentali che bisogna risolvere è quello della semplificazione delle norme interne e delle procedure, amministrative e tecniche, le quali appesantiscono le pratiche in modo insopportabile e costituiscono un motivo di ritardo per la realizzazione delle opere.

Si tratta certamente di una questione molto complessa alla quale sono legate tutte le altre. Si è parlato di residui passivi che raggiungono cifre enormi; sono anni che questo argomento viene discusso; ma, nonostante si sia creato un Ministero per la riforma della pubblica Amministrazione, nulla di definitivo e di concreto è stato fatto. L'onorevole Sottosegretario ci ha detto che sta presiedendo una Commissione per la semplificazione delle procedure del Ministero dei lavori pubblici, che è particolarmente interessato a tale semplificazione dovendo realizzare opere che debbono offrire speciali garanzie di sicurezza, ma nel tempo stesso non debbono far perdere anni ed anni per la loro realizzazione.

Quelli tra noi che si interessano di problemi locali sanno come finanziamenti, stanziati due o tre anni fa per opere pubbliche, sono ancora inutilizzati poichè non si riesce ad arrivare alla fase di appalto; il che porta naturalmente a conseguenze come l'aumento dei prezzi, per cui quando si arriva all'appalto questo va deserto e quindi bisogna ricominciare daccapo.

Vorrei pertanto, senza dilungarmi sull'argomento, richiamare l'attenzione dell'onorevole rappresentante del Governo sulla questione, affinchè sia possibile trovare nuove

formule che consentano di superare lo stato di disagio in cui ci troviamo.

Ora vorrei brevissimamente accennare al problema del bilancio. È possibile che in Italia non si possano formulare i bilanci in modo più semplice, più razionale, in modo che siano alla portata di tutti? Credo di non esagerare se affermo che fra i parlamentari delle due Camere soltanto un'esigua minoranza è in grado di vedere chiaro in un bilancio di questo genere; per la complessità e la varietà degli stanziamenti destinati allo stesso scopo, di cui alcuni fissati con legge che prevede il pagamento immediato, altri attraverso la forma del contributo, altri di competenza del Ministero, altri ancora di competenza del Provveditorato regionale.

Ritengo che sarebbe opportuno studiare una formula più semplice e più chiara. Questo si potrebbe ottenere anche mediante indici o riferimenti per le varie voci che trattano lo stesso argomento e con specchi riassuntivi. Si tratta di problema che non dovrebbe venire ulteriormente dilazionato.

Vorrei ancora accennare ad una questione di carattere generale. Voi tutti ricordate che il nostro Paese vent'anni fa — specie in certe zone — fu raso al suolo e come il problema della ricostruzione si presentò sotto aspetti paurosi. Ora vi è una particolare mentalità che sta affiorando. Dieci anni fa, un Presidente del Consiglio affermò che la ricostruzione era finita. Io rimasi allora profondamente turbato e sorpreso, poichè la ricostruzione è ben lungi dall'essere terminata oggi: figuriamoci poi dieci anni fa! Vorrei che si visitassero certi comuni delle zone più colpite per constatare quanto lavoro vi è ancora da fare e quanti miliardi vi sono da spendere per ripristinare case distrutte. In certi comuni vi sono delle zone intere in stato di abbandono. Ora, anche nel bilancio che è al nostro esame sono stati ridotti gli stanziamenti per la ricostruzione; invece di aumentarli per chiudere questo grosso problema che ancora ci angustia, proprio nel ventennale dalla fine della guerra, si riducono gli stanziamenti! Un altro aspetto della ricostruzione, riguarda i comuni più distrutti, nei quali si ebbe oltre il 75 per cento di distruzione, per i quali vige l'obbligo di realizzare il piano di ricostruzione, che per i comuni fino a 5000 abitanti prevede l'intervento finanziario dello Stato. Indubbiamente, in questo campo, molto è stato fatto, ma ancora oggi, a distanza di venti anni dalla fine della guerra, vi sono comuni, per i quali esiste l'obbligo del piano di ricostruzione, che non hanno avuto un soldo di finanziamento.

Vorrei, pertanto, chiedere all'onorevole Sottosegretario precise assicurazioni su questo argomento, perchè si tratta di deficienze che creano un senso di sfiducia nelle popolazioni colpite dalla guerra in una forma massiccia, deficienze che rappresentano una continua ingiustizia.

Concludo queste poche e semplici osservazioni che vanno meditate, sia quelle che riguardano la semplificazione delle procedure, sia quelle che interessano la semplificazione dei bilanci, sia quelle che riguardano i problemi dei danni di guerra e della ricostruzione, esprimendo altresì una parola di particolare compiacimento nei confronti del nostro egregio collega senatore Zannier per la relazione veramente chiara e meditata.

D E R I U . Onorevole Presidente, iniziando questo mio dire, desideravo fare il rilievo, che è già stato fatto dal collega Adamoli. Non posso, pertanto, fare a meno di associarmi e all'apprezzamento vivissimo e cordiale nei confronti del Sottosegretario de' Cocci, e alla protesta fatta nei confronti del Ministro dei lavori pubblici. L'onorevole de' Cocci sostituisce egregiamente, lo sappiamo molto bene, il Ministro, per la sua preparazione, per la sua sensibilità, per la sua passione; ma si tratta di un problema diverso, non formale, ma sostanzialmente politico. Se continuiamo di questo passo, onorevole Presidente, noi la dovremo pregare di mettere in quest'Aula, al posto del Crocifisso che manca, il quadro del Ministro dei lavori pubblici, per poterlo almeno vedere in effige. Infatti anche noi che abbiamo la fortuna di fare parte di questa Commissione, non siamo mai riusciti ad avere contatti con il Ministro, nè qui nè al Mini-

stero. Si tratta di un problema che investe i rapporti che devono intercorrere tra il Parlamento ed il Governo. La questione sollevata è tanto grave in quanto non riguarda soltanto il Ministro dei lavori pubblici, ma molti altri Ministri, anche se, per il momento, il rilievo vale per lui.

La ristrettezza del tempo, le condizioni politiche e, perchè no, anche di spirito non ci consentono un approfondimento di questa discussione, molto importante, specie in vista dei grossi problemi che aspettano la pubblica Amministrazione in vista della programmazione. Di questa programmazione si parla ovunque, se ne parla a proposito e a sproposito, ma ancora non si riesce a sostanziarla di argomenti concreti, realistici, nè si riesce a dare alla programmazione stessa una figura che possa essere compresa ed accettata da tutti. Io mi domando, come farà la pubblica Amministrazione allorquando sarà chiamata più che a elaborare il piano operativo, a porre lo stesso in esecuzione. Da qui discende un'esigenza fondamentale. Io sono parzialmente d'accordo con il collega Zannier — al quale va il plauso anche mio, come di tutti gli altri colleghi, per la relazione veramente magistrale che egli ci ha fatto — circa la necessità di nuove assunzioni, che mirerebbero ad appesantire ulteriormente gli organici del Ministero dei lavori pubblici, tanto al centro, quanto alla periferia. Per me più che di una questione di numero si tratta di una questione di qualità, oltre che — me lo consenta l'onorevole Sottosegretario — di una migliore, più razionale utilizzazione del personale in servizio e di una maggiore sensibilizzazione del medesimo nello svolgimento delle proprie funzioni che debbono essere esplicate con una maggiore aderenza alle esigenze che oggi vengono poste pressantemente dai nuovi problemi di cui è investita la pubblica Amministrazione. È evidente che non si può parlare — e io vorrei che il Ministero incominciasse a non parlarne e quindi a non pensarlo — di politica dei lavori pubblici nei termini strettamente tradizionali: bisogna parlarne in rapporto alla nuova prospettiva che apre la politica di programmazione economica. È difficile, leggendo il bilancio, rilevare questo spirito nuovo, questa nuova figura che domina ormai la vita italiana, questa nuova preoccupazione che si impone a tutti e a ciascheduno. Il bilancio 1965 ha caratteri tradizionali, è simile agli altri bilanci; dico questo non soltanto per quanto riguarda i Lavori pubblici, ma anche per gli altri Ministeri. Se da un lato occorre specializzare, affinare, preparare il personale a tutti i livelli per assolvere agli importantissimi compiti che dovranno essere assunti, dall'altro occorre cominciare a porre le basi della nuova politica di piano cui il Governo si è impegnato. Ricordo che alcuni anni fa, un vecchio prefetto, già vicino ad andarsene in pensione, allorquando nelle discussioni ci richiamavamo ad alcune norme della Costituzione repubblicana, rimaneva come stralunato, e non perchè non la conoscesse, ma perchè, pur avendola letta, non l'aveva certamente capita. Egli teneva ancora sul tavolo, e consultava sovente, lo Statuto albertino, e a questo si riferiva. Ora, se è vero che la vecchia botte fa il vino buono, è altrettanto vero che, fuori da questo caso enologico, la norma non la possiamo applicare ad altri campi e, tanto meno, a quello giuridico e politico. È necessario evitare simili sfasature.

Onorevole Sottosegretario, tra gli interventi del Ministero, tra le opere che esso progetta e realizza e il processo di sviluppo economico che dovrà essere iniziato deve sussistere un nesso logico, un rapporto di relazione; altrimenti continueremo a fare delle opere a sè stanti, senza un unico filo conduttore, senza uno scopo preciso, senza una finalità ben definita. Oggi non abbiamo la possibilità, evidentemente, di sopperire a tutte le esigenze, di concedere tutte le opere che ci vengono richieste: da qui discende la necessità di una scelta, che non deve essere cervellotica, ma in diretta relazione con le esigenze dello sviluppo economico, sociale e civile della popolazione interessata. Costruire una strada non presuppone soltanto eseguire un tracciato in qualunque posto: bisogna vedere prima di tutto quale funzione quella strada deve avere nel più ampio programma di trasfor-

mazione delle strutture economiche e produttive della zona considerata.

Detto questo, poichè non posso soffermarmi molto sui vari argomenti, vorrei pregare il Sottosegretario di porre il massimo impegno per portare il servizio competente del Ministero a snellire, a rendere più spedite le procedure che riguardano le opere da ammettere al contributo statale. Non è possibile che una domanda rimanga in istruttoria per quattro o cinque anni. Noi abbiamo richieste del 1957, ripetute nel 1960, che ancora vengono dichiarate in istruttoria: si tratta oramai di richieste superate dalla nuova realtà. Occorre definire le questioni di anno in anno, positivamente o negativamente; altrimenti, avviene che un contributo promesso nel 1960, nonostante la recente legge che prevede la modifica dei prezzi degli appalti, non sia più rispondente alla consistenza finanziaria che viene ad assumere l'opera per la quale il contributo era stato richiesto. Si verifica, inoltre, uno scoraggiamento degli amministratori locali a causa di procedure interminabili e che pare stiano a caratterizzare una ancora troppo pesante e arrugginita Amministrazione pubblica italiana. A questo proposito, desidererei richiamare l'attenzione del Ministero sull'utilità di studiare un provvedimento per l'assunzione, da parte dello Stato, di oneri che finora sono considerati di competenza dei Comuni. Ormai i Comuni sono troppo oberati, non riescono più a trovare, nemmeno per finzione, la possibilità, il modo con cui garantire i prestiti che vengono richiesti; a prescindere dal fatto che i prestiti non vengono più concessi perchè la Cassa depositi e prestiti non ha più la possibilità di finanziare. Inoltre, l'organo di controllo, a torto o a ragione (a ragione, forse, secondo la interpretazione molto letterale e pedestre della legge) non approva più le delibere con le quali i Comuni si impegnano o si vorrebbero impegnare per la richiesta di mutui per la esecuzione di opere che sono assolutamente necessarie al vivere civile della comunità umana che amministrano. Mi rendo conto che si tratta di un problema molto vasto, che implica la riforma della finanza locale e via di seguito; però, intanto, il Ministero dei lavori pubblici, per la parte di propria competenza, farebbe cosa veramente utile se il problema se lo ponesse su un piano di concreta risoluzione.

Vorrei, ora, accennare ad un'altra questione, e precisamente a quella riguardante i costruttori edili. Io ho presentato, nove o dieci mesi fa, un'interpellanza al Ministro dei lavori pubblici e al Ministro del tesoro, ma, come decine di altre interrogazioni e interpellanze, è rimasta lì, non trattata, non si sa per quale ragione. Ad un certo momento i parlamentari, che si fanno portavoce di esigenze pressanti del Paese, rimangono anche mortificati di fronte all'opinione pubblica, quando si verifica questa mancanza di rispondenza da parte del Governo. Mi dispiace dire questo, ma, ad un certo momento, bisogna avere il coraggio di dire le cose come stanno e di mettere i nostri rapporti sul piano di correttezza e di chiarezza. La situazione dei costruttori edili (evidentemente non mi preoccupo solo del costruttore, ma dell'attività che esso svolge e degli aspetti sociali che interessano tale attività, specie in questo momento) è difficile in tutto il Paese, è drammatica nel Mezzogiorno, è addirittura tragica nella nostra Sardegna. Noi stiamo perseguendo nel Mezzogiorno e nelle Isole una politica di sviluppo economico, ma in materia non si possono fare dei salti, e questo sviluppo economico è ancora di là da venire: si stanno tuttora ponendo le basi, si stanno ancora gettando le premesse. Ora, in un ambiente geografico, politico, economico, culturale di questo genere, evidentemente, l'attività edilizia rappresenta quasi tutto il complesso dell'attività di carattere industriale. Da noi, cioè, ancora oggi, quando si parla di settore industriale, si parla quasi esclusivamente di edilizia: perchè, purtroppo, le altre industrie si muovono stentatamente e sono appena agli inizi, ai loro primi passi. Ecco perchè l'arresto e la crisi dell'edilizia ha posto in crisi non solo un settore, ma tutti i settori della vita economica e sociale, determinando situazioni — lo ripeto ancora una volta — di carattere sociale e umano veramente drammatiche. Occorre provvedere subito per-

chè è inutile dare la medicina quando l'infermo è agonizzante o è già cadavere: occorre provvedere prima che sia troppo tardi, tenendo presente che siamo già in uno stato di coma. Le nostre industrie edilizie debbono essere tonificate onde possano riprendere la loro attività e impedire l'ulteriore paralisi che ha portato — e che più in avanti porterà — ad una disoccupazione dalla quale, grazie alla politica di questi anni, ci eravamo da poco liberati.

Passo ora all'argomento « case ». Si parla della esigenza di case; se ne parla a tutti i livelli: case per operai, case per contadini, case per il ceto medio, case per impiegati e via di seguito. Però, ahimè, le case tardano sempre a venire! Io non voglio nemmeno riferirmi all'insufficienza degli stanziamenti e delle iniziative, mi riferisco alla procedura farraginosa, impossibile, mi riferisco a una situazione che non è spiegabile nè giustificabile. Complessi di case, decine e centinaia di appartamenti costruiti da tre, quattro o cinque anni non possono essere abitati e non possono essere nemmeno assegnati, o, pur essendo assegnati sulla carta, non possono essere consegnati in quanto mancano i vari servizi urbani che dovrebbero essere realizzati dai Comuni. Innanzitutto, anche per le assegnazioni, vi è una procedura troppo complessa, lenta, irrazionale, ed è non certo in questa maniera che si evita di commettere degli errori, delle ingiustizie o degli abusi; starei, anzi, per dire che proprio dietro a queste confuse e inconcepibili procedure molto spesso si nascondono più facilmente e abusi e ingiustizie. È risaputo che i Comuni non sono assolutamente più in grado, per lo sviluppo che hanno avuto i paesi, per lo sviluppo urbanistico che hanno avuto le città, di dotare i nuovi quartieri — sempre in periferia e molto lontani dai centri — dei servizi indispensabili perchè le case possano essere abitate. L'assurdo è che, non di rado, si tratta di qualche decina di milioni, rispetto alle centinaia che sono stati spesi per costruire le case, sempre troppi per il Comune, non molti per l'Ente costruttore. Ora, mi domando perchè non si ha cura di inserire nella spesa per la costruzione della casa, anche la spesa per dotarla dei necessari servizi, come acqua, fogne, strade, onde evitare che la gente continui a vivere nelle grotte mentre le case restano a lungo vuote. Si tratta, a mio avviso, di una questione di buon senso, di aderenza più precisa non a principi astratti, ma ad esigenze reali, che si manifestano nella vita di ogni giorno. A questo proposito, altra volta, mi sono permesso — chiedo scusa se mi ripeto — di segnalare al Ministro dei lavori pubblici, che allora, se non sbaglio, era l'onorevole Sullo, una legge veramente popolarissima che ha varato la Regione sarda nel 1960, e precisamente la legge n. 4. Con tale provvedimento, la Regione sarda concede dei contributi in conto interessi per mutui che vengono richiesti e concessi dal Credito fondiario sardo. Recentemente, la legge è stata modificata e questa facoltà è stata estesa anche ad altri istituti di credito, visto che il Fonsardo non poteva far fronte a tutte le esigenze finanziarie. Si tratta di una legge che ha avuto uno straordinario successo: in un anno soltanto, e precisamente nel 1961, si sono avute oltre 30.000 domande.

La casa di abitazione è e resta sempre una questione personale. Il ceto medio, gli impiegati ed anche gli operai desiderano scegliere direttamente la propria casa e, possibilmente, anche il rione dove andare ad abitare. Il mutuo di cui ho parlato prima viene restituito in 20 anni in rate semestrali. Per un mutuo di 4 o 5 milioni, si restituiscono intorno alle 20-25.000 lire al mese, cifra che, più o meno, corrisponde ad un affitto normale. In tal modo, dopo un certo numero di anni, si diviene proprietari della casa che è stata scelta, arredata con gusto personale, come deve essere l'abitazione di ciascuna famiglia. Purtroppo, la legge regionale è inadeguata alle necessità della Sardegna; si prevedeva, infatti, di spendere 17 miliardi in 20 anni, mentre invece tale cifra è stata spesa in 3 anni. Mi pare che un provvedimento del genere, meglio studiato, meglio congegnato, possa diventare utile in tutto il territorio nazionale. Pertanto, ancora una volta, mi permetto di segnalare questo argomento alla cortese attenzione del Ministro dei lavori pubblici.

Non posso concludere la mia esposizione senza ricordare alcune questioni che interessano la mia Sardegna. Siamo i diretti rappresentanti delle zone, dei collegi che ci hanno dato la loro fiducia e, quindi, verremmo meno al nostro dovere se non segnalassimo le questioni riguardanti specificatamente, appunto, tali zone. Innanzitutto, onorevole Sottosegretario, debbo richiamare alla sua memoria la famosa legge per Gairo ed Osini, e per un altro comune della provincia di Savona. È davvero una cosa incredibile — e non uso l'aggettivo qualificativo che dovrei usare —. Da un anno la Commissione ha sospeso la discussione del disegno di legge che le era stato assegnato in sede deliberante, e ciò in quanto nessuno ci dice dove possiamo prendere il denaro occorrente per la copertura. Non si presenta un disegno di legge che non contenga la copertura finanziaria, e quando si è commesso l'errore di presentarlo, bisogna avere almeno il buon gusto di darsi da fare per trovare i fondi relativi. L'altro giorno, onorevole Presidente, lei ha messo in discussione in mia assenza un disegno di legge, del quale dovevo essere relatore. Non gliene voglio certamente, anche perchè è stato molto cortese e mi ha scritto dandomi spiegazioni; ma, in quella circostanza se fossi stato presente non avrei potuto fare a meno di rilevare come anche l'altro disegno di legge (cioè quello interessante la Sardegna) era importante ed urgente. Se si verificasse il disastro che è allo stato potenziale nei due paesi sardi non so come potremmo giustificarci di fronte alle nostre coscienze e all'opinione pubblica. Mi auguro di non dover tornare un'altra volta su questo scontato, penoso argomento.

Per il resto, onorevole Sottosegretario, vorrei pregarla — sarò telegrafico — di evitare di ridurre di anno in anno gli stanziamenti a favore della Sardegna. Si ricordi che la legge sul piano di rinascita dispone tassativamente che quei fondi sono aggiuntivi e non sostitutivi di altri! I fondi della legge sulla rinascita sono per risanare mali assai gravi della nostra economia dovuti a decenni di isolamento e di colpevole abbandono e noi non potremo ammodernare, non potremo modificare le strutture produttivistiche della Sardegna se lo stanziamento straordinario non manterrà il suo carattere di aggiuntività. Tale aggiuntività, però, se ne va a farsi benedire se, di anno in anno, da parte dei vari Ministeri si riducono i fondi ordinari per provvedere a competenze a cui lo Stato provvede con carattere di generalità.

Quanto alla viabilità, la Sardegna, di tutti i piani stradali che sono stati fatti in Italia, ha ottenuto soltanto la strada Carlo Felice, che collega Cagliari, Sassari, Portotorres ed Olbia; si tratta della dorsale sarda che doveva essere terminata in sette anni; mentre, dopo quattro anni, sono stati sistemati soltanto circa 20 chilometri su 261. Andando avanti di questo passo, non so quando la strada potrà essere ultimata! Ed intanto, a causa del traffico intenso, reso più difficoltoso dalla presenza di macchine e di strumenti di lavoro, si verificano numerosi incidenti con una frequenza allarmante, con vittime assai numerose, in nome delle quali ripetiamo a tutti voi che bisogna andare avanti più speditamente. Io ho presentato un'interpellanza chiedendo la rettifica di una parte della strada, e precisamente sul tratto denominato « Scala di giocca », ma il Ministero prima ha tergiversato, poi ha dichiarato che era giusta la mia osservazione; dopo di che tutto tace, come prima! Vorrei, pertanto, chiedere all'onorevole Sottosegretario di usarmi la cortesia di informarmi a che punto ci troviamo con lo studio relativamente a questa rettifica. A questo punto non posso fare a meno di segnalare la necessità di prendere in esame e di cominciare a pensare seriamente al porto di Porto Torres nella Sardegna settentrionale, che ci mette in diretto contatto con l'Italia del nord, e precisamente con il triangolo industriale: Torino, Milano, Genova. Senza questo porto, l'area di sviluppo industriale Sassari-Porto Torres-Alghero non avrebbe nemmeno alcuna ragione di essere. So bene che occorrono dei miliardi, ma, come dicevo prima, le spese devono essere in diretto rapporto con la produttività che determinano e con lo sviluppo economico delle singole regioni del Paese. Mi sembra

che nessuna spesa e nessuna opera possano essere ritenute più produttive e importanti di queste da me segnalate.

Concludo, richiamando all'attenzione dell'onorevole Sottosegretario un fatto increscioso che si sta dibattendo in questi giorni nella provincia di Sassari. Si dice, infatti, che l'Istituto case popolari abbia fermi ben 6 miliardi, e questo mentre la gente vive nei sottani e continua a chiedere case. Noi non riusciamo a capacitarci, non riusciamo a renderci conto di che cosa possa aver determinato una stasi di questo genere, una paralisi operativa così grave. La prego, pertanto, onorevole Sottosegretario, di interessarsi direttamente e personalmente della cosa e di volermi dare una risposta anche per le vie brevi, se questo le farà più comodo.

Si è parlato qui — ed è l'ultimo argomento che tocco — della legge urbanistica. L'importanza di questa legge è troppo evidente perchè mi soffermi anche io a porla in rilievo. È strano che da destra o da sinistra si critichi una legge che non si conosce ancora, da una parte ponendone in evidenza i pericoli che non si sa dove risiedano e dall'altra ponendo in rilievo deficienze che si ignorano; evidentemente, non conoscendo il provvedimento, non siamo neanche in grado di valutarlo. Si tratta di un problema che veramente mi appassiona, poichè io ho sempre considerato l'urbanistica — non so se la definizione possa essere ritenuta accettabile — più che una scienza tecnica, una scienza sociale. Mi riservo, perciò di intervenire a suo tempo, quando la legge sarà presentata al nostro esame. Vorrei fare soltanto la raccomandazione di far presto, perchè da tutte le parti si sente l'esigenza di questo provvedimento. Infatti, tutti i timori esagerati che vengono diffusi e le critiche a vuoto che vengóno fatte, stanno portando ad uno stato d'animo che non è tollerabile, ad una confusione che deve essere assolutamente eliminata. Ora, affinchè l'attività nel vasto settore dell'edilizia possa riprendere con sicuri dati di riferimento, occorre si faccia presto a presentare al Parlamento il disegno di legge che disciplina tutta la complessa materia dell'urbanistica.

G E N C O . Sarò telegrafico, soprattutto perchè non vorrei trovarmi a ripetere argomenti che sono già stati toccati. Mi scuso di non aver partecipato alla seduta dall'inizio, ma mi trovavo in altra riunione.

Innanzitutto vorrei domandare all'onorevole Sottosegretario — gli ho già rivolto la domanda ieri in privato e la ripeto ora — notizie sulla situazione e sul bilancio dell'acquedotto pugliese.

In secondo luogo, il senatore Zannier si è occupato lungamente, nella sua pregevole relazione, di tutti gli argomenti che interessano il dicastero dei Lavori pubblici e ci ha messo di fronte ad un quadro completo. Nulla, però, ha detto riguardo alla revisione dei prezzi degli appalti. Ora, a me sembra che, dal momento che abbiamo fatto delle leggi sulle revisioni dei prezzi, sarebbe stato logico attendersi che in questo bilancio vi fosse un capitolo con 1 miliardo e 250 milioni adibito alle revisioni dei prezzi. Noi possiamo fare tutte le leggi che vogliamo, ma se non v'è una lira disponibile è chiaro che quelle imprese si trovano nei guai. Io, come ingegnere, conosco bene tutti i guai nei quali versano le grosse imprese. Quindi, per la revisione dei prezzi deve essere fatto qualcosa, a meno che noi non intendiamo, una volta stabilito un capitolo di bilancio, ridurne l'ampiezza.

Passo, quindi, ad un altro argomento. A pagina 101, 102 e 103 della relazione, trovo che per i provveditorati regionali alle opere pubbliche di Milano, di Firenze, di Ancona, di Roma v'è un capitolo per opere relative alla viabilità ordinaria non statale. Quindi, praticamente, il Ministero dei lavori pubblici interviene, provveditorato per provveditorato, con questo capitolo a sovvenzionare la viabilità non statale, cioè quella provinciale e quella comunale. Ora, per quale ragione vi sono questi stanziamenti? Questa voce non c'è per il provveditorato regionale alle opere pubbliche dell'Aquila, nè per i provveditorati di Napoli, di Bari o di Potenza, eccetera. Vorrei fare, pertanto, una piccola osservazione. Il Ministero forse intende che questo obbligo dello Stato debba essere assolto dalla Cassa per il Mezzogiorno, come interventi sulla viabilità non statale: una

volta che i fondi della Cassa per il Mezzogiorno saranno esauriti — e siamo ancora in attesa di decidere quale sarà la sorte futura di questo Ente — vorrei sapere che cosa succederà.

Il senatore Gaiani ha rilevato che il Ministero dei lavori pubblici deve essere il centro motore della politica urbanistica, della politica delle infrastrutture e, quindi, della legge urbanistica. Convengo con lui sulla prima parte, ma non sono totalmente d'accordo sull'idea che la legge urbanistica sia il toccasana di tutte le situazioni. Qualcuno ha fatto presente che la legge urbanistica non deve essere punitiva; personalmente, sono dello stesso parere, poichè noi ci potremo accorgere, tutte le volte che andremo a fare degli espropri per le aree pubbliche, che, invece di toccare quei grossi interessi (contro i quali sono anche io, senatore Gaiani), andiamo a toccare gli interessi di tanta povera gente. Comunque, per quanto riguarda gli urbanisti, il senatore Zannier sa che noi, come Commissione del Vajont, stiamo attorno ad una urbanistica da sei mesi e non siamo ancora riusciti a cavare un ragno dal buco, nè ci riusciremo!

Avrei finito la mia esposizione, se non dovessi dire qualcosa sul problema dei porti. Io ho quasi finito — spero di poterla consegnare questa sera al Segretario — il breve parere di quattro o cinque pagine, che accompagna alla Commissione finanze e tesoro il bilancio del Ministero della marina mercantile. Spero che gli onorevoli colleghi saranno soddisfatti del mio lavoro, anche se nessuno può illudersi di accontentare tutti. In quella relazione, io ho messo il dito sulla questione dei porti, la cui sistemazione è connessa con lo sviluppo della marineria, non solo italiana. Pertanto aderisco e faccio anche mia la richiesta fatta dal senatore Deriu per il porto di Porto Torres. Non voglio fare del campanilismo parlando dei porti di Bari, di Molfetta o di Barletta, ma sarebbe veramente il caso di farlo. Questo problema è più importante della legge urbanistica, poichè è chiaro che quando i costruttori non trovano la possibilità di piazzare sul mercato le case di lusso, devono declassarle e metterle a disposizione di classi meno abbienti. Infatti, colui che ha costruito un palazzo con appartamenti di lusso e non riesce a venderli, dovrà, a un certo punto, ribassare i prezzi.

Vorrei ancora toccare un argomento che riguarda l'ANAS. Dal momento che è stato sollevato da qualcuno il problema con carattere generale, io farò un ordine del giorno in tal senso. Stavo per fare un'interpellanza, ma presenterò, invece, un ordine del giorno. È da tre anni che sto ribadendo l'importanza enorme della strada numero 100, e precisamente della strada statale Bari-Taranto. Non è certamente il caso di ricordare qui quale sia lo sviluppo industriale che in questi ultimi anni ha avuto il porto di Taranto, come, del resto, quello di Bari. La strada citata, pertanto, è del tutto inadeguata. Io ho sostenuto questo punto l'anno scorso, durante la discussione del bilancio dei Lavori pubblici. Se ben ricordate, in quell'occasione esibii una carta dell'abitato di Casa Massima, che è letteralmente tagliata in due dalla strada che passa per il centro urbano e dove avvengono numerosi incidenti mortali. Il Ministro Sullo, dopo qualche ora, mi fece sapere che avevano stabilito di stanziare 400 milioni per la variante di Casa Massima.

Però non basta risolvere il problema dell'attraversamento dell'abitato di Casa Massima; ci vuole altro. Vi è l'attraversamento dell'abitato di San Michele e degli altri paesi contigui; per non parlare della pericolosità dei tornanti esistenti prima dell'abitato di Mora, dove avvengono frequenti incidenti mortali.

Mi riservo quindi di presentare un ordine del giorno in tal senso.

C R O L L A L A N Z A . La strada di cui lei parla è presa in considerazione nell'ordine del giorno da me presentato a proposito dei raccordi con l'autostrada.

L O M B A R D I . Signor Presidente, onorevole Sottosegretario di Stato, le mie saranno brevi osservazioni, data l'ora tarda, e verteranno su questioni di carattere generale.

La prima riguarda il problema delle competenze del nostro Ministero in vista della programmazione economica. Risulta infatti chiaro l'attuale stato di disorganicità delle competenze, poichè volendo preparare un programma, secondo una scala di priorità, per la parte, ad esempio, delle opere che interessano questo Ministero, risulterà chiaramente che esistono delle deficienze. In sede di programmazione dovrà essere effettuato un raffronto tra le diverse spese nell'ambito di uno stesso settore del Ministero. Ora, se noi siamo in grado, attraverso la riforma generale della burocrazia, o meglio della organizzazione amministrativa dei Ministeri, di operare una riforma che sia di aiuto, su un piano strumentale, alla programmazione economica, conviene tentare la revisione di queste competenze ai fini di risolvere la situazione.

In diverse occasioni ho sentito lamentare la confusione attualmente esistente, per cui ad un certo momento una competenza del Ministero dei lavori pubblici è passata ad un altro Ministero, mentre un'altra competenza è ritornata al primo; ma tutto ciò senza nulla di organico e di razionale. Al Ministero dei lavori pubblici non compete certamente la questione delle scuole o degli ospedali, ed esso non può perciò pretendere, in materia, l'assoluta priorità e la preminenza della decisione al livello della programmazione; ma è certo che a livello della progettazione, quella indicata è una competenza indiscutibile di questo Ministero.

Noi siamo di fronte ad un periodo in cui non esiste una idea chiara della differenza tra programmazione e progettazione, che pure sono due cose ben diverse. Su questo argomento mi permetto di fare un'osservazione per quanto concerne il tipo di leggi adottate nel nostro Paese in materia di lavori pubblici. Noi distinguiamo leggi di carattere organico e leggi di carattere speciale; le prime sono quelle che consentono di anno in anno l'inserimento nel bilancio di una cifra, secondo intese tra il Ministero competente e quello del Tesoro; le seconde sono invece quelle che predeterminano, al momento della loro promulgazione, una spesa per l'anno in corso e per quelli successivi. Però noi, avendo emanato, negli anni che hanno seguito all'ultima guerra, una quantità enorme di leggi speciali, abbiamo oggi un bilancio che per l'80 per cento è rigido. Da ciò deriva che la discussione politica che si svolge ogni anno in proposito è una discussione a vuoto, poichè si tratta di esprimersi solo sul residuo che è a disposizione delle leggi organiche, mentre la programmazione economica domanda e domanderà — anche attraverso il cosidetto criterio dello scorrimento annuale — che si dia la preminenza alle leggi organiche, settore per settore, delle opere pubbliche ed anno per anno, allo scopo di apportare le modifiche che sono necessarie.

Altro tema importante da trattare è quello delle opere di manutenzione. Ho dato un rapidissimo sguardo al testo della tabella, e devo lamentare la condizione di cenerentola in cui si trova tale settore della spesa pubblica. È un problema che, per alcune opere pubbliche è di una gravità eccezionale: il mancato intervento al momento opportuno raddoppia, triplica le spese successive. Non ho mai visto, da quando sono al Parlamento, un inizio di una politica di intervento in questo settore, tendente a fare uno sforzo veramente decisivo.

Sono del parere che, tra il varare una opera nuova sia pure importante e lo spendere per la manutenzione necessaria, sia il caso di scegliere la seconda via.

E veniamo alla questione della legge urbanistica. È stato detto giustamente che non possiamo dire nulla su questo argomento perchè non ci riguarda ufficialmente. Però mi permetto di chiedere che prima che la legge suddetta sia inviata alle Camere si tenga presente una duplice esigenza. Bisogna anzitutto ricordare che, oltre alla necessità di fare una « nuova » legge, vi è quella di fare una « buona » legge; di evitare cioè di produrre delle norme inefficaci intorno al grave problema della speculazione edilizia, per impedire, ad esempio, l'incameramento della pseudorendita urbanizzativa da parte dei privati. In Italia e in genere nei Paesi latini, vige una prassi, secondo la quale le opere, ad esempio, di primaria urbanizzazione non sono, per lo più, accollate ai privati in-

teressati. Così è avvenuto che molti costruttori e molti proprietari hanno incamerato a loro beneficio tutti questi aumenti di valore, tutte queste plusvalenze. Nel mondo anglosassone tale possibilità non esiste perchè il diritto edificatorio, che è sacrosanto, è limitato dal principio che non è possibile costruire nulla se prima della licenza non si è ottemperato ad alcune condizioni, che sono quella di aver lottizzato su approvazione competente, quella di aver dimostrato di aver pagato una cauzione e quella di impegnarsi all'accollo successivo delle spese di urbanizzazione.

C R O L L A L A N Z A . Pagano subito la cauzione.

L O M B A R D I . La legge urbanistica del 1942 ha creato per la prima volta il concetto del rimborso delle spese urbanizzative (v. articolo 18), ma non so quale Comune sia riuscito a risolvere il problema in tal senso.

D'altra parte devo dire che vi è una seconda esigenza di carattere congiunturale ed anche più che congiunturale. È l'esigenza di non emanare una legge che, avendo un provvisorio e transitorio periodo di applicazione (in quanto si passa da un sistema ad un altro) dia luogo ad una crisi edilizia.

Raccomando quindi vivamente a coloro che ne sono responsabili di meditare su tutti gli effetti della legge urbanistica.

E vengo infine ad un argomento che riguarda la navigazione interna, la più trascurata delle opere pubbliche del nostro Ministero. Per la verità si stanno in questo periodo svolgendo numerosi convegni e riunioni, si stanno attuando iniziative di Enti locali e di Camere di commercio, specie del settentrione, là dove esiste una possibilità di utilizzare le acque a tale fine; il che dimostra che il problema è molto sentito dagli interessati.

Se esamino in proposito il bilancio, debbo ritrarmi con spavento, perchè esso reca, per questa voce, quasi nulla. In genere si tratta di opere pubbliche a fini idraulici, non navigatori. Vorrei quindi pregare che una buona volta — dato che se ne parla anche nel progetto Giolitti del piano quinquennale — che si faccia qualcosa in materia, oltretutto per il motivo che i Paesi del MEC sono dotati di tutti i tipi di trasporti di superficie, da quello stradale a quello ferroviario, a quello della navigazione interna (vedi il caso della Francia, della Germania, del Belgio, dell'Olanda, ed anche del Lussemburgo con la canalizzazione della Mosella). Solo l'Italia è carente in materia. Ora sappiamo che quanto più il sistema è completo ai fini del trasporto — poichè non sono affatto tutti in assoluta concorrenza tra di loro, ma ciascuno ha la sua peculiarità che è insostituibile — tanto più grave è la nostra situazione. Ed aggiungo che in questa lotta accanita che investe il campo dei trasporti, noi, che siamo ai margini anche per la posizione geografica dell'Italia, dobbiamo tentare in tutti i modi di uscire dalla nostra condizione di inferiorità.

A me risulta che una ditta siciliana sta preparando, per la navigazione interna, una piccola flotta, la quale condurrà materiali e prodotti in Francia, attraverso Marsiglia ed il Rodano. Si parla inoltre del collegamento tra Rodano e Reno per la portata utile di 1.350 tonnellate, il che significa che il porto di Marsiglia avrà, attraverso l'utilizzo della navigazione interna, un tale potenziamento per cui Genova e Venezia non potranno far altro che rimanere a guardare.

Ora, avrà compreso il nostro Ministero questa necessità di attuare una politica idroviaria?, e potrà assicurare un interessamento maggiore che nel passato? Il nuovo testo unico, ad esempio, sulla navigazione interna avrebbe dovuto essere presentato da diverso tempo; ed inoltre appare quanto mai urgente l'opera di coordinamento tra i due Ministeri interessati, quello dei lavori pubblici e quello dei trasporti.

Non aggiungo altro, data l'ora tarda.

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare il senatore Ferrari Giacomo, il quale, nel suo intervento, svolgerà anche tre ordini del giorno.

Il primo, firmato da lui e dai senatori Adamoli, Vidali, Gaiani, Spezzano, Guanti e Fabretti, è del seguente tenore:

Il Senato,

tenuta presente l'importanza assunta, in molti paesi dell'Europa, dalla navigazione interna;

vista la modestissima consistenza del complesso dei natanti che percorrono i nostri fiumi;

vista la particolare ubicazione geografica della pianura padana percorsa da ovest ad est dal fiume Po, ubicazione che permette di considerare la zona come uno scacchiere importantissimo di scambi (merci e manufatti);

considerata la possibilità di uno svilup po industriale purchè esistano condizioni favorevoli dei trasporti;

visto lo stato dei lavori del canale Milano-Po e del porto di Cremona nonchè l'approvazione da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici del progetto del canale Ticino-Mincio;

tenuta presente la convenienza dei trasporti, in particolare delle merci povere, per via acquea e la necessità di alleggerire il carico ormai non più sopportabile delle strade;

considerata l'urgenza di dare, per via acquea, una comunicazione col mare alle industrie della Lombardia, del Veneto e dell'Emilia;

tenuta presente la necessità ormai indilazionabile di compiere le opere necessarie per la sistemazione del Po con la regolazione del canale di magra,

invita il Governo ad assumere senza indugio tutte le iniziative atte alla rapida e completa realizzazione della dorsale del Po da Piacenza al mare in modo di assicurare ai natanti la continuità della navigazione per tutto l'anno, stanziando all'uopo le somme necessarie che, dati i lavori già compiuti e il concorso attivo del fiume, non rappresentano un onere eccessivo.

La sistemazione del Po beneficerà tutte le popolazioni rivierasche,

darà garanzia di sviluppo alle industrie del nord e determinerà il sorgere e lo svilupparsi di industrie in tutta la pianura padana,

costituirà il presupposto per nuovi e consistenti rapporti con l'estero.

Il secondo, firmato, oltre che dal senatore Ferrari Giacomo, anche dai senatori Adamoli, Vidali, Vergani, Guanti e Fabretti, è del seguente tenore:

Il Senato,

vista l'urgente necessità di risolvere il grave e doloroso problema delle case « malsane » che ancora assilla il Paese;

tenuta presente l'efficienza della legge « 640 » e la reale condizione in cui si trovano ancora numerose famiglie poste nell'impossibilità di sopportare oneri di locazione al di sopra di un certo limite;

visto che i provvedimenti successivi e le case con essi costruite o in corso di costruzione non possono permettere oneri di locazione contenuti in valori sopportabili dalle dette famiglie;

visto che gli stanziamenti a suo tempo fissati per la legge n. 640, sui quali i Comuni contavano per il realizzo di un sicuro programma di eliminazione completa delle case malsane, sono da anni esauriti,

invita il Governo:

a considerare la gravità e l'urgenza del problema;

a rimettere in concreta validità la legge « 640 » provvedendola di adeguati mezzi tali da assicurare, nel tempo minore possibile, la totale eliminazione delle case malsane.

Il terzo, firmato, oltre che dal senatore Ferrari Giacomo, anche dai senatori Adamoli, Vidali, Vergani, Gaiani, Guanti e Fabretti, è del seguente tenore:

Il Senato,

visto che gli addetti ai vari servizi automobilistici del Ministero dei lavori pubblici, nonchè i dattilografi e stenodattilografi, non sono inquadrati, come dovrebbero, in un ruolo;

viste le ripetute richieste avanzate dal detto personale;

considerato che esso ha bisogno e diritto di dare il suo contributo di lavoro in uno stato di completa tranquillità e che soltanto così il lavoro di tutti riesce efficace e coordinato,

invita il Ministro a provvedere con sollecitudine ad eliminare la lamentata carenza, istituendo regolari ruoli per tutti i dipendenti non ancora tutelati da un organico.

FERRARI GIACOMO. Onorevole Presidente, ho presentato ieri tre ordini del giorno riguardanti, il primo la navigazione nella pianura padana, il secondo un richiamo alla legge n. 640, la cosiddetta legge Romita, ed il terzo la sistemazione definitiva di un settore del personale del Ministero dei lavori pubblici.

Per quanto riguarda il primo ordine del giorno, mi riallaccio un po' alle dichiarazioni fatte dal senatore Lombardi, il quale è uno dei pionieri di questo problema. Egli dirige anche una pubblicazione « i Quaderni » della Comunità padana ed è presidente della Comunità stessa. Come ha detto il senatore Lombardi, se noi ci confrontiamo con altri Paesi, Francia, Belgio, Germania, Russia, Lussemburgo, ci troviamo in una condizione di estrema meschinità, poichè io credo — e mi corregga il senatore Lombardi se sbaglio — che noi non arriviamo ai 1000 chilometri di linee d'acqua percorribili con natanti modesti, di 1000 tonnellate circa. Questi 1000 chilometri, poi, sono percorribili con estrema difficoltà, il percorso agevole si riduce forse alla metà. Non si può dire, comunque, che l'importanza di questo problema non sia stato sentito dal Ministero dei lavori pubblici, poichè, in effetti, abbiamo anche una serie di leggi dirette proprio a questo fine. Abbiamo, ad esempio, la legge n. 1549, dell'ottobre 1962, che riguarda il canale Milano-Po; abbiamo la legge numero 1616 del novembre 1962, che riguarda le attrezzature per la navigazione del Po e del canale Milano-Po; abbiamo la legge n. 1708, del 1963, che riguarda la soppressione dei ponti di barche per permettere la navigazione. L'altro giorno, poi, abbiamo avuto la comunicazione — mi sembra che l'abbia portata il Sottosegretario — della posizione dei progetti e delle costruzioni di sei ponti sul Po. Mi compiaccio molto di tale notizia. Lo Stato ha istituito un servizio speciale: la Sezione del Po, che risiede nella mia città e che oggi appoggia efficacemente, nelle sue attività, il Magistrato del Po, che risiede anch'esso nella mia città. Ai funzionari di questi Enti dobbiamo dare atto dell'attività fattiva ed efficace che compiono: essi fanno tutto quanto è possibile con i mezzi che hanno a disposizione. Nel mio ordine del giorno faccio presente che la risoluzione del problema, comporta un onere non grave. Ho chiesto informazioni ai tecnici competenti: mi hanno assicurato che la somma necessaria è compresa tra i 20 e i 30 miliardi. Pertanto, se abbiamo questa previsione di spesa per mettere il Po in condizioni di navigabilità, sarebbe opportuno cominciare a spendere subito almeno la metà — l'altra metà la potremo utilizzare nell'anno prossimo —: sistemeremo così tutti quei punti che effettivamente costituiscono i punti deboli del cosiddetto canale d'alveo. I più importanti di essi sono: Roccabianca, Stagno, Viadana, Cicognana, Cocozzo, Cizzolo, Borgoforte e il tratto Mincio-Revere. Bisogna, inoltre, dare un maggiore impulso al canale Milano-Po, e al porto di Cremona, che, mi sembra, sia già avanzato nella costruzione.

Le Amministrazioni provinciali di Parma e di Cremona si sono rese conto dell'importanza di questo problema e hanno costruito a totale loro spesa il primo ponte in muratura, che rappresenta un onere notevole. Si tratta di un ponte che è già in esercizio da 5 anni. Abbiamo così dimostrato, effettivamente, di valutare la necessità di risolvere questo problema. Bisogna adesso che il Ministero dei lavori pubblici prenda atto di questa attività nostra e che si metta realmente in movimento, stanziando le somme necessarie. L'anno scorso l'ingegner De Unterrichter, nostro collega, nella relazione sul bilancio dei trasporti, scrisse che la costruzione di una linea navigabile può essere finanziata quando oltre alle zone terminali, anche quelle rivierasche presentano un elevato grado di industrializzazione.

Io, allora, risposi al collega De Unterrichter che questo è vero, ma che è vero anche il contrario, cioè che le linee navigabili possono creare le industrie nella zona attraverso la quale passano.

La pianura padana, ormai, attende con impazienza la soluzione di questo problema. Noi abbiamo convegni continui, ai quali partecipano alti funzionari del Ministero dei lavori pubblici e delle nostre Provincie, giornalisti, amministratori, professionisti di competenza particolare. Si tratta di convegni molto seri, che danno un contributo di studio e di pensiero che non deve essere assolutamente trascurato. La Comunità padana, che è costituita dalle Camere di commercio, pubblica una rivista e un quaderno, del quale mi pare sia già uscito l'ottavo numero; ha come presidente il nostro collega Lombardi. Tutto questo avviene con una serie di elaborazioni per le quali si pongono sempre come base due concetti: il concetto dei numeri che devono valere per stabilire le premesse e il concetto dei costi. I costi, poi, devono valere per mettere in confronto i mezzi di trasporto e la possibilità di sviluppare le industrie in dipendenza di essi. La scia ormai è tracciata e adesso bisognerebbe disporre di una somma adeguata per poter compiere le opere, come ho detto già in precedenza.

Il secondo ordine del giorno da me presentato riguarda le case malsane.

Ritengo si tratti di un argomento sul quale il Ministero dei lavori pubblici deve profondamente riflettere. Una delle leggi — e mi riallaccio qui alle esposizioni dei senatori Crollalanza e Indelli — che ha realmente portato un beneficio e che si è dimostrata efficacissima è la legge n. 640, che passa sotto il nome di legge Romita. Tale provvedimento, però, non ha più fondi ed è già morto da parecchi anni. I Comuni, sulla base di questa legge, avevano fatto un programma completo che era stato approvato dalle prefetture e dal Ministero, e su questo programma si doveva compiere tutta l'opera di risanamento. Viceversa, ad un certo momento, i fondi sono mancati e non si parla più della legge n. 640, che è rimasta soltanto sulla carta. Nella mia città, onorevole Presidente, avevamo 1.100 alloggi classificati malsani; e la mia è ancora una città la cui situazione è ben lontana dalla situazione di dolore nella quale si trovano altre città dell'Italia meridionale. Ebbene, 510 di questi alloggi sono stati costruiti e le famiglie se ne sono andate dalle abitazioni malsane, ma vi sono ancora circa 600 alloggi da costruire e la gente, che ha avuto delle promesse già molti anni fa, non si adatta più a rimanere in quelle capanne, o meglio, in quei capannoni, come vengono chiamati da noi. Vorrei aggiungere che questi capitali necessari costituiscono degli investimenti veramente redditizi, poichè è interesse della società avere delle famiglie sane moralmente e fisicamente. Quelle 500 e più famiglie che sono andate a stare nelle case nuove costituiscono gli inquilini più tranquilli che l'Istituto case popolari ospiti nelle sue costruzioni. Comunque, non è possibile che i Comuni possano sopportare l'onere di questa spesa: tutt'al più i Comuni potranno dare le aree e gli allacciamenti dei servizi, che costituiscono un onere non indifferente.

Il terzo ordine del giorno da me presentato riguarda una categoria di dipendenti del Ministero dei lavori pubblici.

Gli autisti, come del resto i dattilografi e gli stenodattilografi del Ministero, non sono inquadrati in nessun ruolo La questione è stata sollevata dagli interessati e dovrebbe essere risolta. Il predecessore del ministro Mancini, l'onorevole Pieraccini, aveva scritto una lettera al signor Mori portavoce delle richieste della categoria. Questo è il testo della lettera: « Ho ricevuto la sua lettera memoriale per la situazione del ruolo autisti presso il Ministero. Fin dai primi giorni, mi sono reso conto che mancano al nostro Ministero ruoli come quello degli autisti, dattilografi, stenodattilografi, eccetera ed ho già provveduto a inoltrare alla Presidenza del Consiglio una proposta di legge perchè il problema venga risolto. Spero di riuscire a superare l'eventuale resistenza del Ministero del tesoro » — parla di eventuali resistenze, poichè non sapeva ancora che vi potessero essere delle resistenze — « e di portare in porto questa necessaria riforma interna del Ministero ».

Personalmente, posso confermare che il provvedimento è stato predisposto, poichè l'ho visto, ma di esso non abbiamo più saputo niente. Pertanto, vorrei pregare il Sottosegretario di interessarsi della questione per cercare di portarla a felice conclusione.

CHIARIELLO. Mi domando, confrontando sommariamente gli stanziamenti di questo bilancio con quelli del 1963, se le somme sono state le stesse; perchè in tal caso sembrerebbe che nel 1964 tutto fosse andato bene e che non fossero necessari ulteriori stanziamenti.

Soffermandomi sul settore edilizio, a me sembra che le cose siano andate molto diversamente, a giudicare dal settore IRI, nel quale, nel 1964, si è avuta una riduzione di attività di un terzo rispetto al 1963; e ritengo che, se si continuerà in questo modo, nel 1965 si costruirà in misura molto inferiore a quella del 1964. Si parla infatti di 7.000, 8.000 vani in meno, con una diminuzione, per quanto riguarda le giornate lavorative, di 75 milioni, e con investimenti inferiori di 900 o 1.000 miliardi.

Ora mi riservo di parlare più diffusamente di questo argomento in Aula, sia in sede di discussione definitiva del bilancio, sia quando verrà discussa la legge urbanistica, della quale si annuncia la presentazione da un momento all'altro. Desidero però trattare un argomento, che è fondamentale per il bilancio dei lavori pubblici.

I lavori pubblici sono destinati a rappresentare la cosidetta politica anticongiunturale, di cui noi viviamo adesso le fasi più accese. Ora è tradizione dei governi di tutti i Paesi e di tutte le epoche, quando si affrontano i problemi congiunturali, provvedere stanziando subito grandi somme per i lavori pubblici allo scopo di fronteggiare la disoccupazione; e la pratica ha dimostrato quanto tali provvedimenti siano costosi e quanto ne siano stati scarsi i risultati. Le ragioni di ciò sono diverse. Le procedure di progettazione sono lente, quelle di finanziamento lentissime, quelle di appalto altrettanto. In altri Paesi si è pensato invece che un'ottima misura anticongiunturale sarebbe stata quella del finanziamento dell'edilizia privata, con ampie facilitazioni governative. Ho già accennato in altra occasione che affrontare il problema in questa maniera significa assolvere due compiti: risolvere il problema della edilizia e svolgere nel contempo una energica politica anticongiunturale; tanto è vero che tale sistema è stato seguìto in quasi tutti i Paesi europei, dove in tal modo si è costruito meglio e di più.

Nel Belgio, ad esempio, l'edilizia privata è stata finanziata nella misura del 44 per cento; in Francia in quella del 46 per cento; in Olanda nella misura del 64 per cento; in Irlanda si è giunti addirittura al 93 per cento, mentre in Gran Bretagna è capitato che, volendo dare un finanziamento attraverso gli Enti locali, si è visto che tale sistema non funzionava: oggi quindi l'Inghilterra finanzia per il 50 per cento l'edilizia privata.

È evidente che bisogna prendere ogni precauzione nei confronti di coloro che hanno avuto le facilitazioni, perchè quelli elargiti a tale scopo non siano denari regalati agli imprenditori ma siano spesi per il bene comune.

Bisogna però considerare anche che noi dobbiamo molte volte fronteggiare rapidamente certe situazioni. Voi sapete che oggi vi sono frequenti movimenti di grandi masse di operai da un settore all'altro del nostro Paese; ed il problema non interessa solo l'Italia settentrionale, ma anche il Meridione, dove avvengono enormi spostamenti. A Campobasso si è avuta una diminuzione di popolazione del 15 per cento, ed a Napoli un incremento del 16,5 per cento; nella provincia di Cosenza si è arrivati fino al 35,6 per cento. Quindi una sana politica di edilizia privata sovvenzionata, svolta attraverso finanziamenti ed agevolazioni fiscali può risolvere, oltre ai problemi anticongiunturali, quelli della stabilizzazione e della piena occupazione, permettendo inoltre di affrontare i grandi problemi dell'urbanistica moderna.

La nostra parte è pertanto contraria a questo bilancio, e voterà contro di esso. Desideriamo dire le cose come stanno: noi dissentiamo non solo per le ragioni tecniche cui ho accennato e per tante altre che non ho toccato, ma anche perchè crediamo che tutta la politica dei lavori pubblici sia influenzata

dal fattore politico. Le sinistre diranno probabilmente la stessa cosa, accusando di tale influenza le destre; ma noi sappiamo qual'è la verità, e come esse facciano sentire il loro peso in materia.

Mi riservo di intervenire in Assemblea fornendo maggiori dettagli.

FLORENA. La discussione si è svolta finora in forma così ampia da indurmi a puntualizzare il mio intervento esclusivamente su un argomento, il quale potrebbe apparire marginale, ma a mio giudizio è legato a tutta un'impostazione economica nazionale. Parlo dell'attraversamento dello Stretto di Messina.

Io ho già svolto un altro intervento in materia e, in quella occasione, ho precisato quale sia l'attuale situazione di questo problema. Dal 1954 esso è stato impostato nelle sue linee indicative; e fin da allora la Regione siciliana stanziò 100 milioni di lire per condurre i primi studi. Tale somma è stata spesa, ma purtroppo non si è giunti ad alcun risultato concreto, per cui si è poi nominata una commissione in seno al Consiglio superiore dei lavori pubblici, con l'intervento di elementi estranei, alla quale è stato affidato il compito di approfondire il problema stesso.

Il problema si pone in questi termini. Innanzi tutto, è necessario esaminare se è possibile l'attraversamento; in secondo luogo, bisogna stabilire qual'è l'attraversamento che si rende idoneo per realizzare l'opera nelle sue finalità. La commissione ha lavorato fino al 1961 nel Consiglio superiore dei lavori pubblici, ma non è arrivata a conclusioni concrete e ha devoluto il problema ad altra Commissione, che avrebbe dovuto essere composta da particolari personalità della scienza marittima, per approfondire gli studi e dare finalmente una risposta negativa o positiva riguardo alla possibilità di eseguire l'opera ed in questa ipotesi una risposta indicativa riguardo al mezzo che si doveva scegliere. A questo punto ci siamo fermati, poichè la Commissione non è stata nominata. Gli anni passano e il traffico attraverso lo stretto di Messina ha un incremento annuale molto intenso. Si escogitano tutti i mezzi possibili e le Ferrovie dello Stato hanno cercato, attraverso la costruzione di nuove navi-traghetto di fronteggiare la situazione, ma l'incremento del traffico, che è continuo e, direi, quasi geometrico, fa pensare che si potrà fronteggiare questo traffico fino al 1968, dopo di che ci troveremo realmente in una situazione molto grave. Anche ora, per quanto i mezzi siano aumentati, vi sono periodi dell'anno in cui le rimanenze di carichi di merce deperibile e di altro genere sono veramente ingenti. Vi sono delle giornate in cui, nella zona di Messina, sostano fino a 600-700 carri, che devono passare lo stretto. Lungo le linee della Penisola, poi, vi sono anche 2.000 carri di merci comuni che non hanno la possibilità di passare. Mi rivolgo, pertanto, al Ministero dei lavori pubblici, al Ministero dei trasporti, alla programmazione affinchè questo problema venga seriamente affrontato, anche perchè, ove si arrivasse alla definizione negativa, la politica dovrebbe essere modificata e i mezzi dovrebbero essere adeguati ai trasporti, perchè non si può pensare che il porto di Messina diventi il porto delle navi-traghetto; comunque, non sarebbe sufficiente nemmeno il porto di Villa San Giovanni. Tra l'altro, vi è ora l'autostrada del sole, e vi sarà domani la autostrada Messina-Catania, e tutto questo non può che concorrere ad aggravare la situazione.

La mia preghiera è vivissima, poichè, esaminando il bilancio, speravo che nelle indicazioni delle spese fosse stata stanziata una certa somma per studi che potessero anche essere indicativi nei rapporti del problema che avevo posto, mentre, invece, non ho visto niente. Ho visto questo con grande accoramento ed è con molta preoccupazione che mi rivolgo all'onorevole Sottosegretario perchè si voglia rendere interprete di questa mia ansia; infatti, se noi non agiamo tempestivamente, arriveremo ad un punto di frattura tra la Sicilia ed il Continente e saranno inutili tutti i provvedimenti di ordine economico, di sviluppo dell'agricoltura, di sviluppo industriale, poichè vi saranno dei periodi dell'anno in cui non si potrà passare lo Stretto. Sarà, altrimenti, necessario affrontare altri problemi di po-

litica di trasporti, che ci dovranno mettere in condizioni di esulare dal piccolo tratto Messina-Villa San Giovanni per trovare altri posti di approdo e altre soluzioni che permettano di affrontare il problema. Quindi la definizione, positiva o negativa, di questo problema è urgente e diventa drammatica. La questione, cari colleghi, non è più marginale, poichè è l'economia nazionale che è legata a tutto questo movimento di progresso in agricoltura e in determinati settori industriali. Si parla tanto dell'industrializzazione che si sta verificando in un certo settore della Sicilia orientale, ma questa parte della Sicilia potrà ancora svilupparsi anche in altri settori, e la strozzatura dello stretto è quella che è. Pertanto, come ho già detto, vorrei pregare l'onorevole Sottosegretario di volersi rendere interprete di questa mia sollecitazione, che è quasi un'invocazione, ad affrontare il problema con serietà, per stabilire se vi è o meno la possibilità di risolverlo e, in caso tale possibilità non vi fosse, per adottare i mezzi idonei per fronteggiare la situazione. Mi risulta che alla Camera dei deputati sia stato presentato un certo progetto di legge, nel quale si inquadra il problema dell'attraversamento dello Stretto. Si tratta di una autostrada che, partendo da Messina, raggiunge Palermo, Trapani, la costa meridionale della Sicilia per costituire, in quella zona, un approdo di traghetti con collegamento con la Tunisia. Comunque, a parte la visione lontana di una realizzazione di questo genere, in quel provvedimento si parla di un concorso internazionale per la costruzione del ponte nello stretto di Messina. Ora, io mi domando come si possa fare un concorso internazionale se ancora noi non abbiamo alcun elemento per poter stabilire se un ponte puo o meno essere costruito. Infatti, la serietà del problema risiede proprio nel fatto che noi non abbiamo ancora una valutazione tecnica veramente concludente per stabilire, prima di tutto, se si può fare qualcosa, e, in secondo luogo, che cosa si può fare.

La mia viva preghiera — ripeto — è che il Sottosegretario si renda interprete di questa mia invocazione nell'interesse non solo della Sicilia, ma nell'interesse nazionale, poichè, dal punto di vista della produttività, si tratta di un'opera che assumerebbe un'importanza enorme nei confronti dell'economia nazionale.

GIANCANE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il mio non è un intervento approfondito, in quanto doveva intervenire in questa discussione sullo stato di previsione il collega Simone Gatto, il quale è assente perchè impegnato in altra Commissione. Farò, dunque, poche considerazioni. Questo bilancio, indubbiamente, risente anche della rigidità e della situazione congiunturale difficile. Basta appena sfiorarlo per accorgerci che possiamo considerarlo di ordinarissima amministrazione.

I nostri interventi in ordine ai problemi strutturali, che sono stati molto diligentemente e ampiamente illustrati nella relazione fatta dal senatore Zannier mi esimono, appunto, dal ripetermi sulle questioni riguardanti la politica degli investimenti per i porti, la politica delle infrastrutture, la politica della viabilità e la politica della regolamentazione delle acque, eccetera. Mi soffermerò, invece, su un argomento che, a mio avviso, dovrebbe, in questa difficile congiuntura, richiamare l'attenzione del Governo e quella di noi tutti: intendo parlare della crisi edilizia, che costituisce un episodio, e forse il più grave, della recessione generale. Allo stato attuale delle cose, si può dire di essere dei facili censori, ma è pur vero che, specialmente per quanto riguarda la mia parte, abbiamo sempre sostenuto che una delle cause della crisi è appunto la mancanza di una politica generale, di una politica globale in ordine all'edilizia.

Quali sono le cause di questa recessione? La mancanza di una programmazione economica ed urbanistica; la speculazione sulle aree edificabili; la deficientissima industrializzazione dell'attività edilizia; i bassi salari dei lavoratori edili; l'assenza di un'iniziativa pubblica.

A queste cause specifiche, che avrebbero comunque portato i nodi al pettine si è aggiunta, aggravandone ed accelerandone gli effetti, la situazione economica generale che ha imposto — come ha rilevato molto op-

portunamente il ministro Pieraccini nella sua relazione — e seguita ad imporre provvedimenti anticongiunturali inequivocabili e non criticabili: vedi la restrizione del credito, tanto per citarne uno, che è misura particolarmente invisa alle imprese di costruzione, le quali dipendono fortemente, e più di altre specie di imprese, dal credito bancario.

Con la situazione monetaria generale, e dato l'attuale stato di cose, è fuori luogo che io spezzi una lancia a favore della legge urbanistica, il cui tormentato cammino trova sempre delle opposizioni violente, vecchie e nuove, che ci hanno privato di uno strumento decisivo per avviare a soluzioni stabili il grosso problema della casa. Oggi purtroppo bisogna servirsi degli strumenti legislativi esistenti. L'onorevole Sottosegretario di Stato ha già annunciato che sono in preparazione dei provvedimenti sull'edilizia sovvenzionata, ed io mi auguro che essi vengano al più presto al nostro esame; così ognuno di noi, assumendo le proprie posizioni, potrà perlomeno avanzare le critiche che riterrà necessarie.

L'onorevole Sottosegretario di Stato ha parlato di « legge volitiva ». Noi vorremmo accogliere quell'espressione, ma in un altro senso; nel senso cioè di legge che rispecchi la volontà del Paese e possa, aderendo alle sue esigenze, eliminare quelle strutture, quelle discrepanze, quegli squilibri che oggi esistono.

Quindi, come dicevo, dato lo stato delle cose, io difendo sempre la necessità della legge urbanistica. So bene che anche l'opposizione, sia di estrema destra che di estrema sinistra, respinge la priorità del risanamento della congiuntura, ma per seguire fini indipendenti dalle riforme strutturali. Purtroppo il nuovo assetto strutturale del settore edilizio non può prescindere dalla legge urbanistica; ma ciò non significa respingere l'urgenza di provvedimenti anticongiunturali. In secondo luogo non occorre che mi pronunci ancora in favore di più alti salari, in quanto l'attuale scala salariale ha fatto dei passi in avanti per i lavoratori edili, e gli imprenditori hanno capito che non possono basare le fortune dell'alto profitto solo sullo sfruttamento della manodopera. Alle imprese occorre industrializzarsi, meccanizzarsi, munirsi di attrezzature adeguate alle nuove e mutabili condizioni del mondo della produzione e del lavoro.

Siamo arrivati, per le ragioni suddette, ad accettare ormai universalmente una delicata situazione di cui, come sempre, i lavoratori pagano le spese più forti.

I dati sulla occupazione operaia sono sconfortanti. Quelli compilati da fonti recenti non sono purtroppo uniformi, perchè la passione di parte e gli interessi di categoria falsano i metri e le prospettive della raccolta. L'Istituto centrale di statistica, pubblicando la consueta indagine trimestrale sulle forze di lavoro, offre una fonte più attendibile in materia, dalla quale risulta che la media giornaliera di disoccupati nel primo semestre del 1964 è diminuita del 9 per cento rispetto allo stesso periodo del 1963 ma tende ad aumentare di nuovo.

Io vivo in una zona che era in completa espansione nel settore edilizio. Purtroppo oggi, con l'ultimazione del Centro siderurgico di Taranto, vi sono diecimila, quindicimila operai, tra manovalanza ed operai specializzati dell'industria edile, disoccupati. A questo si aggiunge il rifluire degli emigrati dal settentrione che scendono ad aumentare ancora la disoccupazione.

Di qui la necessità, onorevole Sottosegretario di Stato, di porre mano immediatamente a quello stralcio della legge sulla GESCAL. Questa sta attuando solo i programmi della vecchia gestione INA-Casa, e non tutti vanno a buon fine. Vi sono dei miliardi giacenti, e siamo ancora in una situazione d'attesa; mentre con le opportune modifiche, che potremmo di comune accordo apportare, e senza il concerto con gli altri Ministeri per operare con la massima celerità, ritengo che la legge suddetta potrebbe in certo qual modo porre qualche rimedio a questa precaria situazione.

Detto questo vorrei sottolineare alcuni aspetti che mi interessano più da vicino. Gli onorevoli colleghi conoscono quanto si sta verificando a Taranto. Noi avevamo già, attraverso la legge n. 640, iniziato il risanamento della città vecchia; purtroppo, però, esso è rimasto lettera morta perchè la legge rela-

tiva non è più funzionante; ragione per cui abbiamo ancora circa cinquemila famiglie che vivono in tuguri, nel vecchio quartiere della città in cui ancora vigono i cosidetti « usi »; ad esempio vige il diritto di entrare in alcune abitazioni passando dalla stanza da letto degli inquilini sottostanti.

Ora il fatto che, nell'epoca di grande civiltà che stiamo vivendo, si debba ancora assistere a questo stato di cose in una città di grande espansione, è assurdo. È quindi necessario porvi rimedio. Ecco perchè avevo rivolto con insistenza l'invito ai colleghi a voler visitare Taranto; perchè non solo si rendano conto di quanto sta accadendo in senso positivo, ma anche perchè possano constatare la situazione tragica in cui vive la popolazione.

Desidero anche sottolineare la questione riguardante la viabilità, che è estremamente grave, specie per quanto concerne il tratto Bari-Taranto. Nella zona di Martinafranca vi è una strozzatura paurosa per l'insufficienza delle strade rispetto al traffico, dovuto al sorgere delle industrie e del complesso siderurgico. Vi sono centinaia e centinaia di mezzi che ostruiscono il passaggio e che costringono gli automobilisti ad ore di sosta, con tutti i danni che ne conseguono. Quindi l'urgenza, sottolineata dai colleghi Genco e Crollalanza di porre mano all'allargamento di questa strada, è quanto mai seria e pressante.

Un'altra necessità è quella di creare il ponte Punta Penna-Pizzone, che serva appunto di allegerimento della zona attraverso una strada di circonvallazione che vada a finire nella città nuova. Altrimenti, anche con l'allargamento della strada troveremmo sempre delle strozzature tra i due ponti (il ponte di pietra della città vecchia e il ponte girevole) che non consentiranno il rapido svolgimento del flusso, sia del traffico proveniente dalla zona orientale che di quello proveniente dalla zona occidentale.

Ho voluto fare queste brevi considerazioni perchè il Ministero ponga mano, sia pure nel quadro di una programmazione che indubbiamente non è prevista in questo bilancio, a questi gravi problemi.

CROLLALANZA. Ma vi è il fondo per la sistemazione delle strade statali.

GIANCANE. Questo per quanto riguarda l'ANAS. Pertanto, non si può più accontentarsi di una soluzione rabberciata, ma bisogna affrontare una soluzione integrale.

FABRETTI. Approfitto di questa discussione e della presenza dell'onorevole de' Cocci, illustre parlamentare marchigiano, nonchè autorevole membro del Governo, per rivolgergli la preghiera di fornire notizie a me e alla Commissione circa l'avvio dei lavori dell'autostrada adriatica e, particolarmente, per il tronco che interessa direttamente le Marche. Perciò ritengo che non sarà difficile per l'onorevole Sottosegretario darmi una risposta adeguata. L'onorevole de' Cocci sa che su questo troncone erano stati eseguiti tutti i lavori di progettazione e che vi erano i finanziamenti: era soltanto necessaria un'integrazione per la variante, dati i contrasti sorti col piano regolatore di Pesaro. Questa variante fu decisa nel febbraio scorso, d'accordo con la ANAS e con la sua direzione, con l'impegno che, entro quattro o cinque mesi, il progetto della variante sarebbe stato eseguito con le opere nuove. Invece, a quanto mi risulta, i lavori su questo troncone non sono stati ancora iniziati. Lei, onorevole Sottosegretario, conosce il dramma delle Marche e tre mesi fa ha risposto a un'interrogazione del deputato Bastianelli sulla frana Balducci. Ora, come lei sa, tutto il traffico del versante adriatico passa per la statale 16. Ebbene, a 2 chilometri da Ancona vi è una frana, che è un baratro, per la quale si investono continuamente milioni e miliardi che sono del tutto infruttuosi, poichè i lavori devono essere continuamente ripresi. Il traffico, come ho già detto, passa tutto attraverso quella zona, onde l'urgenza di provvedere alla variante. I Comuni e le Provincie si sono interessati e hanno sollecitato il Ministero in mille modi. La mia preghiera, pertanto, è di conoscere lo stato delle cose. Nello stesso tempo, mi permetto di raccomandare l'avvio di questi lavori, poichè la situazione va sempre più precipitando.

ZANNIER, *relatore*. Ringrazio, innanzitutto, gli onorevoli colleghi per le cordiali espressioni di stima che hanno voluto riservarmi. Personalmente, ritengo che la mia relazione sia stata frammentaria e, purtroppo, per mancanza di tempo, non sufficientemente approfondita perchè molti problemi, alcuni dei quali segnalati dagli onorevoli colleghi, non hanno potuto essere concretamente sviluppati, come sarebbe stato doveroso in una Commissione di lavori pubblici dove, innanzitutto, si devono prospettare soluzioni concrete e non soltanto fare delle enunciazioni.

Intendo brevemente replicare su alcuni punti, e precisamente su quelli che considero integrativi a quanto già esposto nella relazione, per lasciare il maggior spazio possibile di tempo all'onorevole Sottosegretario che certamente, con maggiore competenza di me e anche con maggior conoscenza, sarà in grado di rispondere e soddisfare alle richieste fatte dagli onorevoli colleghi.

Dalla discussione è risultato che tanto il senatore Gaiani quanto il senatore Crollalanza hanno voluto fare alcune precisazioni in merito al problema dei residui: hanno forse pensato a un eccessivo ottimismo da parte mia circa la possibile utilizzazione parziale dei residui. In quel conteggio sommario di previsione di opere pubbliche che si potranno avviare con l'attuale bilancio, cioè fruendo anche dei fondi dei passati esercizi accantonati nei residui, ho limitato a 300 miliardi le possibilità di utilizzo dei residui che ammontano a circa 800 miliardi. La possibilità di sbloccare 300 miliardi di fondi residui deriva soprattutto dal provvedimento di legge, che abbiamo approvato tempo fa, riguardante l'edilizia scolastica e che dovrà essere ripreso in esame, se non sbaglio, domani in Commissione. Con i 200 miliardi, stanziati in quella legge *ex novo*, vi è la possibilità di sbloccare circa 300 miliardi di residui nell'edilizia scolastica. Tutto ciò è possibile se effettivamente viene dato corso a quel provvedimento che è stato inserito nell'articolo 13 di quella legge, cioè agli appalti in aumento. Io non ripeto qui tutte le considerazioni che ebbi già modo di svolgere in quella sede, ma se, effettivamente, si darà applicazione all'articolo 13, che richiama l'articolo 10 della legge n. 184, si potrà effettivamente, nel giro di tre mesi, mandare in appalto tutte quelle opere che hanno già avuto l'approvazione. Questo consentirà di utilizzare buona parte dei 200 miliardi stanziati e, nello stesso tempo, di sbloccare, se non tutti i 300 miliardi di residui che si trovano attualmente bloccati per insufficienti finanziamenti, per lo meno una parte. Quindi, le mie previsioni non sono eccessivamente ottimistiche, ma hanno un contenuto concreto purchè il Ministero dia effettivamente a quella legge, che mi auguro venga approvata domani, immediata attuazione con l'applicazione dell'appalto in aumento. Se ciò non avverrà, evidentemente le mie previsioni non troveranno attuazione ed il mancato impiego dei fondi residui nel settore dell'edilizia dovrà attribuirsi agli organi responsabili.

Si è parlato di urbanistica. Su questo argomento in relazione all'attuale stato di conoscenza di quello che sarà il provvedimento di legge ho già esposte alcune considerazioni. Riconosciuta l'urgenza che il provvedimento riveste ho fatto alcune considerazioni circa il periodo transitorio, perchè dobbiamo pensare che nell'urbanistica non si passa dall'anno zero all'anno 2.000. È necessario, indubbiamente, un periodo di transizione, che deve essere impostato attentamente con la preoccupazione, soprattutto, di non arrestare la già grave situazione di sviluppo dell'edilizia e, nello stesso tempo, di ottenere un ordinato sviluppo delle città e delle comunità in genere, che sono i precipui compiti di una legge urbanistica. Si tratta di una legge che richiede indubbiamente ponderatezza, attento studio ed esame anche della parte economica. L'esproprio generalizzato, in determinati casi, si rende necessario. Solo attraverso l'esproprio infatti si può operare concretamente e si eliminano quelle ingiustizie che erano insite nella legge urbanistica del 1952, per cui chi veniva espropriato per la realizzazione di determinate opere pubbliche aveva il danno, mentre il confinante vicino aveva tutti i benefici senza sopportarne le conseguenze. Quindi, sotto questo profilo, lo

esproprio generalizzato, che dovrà essere però, a mio avviso, adoperato solo dove è assolutamente necessario, mette i vari proprietari in condizioni di indifferenza eliminando le attuali ingiustizie che la vigente legge determina. Comunque, è indispensabile stabilire chiaramente dove e come reperire i mezzi per dar corso a questa procedura. Si tratta, pertanto, di un problema che richiede ponderato esame e che, nell'attuale difficile situazione economica, non è di facile risoluzione.

Il collega Indelli ha parlato delle zone franose. Di questo argomento non ho fatto cenno nella relazione, ma purtroppo tali zone esistono un po' ovunque in Italia per cui vi è la necessità di provvidenze su scala nazionale. Ritengo che queste provvidenze potrebbero essere organicamente inserite in quella legge generale sulle pubbliche calamità della cui necessità tutti hanno riconosciuta l'urgenza.

Il collega Deriu forse ha frainteso quanto ho dichiarato a proposito del personale del Ministero dei lavori pubblici. Ho detto di essere d'accordo sul fatto che esistono determinate situazioni le quali vanno regolarizzate, come ad esempio quella del ruolo tecnico dei geometri ed assistenti (tali ruoli dovranno essere adeguati alle reali necessità odierne del settore); ma soprattutto ho voluto puntualizzare la situazione carente del personale tecnico direttivo, facendo particolare riferimento agli ingegneri ed agli architetti, i cui posti in organico per la mancata partecipazione ai concorsi rimangono vacanti. Ho soprattutto precisato chiaramente la necessità di una elevata qualificazione di questo personale, proprio in relazione alle specifiche attività che oggi il Ministero deve affrontare.

Circa il problema della revisione dei prezzi il senatore Genco dice che non ho indicato, parlando di tale revisione, i mezzi economici per fronteggiarla. La legge infatti varata tempo fa prevede la necessaria copertura finanziaria per cui sotto questo aspetto non esiste il problema.

D E ' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Non vi è problema di copertura.

Z A N N I E R , *relatore.* Il problema per quanto riguarda la revisione prezzi è quello delle procedure, che devono essere semplificate rispetto a quanto attualmente previsto al fine di dare corso alla determinazione degli importi revisionali con speditezza. Solo con lo snellimento delle attuali procedure, che rappresentano un ostacolo sia in sede di progettazione, per le complesse analisi richieste per la determinazione delle quote di incidenza, sia in sede di computo revisionale, sarà possibile accelerare l'*iter* di molte opere pubbliche.

Per quanto riguarda il problema della manutenzione, sono d'accordo col collega Lombardi sull'opportunità di dare alla manutenzione stessa carattere di priorità rispetto a determinate opere nuove.

La questione delle case malsane è stata da me evidenziata nella relazione, quando ho lamentato la mancanza di nuovi finanziamenti in quanto la legge vigente ha esaurito i suoi fondi ed il bilancio non reca stanziamenti particolari e specifici per questo settore. Concordo con i colleghi che hanno riconosciuto validità operativa a questa legge e mi permetto di raccomandare al Ministero l'elaborazione di un piano organico di finanziamenti che permetta la risoluzione del problema delle case malsane

Per quanto concerne la crisi edilizia concordo con la chiara esposizione del collega Giancane. Intendo però anche responsabilmente precisare, che sono d'accordo sull'avvio di una legge per l'edilizia convenzionata, che permetta di stimolare in tale settore la ripresa dell'iniziativa privata, che va coordinata ed indirizzata mediante opportune incentivazioni per la soluzione dei problemi che la Nazione attende nel settore dell'edilizia popolare.

Tutta questa materia dovrà essere, però, organicamente disciplinata prevedendo adeguate disposizioni di legge al fine di disincentivare l'edilizia di lusso a favore quindi dell'edilizia economica popolare.

Mi sembra di avere esaminato, in linea generale, quelli che erano i punti non trattati specificamente nella mia relazione. Aggiungo che sono d'accordo col collega Lombardi in merito alla necessità che le vie navigabili siano prese in considerazione nel qua-

dro di una politica programmata dei trasporti. È necessario anche nel settore della viabilità ordinaria impostare il problema delle costruzioni delle nuove strade nell'ambito dell'economia nazionale. Certi problemi autostradali, secondo tecnici esperti in materia, avrebbero potuto essere attuati in armonia con le reali necessità del traffico e con l'economia nazionale.

Ho accennato infatti ieri che il problema della viabilità va studiato in relazione alla potenzialità del traffico e deve essere risolto gradualmente.

C R O L L A L A N Z A . Vi sono leggi già approvate dal Parlamento, che attendono di essere attuate.

Z A N N I E R , *relatore*. Il mio ragionamento non riguarda provvedimenti già definiti con leggi speciali, cui deve effettivamente essere data rapida attuazione, mi riferisco al programma successivo, e condivido pienamente l'impostazione data dal collega Deriu alla questione degli investimenti pubblici; impostazione secondo la quale ogni opera pubblica deve rispondere a determinate finalità economiche. Ora non sempre questo criterio è stato seguito.

Con questo credo di aver esaurito tutti gli elementi che mi interessava puntualizzare.

D E' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ringrazio in particolare il relatore e tutti i senatori intervenuti nella discussione. Per quanto riguarda il senatore Zannier, desidero esprimere il mio più vivo apprezzamento per il contributo dato ai nostri lavori, attraverso la sua interessante relazione.

Ho già sollecitato alla Segreteria della Commissione la consegna di una copia della relazione per poterne far studiare gli aspetti più salienti dai vari servizi del Ministero. Specialmente per quanto riguarda lo snellimento e la semplificazione delle procedure, la relazione porta un contributo che potrà essere prezioso.

Naturalmente, sono a disposizione di tutti gli onorevoli senatori per approfondire quei punti sui quali mi troverò costretto a sorvolare, pur cercando di essere esauriente. Ad alcuni ordini del giorno risponderò nel corso della mia esposizione, trattandosi di problemi di carattere generale, ad altri replicherò alla fine, per altri ancora potrò rispondere in via breve agli interessati.

È stato sottolineato che dobbiamo sforzarci tutti di avere una visione programmatica dei problemi delle opere pubbliche e della edilizia, naturalmente nel quadro della realtà concreta del nostro Paese, cioè della nostra Italia, nell'anno 1964; dobbiamo, in particolare, inquadrare i problemi di cui ci occupiamo nella programmazione generale del nostro Paese. Sono pressocchè illimitati i bisogni del nostro Paese; ma, purtroppo, sono ben limitati i mezzi a disposizione. Non dobbiamo dimenticare che tra le cause dell'attuale congiuntura sfavorevole va senza dubbio annoverata anche l'eccessiva dilatazione dei consumi, non solo privati, ma anche pubblici. Quindi, il bilancio di quest'anno, per forza di cose, è stato contenuto in determinati limiti: è stato predisposto con il criterio di non aumentare, in genere, la spesa pubblica di oltre il 5 per cento.

Ciò premesso, è naturale che la spesa pubblica vada qualificata, anche nel nostro settore, con la precisazione delle necessarie priorità. Da questo punto di vista tutti ci dobbiamo sforzare di non insistere con istanze settoriali (da noi tutti particolarmente vissute e sofferte), perchè dobbiamo avere una visione di insieme con le priorità che essa comporta. Il Ministero dei lavori pubblici, come è stato opportunamente ricordato dal senatore Deriu, va senza dubbio concepito in maniera diversa rispetto agli schemi tradizionali, perchè oggi, più che mai, il Ministero dei lavori pubblici deve essere il centro propulsore, il centro motore, il centro coordinatore: *a*) della politica urbanistica; *b*) della politica delle opere pubbliche; *c*) delle attività edilizie sia pubbliche, che private. Infatti al Ministero dei lavori pubblici deve assolutamente far capo *tutta* la politica dei lavori pubblici.

Ho molto apprezzato quanto è stato autorevolmente affermato, in particolare dal senatore Crollalanza ed anche dal senatore Lombardi, che deve finire il moto centrifugo che ha portato fuori dal Ministero dei la-

vori pubblici la direzione di una parte della politica delle opere pubbliche e dell'edilizia. Basti pensare, ad esempio, alla creazione della Cassa per il Mezzogiorno, dell'INA-Casa e della GESCAL.

Va tenuto in sommo conto quanto è stato detto circa la eventuale creazione di una direzione generale del Mezzogiorno: dovremo giungere, col tempo, anche ad una specifica direzione generale dell'edilizia abitativa, con lo sdoppiamento dell'attuale direzione generale dell'edilizia, che si occupa di troppe cose ed è oberata di lavoro. Non dobbiamo dimenticare, però, che la situazione, non solo economica, ma anche governativa del nostro Paese è caratterizzata da una certa instabilità, che è massima per quanto riguarda la direzione del Ministero dei lavori pubblici, il quale ha visto cambiare il suo titolare ad ogni mutamento di Governo, mentre altri Ministeri hanno avuto la possibilità di avere almeno una continuità nel titolare.

Occorrerà fare tutto il possibile per migliorare la struttura del Ministero. Condivido quanto è stato detto dal relatore circa il Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale dovrà veramente divenire il supremo organo di studio e di ricerca scientifica estendendo la propria istituzionale funzione consultiva oltre che al campo delle opere pubbliche e dell'edilizia nell'ambito della intera Amministrazione statale, anche in quello — a mio avviso — dell'attività tecnica nel settore urbanistico e della programmazione.

Dovranno essere inseriti nel Consiglio superiore un maggior numero di esperti provenienti dagli ambienti della scienza, della cultura, delle categorie professionali, sia degli imprenditori che dei lavoratori. Intanto dovremo dotare il Consiglio superiore di maggiori mezzi, anche per quanto riguarda il servizio tecnico centrale. Nuovi fondi sono stati intanto previsti per la ricerca scientifica: è questa una delle buone novità del bilancio del 1965. Auguriamoci che ciò possa facilitare l'opera del benemerito consesso.

Per quanto riguarda il personale, come è possibile non condividere quanto è stato detto? Esistono problemi riguardanti, prima di tutto, il personale tecnico, ma ne esistono numerosi altri riguardanti anche tutto il personale amministrativo. Si tratta di personale veramente benemerito (mi compiaccio in proposito del riconoscimento del senatore Giacomo Ferrari), che svolge, specialmente in certi settori, un'opera piena di sacrificio, di responsabilità e di rischio, che ha un trattamento assolutamente inadeguato, specialmente se lo confrontiamo col trattamento del personale tecnico di alcuni enti pubblici e delle aziende a partecipazione statale.

Quindi bisognerà, senza dubbio, fare tutto il possibile per migliorarne la situazione. Il Ministero, pertanto, presenterà quanto prima un disegno di legge per il riordinamento organico e funzionale dell'Amministrazione, disegno di legge che è già da tempo allo studio di un'apposita Commissione, i cui lavori sono a buon punto e potranno essere ultimati entro brevissimo tempo.

Per quanto, poi, riguarda la situazione del personale tecnico, finalmente, il Ministero dei lavori pubblici ha acquisito — naturalmente dopo il congruo periodo necessario per queste cose — l'adesione del Ministro per la riforma dell'Amministrazione ad un disegno di legge. I punti essenziali del disegno di legge, che ci auguriamo possa venire presto all'esame del Parlamento — una volta esaurito il concerto con il Ministero del tesoro e gli altri Ministeri interessati — sono i seguenti: *a*) assunzione mediante concorsi per titoli nella qualifica iniziale del ruolo degli ingegneri del Genio civile (coefficiente 271, ex grado IX); *b*) istituzione della qualifica di ingegnere capo di 1ª classe (coefficiente 670, ex grado V); *c*) trattenimento in servizio non oltre il settantesimo anno di età del personale dei ruoli che al 1° gennaio 1964 avevano vacanze non inferiori al 20 per cento dell'organico; *d*) corresponsione di un compenso — questo il lato che voglio mettere maggiormente in risalto — per progettazione e direzione dei lavori.

Potrà in tal modo essere compiuto un primo passo per arrivare a un miglioramento del trattamento economico degli ingegneri, i quali, come avevo auspicato alcuni anni

fa quale relatore di un bilancio del Ministero dei lavori pubblici, non dovranno un giorno avere un trattamento molto diverso ad esempio da quello degli avvocati dello Stato, che cominciano la loro carriera con l'ex grado settimo, hanno lo stipendio dei magistrati e via dicendo.

D'altra parte, il Ministero cercherà fin da ora di esaminare la possibilità di prendere le opportune iniziative per riconoscere al personale statale il diritto di essere compensato secondo le tariffe normali anche per il collaudo di opere pubbliche costruite a totale carico dello Stato o col suo contributo.

Ho molto apprezzato, pertanto, l'ordine del giorno, firmato dai senatori Giacomo Ferrari ed altri, circa l'inquadramento in appositi ruoli dei dattilografi e degli stenodattilografi nonchè degli addetti al servizio automobilistico. Mi auguro che si possa procedere al più presto al reclutamento, magari mediante concorsi su base regionale: ciò potrà facilitare molto l'acquisizione di personale particolarmente legato al proprio lavoro, senza il timore di dover essere destinato a provincie situate a centinaia di chilometri di distanza dalla propria abitazione.

FERRARI GIACOMO. Sarà anche opportuno tener presente la necessità di garantire l'assicurazione a questo personale.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Anche tale questione verrà tenuta presente.

Per quanto riguarda lo stato di previsione del Ministero — non è stato detto qui, ma è stato sottolineato nell'altro ramo del Parlamento — dobbiamo prima di tutto auspicare la predisposizione di un bilancio che abbia una presentazione e un'impostazione più razionale. Basterà ricordare a tale proposito che alcune spese sono accentrate, altre decentrate; che alcune voci che si risolvono esclusivamente nello stanziamento di annualità per opere già eseguite e altre voci, invece, dànno la possibilità di nuovi investimenti e via dicendo. Ho molto apprezzato, pertanto, lo sforzo fatto dal senatore Zannier di identificare le somme effettivamente destinate a nuovi investimenti, poichè si tratta di un lavoro che non è agevole fare, data l'impostazione del nostro bilancio.

Per quanto riguarda l'ammontare degli stanziamenti devo dire che si tratta di una mole relativamente modesta se confrontata con quella degli interventi dello Stato in altri settori. Era stata richiesta una somma maggiore di 155 miliardi, ma naturalmente i criteri adottati in sede governativa nella presente congiuntura economica non hanno consentito l'accoglimento delle proposte formulate. Però qualche piccolo passo avanti si sta facendo, perchè siamo riusciti, ad esempio, ad inserire nel fondo globale delle somme che si riferiscono ad alcuni interventi prioritari per l'edilizia sia scolastica, sia economica e popolare, almeno per il completamento dei programmi esistenti, con pagamento sia in annualità che in unica soluzione.

Vi sono anche tra gli interventi prioritari sia il programma straordinario di opere ospedaliere, sia il programma straordinario di opere portuali: ciò costituisce una prova di buona volontà.

Per quanto riguarda la somma complessiva prevista nel bilancio — lire 505.854.257.871 — essa, stralciando le annualità riferentisi ad opere già eseguite, si riduce a ben poco, in quanto va considerato che la spesa in conto capitale ascende a 347 miliardi. Però ben 161.424 milioni attengono ad investimenti già disposti da leggi, e 137.747 milioni al pagamento di annualità dipendenti da precedenti impegni finanziari. Molto modesto è quindi il margine di disponibilità in ordine al quale è stato possibile operare precise scelte per nuovi investimenti.

Il problema dei residui passivi è incandescente. Essi, per il 1962-63, ammontano a 740 miliardi 378 milioni; per il 1963-64 non esistono ancora cifre precise, non essendo ancora stato redatto il bilancio consuntivo. Però, nella situazione congiunturale, con l'aumento dei prezzi, è aumentata anche enormemente la quantità dei residui passivi.

Vi faccio grazia di molte cifre, ma desidero ricordare che nel campo dell'edilizia abitativa abbiamo in corso lavori per oltre 150 miliardi facenti capo al Ministero, e per oltre 60 miliardi facenti capo alla GESCAL.

Per il 1965 avremo 273 miliardi di opere facenti capo al Ministero e 39 miliardi facenti capo alla GESCAL. A questo bisogna aggiungere un centinaio di miliardi per le cooperative. Naturalmente vi sono opere che andranno iniziate dopo il 1° gennaio e che pertanto cadranno nell'anno 1965 solo per il 30 o il 40 per cento, mentre il resto andrà a finire nell'esercizio finanziario 1966. Volendo analizzare queste cifre si vedrà che, ad esempio, per il campo dell'edilizia scolastica la relazione parla di 261 miliardi, ma secondo calcoli più accurati sembra si tratti di circa 310 miliardi.

Per quanto riguarda la viabilità ordinaria ci prepariamo a svolgere un programma di opere, e lo stesso per le opere igieniche.

Dobbiamo sforzarci di snellire, per quanto possibile, le attuali procedure, senza dubbio pesanti e lente. Qualche cosa di notevole è stato fatto in questi giorni nel campo dell'edilizia scolastica in occasione dell'esame del disegno di legge contenente provvidenze per l'edilizia scolastica.

Sono in corso di studio ulteriori forme di decentramento; la stessa Commissione per l'applicazione della legge sulla revisione dei prezzi, che mi onoro di presiedere, sta affrontando anche il problema della semplificazione delle procedure.

P R E S I D E N T E . Desidero ricordare che coloro che devono far registrare alla Corte dei conti le opere di competenza periferica sono costretti a venire a Roma. Ora, siccome ogni Provveditorato ha le sue delegazioni della Corte dei conti, bisognerebbe convincere la Corte stessa ad accettare il decentramento.

D E ' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Da parte mia assicuro che farò tutto il possibile per risolvere problemi del genere facendo tesoro anche dei suggerimenti contenuti nella relazione e degli interventi degli onorevoli senatori, nonchè delle istanze provenienti dalle categorie maggiormente interessate.

Per quanto riguarda l'edilizia abitativa, con disegni di legge che hanno già una copertura contenuta nel fondo globale potremo effettuare nuovi lavori per circa 60 miliardi e metteremo in moto i 250 miliardi di opere comprese nelle cifre poco fa ricordate.

Per quanto concerne l'edilizia con pagamento in una soluzione, e le case per i senza tetto in base alla legge n. 640, è allo studio un provvedimento che ha già la copertura finanziaria per un importo di 17 miliardi e consentirà di mettere in moto programmi di opere già finanziate per circa 18 miliardi e di fare fronte agli oneri di revisione prezzi per circa 7 miliardi. Avremo quindi un totale di 28 miliardi di opere, oltre la quota che servirà per le integrazioni e le revisioni dei prezzi. La somma è piuttosto esigua e, in relazione all'ordine del giorno del senatore Ferrari, debbo dire che siamo tutti consapevoli della necessità di dare attuazione ad ulteriori programmi di edilizia abitativa a totale carico dello Stato. Cercheremo, infatti, di mettere in moto gli stanziamenti già decisi attraverso i nuovi stanziamenti previsti dalla legge che ho ricordato. Ci auguriamo di poter risolvere integralmente il problema degli agglomerati antigienici e delle abitazioni improprie, che nel nostro Paese esistono ancora in gran numero; ma occorrono cospicui finanziamenti che dovranno essere scaglionati nel tempo, compatibilmente con le possibilità del bilancio dello Stato e nell'ambito delle priorità previste dalla programmazione.

Non dimentichiamo che la GESCAL ha a disposizione imponenti mezzi finanziari per la costruzione di abitazioni per i lavoratori; è, poi, allo studio l'importante legge per la edilizia convenzionata, che consentirà uno sforzo massiccio.

Non è stato ricordato in questa sede, ma e regolarmente in atto, il piano poliennale per la costruzione di case per i lavoratori agricoli. Il primo piano triennale è pressochè completato. Le case sono state in gran parte assegnate; mentre, per quanto riguarda il secondo piano, sono già in corso i primi appalti.

Per quanto attiene all'edilizia privata, apprezzo in modo particolare quanto è stato sostenuto da alcuni autorevoli senatori, come Gaiani, Deriu, Giancane. Un Dicastero

che deve presiedere alla politica dell'urbanistica, delle opere pubbliche, e anche della edilizia, non può assolutamente trascurare problemi del genere.

Ho avuto l'onore, per incarico del ministro Mancini, di tenere una serie di riunioni nelle più grandi città d'Italia (Roma, Milano, Genova, Bari, Ancona e così via) per l'esame, sul posto, della situazione, per quanto riguarda sia il sollecito impiego degli stanziamenti già predisposti che, come abbiamo veduto, sono ingenti, sia i problemi dell'edilizia privata.

Non dobbiamo dimenticare che le iniziative facenti capo all'edilizia pubblica si sono andate assottigliando in questi ultimi anni. Nel 1959, infatti, era scesa a 255 miliardi contro gli 814 di quella privata; nel 1960 le cifre furono rispettivamente di 212 e 889; nel 1961 di 163 e 1.073; nel 1962 di 118 e 1.423, nel 1963 di 83 e 1.734. Quindi, se teniamo conto, oltre che dell'edilizia pubblica, anche delle opere pubbliche, le iniziative private hanno fatto fronte, in una misura che va dal 70 all'80 per cento, all'attività edilizia nazionale.

Dobbiamo tener conto di questa realtà che non sarà facilmente modificabile nel corso degli anni prossimi e quindi, dobbiamo preoccuparci che rimanga inalterata, per quanto possibile, la mole degli investimenti nell'edilizia privata.

Le riunioni che ho ora ricordato hanno consentito un'analisi veramente approfondita, nel quadro della congiuntura attuale. L'edilizia rappresenta, infatti, uno dei massimi settori di attività economica, producendo il 15 per cento circa del reddito nazionale, quasi come con l'industria meccanica. Sono altresì noti gli effetti moltiplicatori dell'industria edilizia, come ricorda il vecchio adagio: « Quando l'edilizia va, tutto va ». Ecco perchè tutti — Parlamento, Governo, imprenditori, lavoratori — abbiamo il dovere di fare qualcosa perchè la crisi edilizia possa essere superata al più presto.

Però, non si tratta soltanto di una crisi ciclica congiunturale, ma anche di una crisi strutturale perchè la nostra edilizia ha ancora caratteristiche poco più che artigianali.

Anche se altri settori produttivi potranno sollevarsi forse rapidamente, come ci auguriamo, l'attività edilizia avrà dei mesi molto duri, nonostante l'attività intensa di completamento dei cantieri, attualmente in funzione. Però le nuove progettazioni, le richieste di licenze stanno diminuendo e l'attività delle industrie che lavorano per l'edilizia (fabbriche di materiali e di macchinari) è notevolmente rallentata.

Le cause sono in gran parte quelle che hanno portato al rallentamento dello sviluppo produttivo, nell'industria; si è avuto, tra l'altro, un rallentamento del ritmo di espansione del credito sia per quanto riguarda il credito ordinario, sia per quanto riguarda il credito fondiario, sia per quanto riguarda il credito per opere pubbliche, che essenzialmente fa capo alla Cassa depositi e prestiti. Il mercato finanziario nazionale è quello che è, con i suoi limiti insuperabili. Le possibilità di autofinanziamento si sono d'altra parte ristrette come è ben noto.

I costi e i prezzi sono aumentati; vi è stata anche una restrizione, se non proprio una saturazione del mercato, specialmente per alcuni tipi di edilizia; pure i ceti più abbienti, anche per un fenomeno di psicosi allarmistica seminata a piene mani, sono giunti a una specie di sciopero degli acquirenti, con un attendismo assai poco produttivo.

Ci troviamo senza dubbio nella fase di passaggio verso una politica urbanistica più decisa e più organica sia a livello comunale, sia a livello nazionale: tutti sappiamo bene che anche quando si passa dal sistema peggiore del mondo al migliore, si deve dare per scontata una certa « crisi di trasferimento ».

Per superare la presente depressione edilizia, comunque, cercheremo nei prossimi mesi, con il sollecito impiego di tutti gli stanziamenti già effettuati e di quelli da effettuare, con lo snellimento delle procedure, con tutti gli interventi possibili, di migliorare la situazione, e di avviarci, per quanto possibile, verso tempi migliori.

Dobbiamo confidare nell'efficacia del provvedimento per l'edilizia convenzionata, che è stato ufficialmente illustrato nella relazione programmatica 1965 presentata dai ministri Pieraccini e Colombo. Il disegno

di legge è ormai pronto: si stanno raccogliendo le osservazioni di enti, associazioni ed esperti, in modo che esso possa essere al più presto adeguatamente perfezionato. L'importante legge edilizia prevede agevolazioni sulla concessione delle aree, finanziamenti a condizioni di favore, contributi per consentire bassi fitti, contributi per coloro che desiderano avere in proprietà un'abitazione.

È stato fatto cenno ad un testo unico delle norme sull'edilizia popolare; in realtà dobbiamo avviarci a superare, nei limiti del possibile, la fase degli interventi episodici e settoriali, coordinando l'intervento dello Stato con l'iniziativa privata. Esiste, in proposito, il Comitato di coordinamento per l'edilizia popolare previsto dall'articolo 21 della legge 14 febbraio 1963, n. 60, sulla GESCAL: il Comitato, che ho l'onore di presiedere, sta dando il massimo impulso alla sua attività.

È stata ricordata la legge 18 aprile 1962, n. 167, la quale si va rivelando una legge efficacemente operante: risultano adottati 287 piani, 98 riguardanti i Comuni obbligati e 199 i Comuni non obbligati. I piani già approvati sono 63, dei quali 32 concernenti i Comuni obbligati, tra cui le massime città italiane.

È stata approvata la legge per il finanziamento dei piani di zona: auguriamoci che la Cassa depositi e prestiti e gli altri istituti abbiano la possibilità di finanziare concretamente i piani.

Vi è stato il noto ricorso al Consiglio di Stato. Però la devoluzione alla Corte costituzionale della causa non ha rallentato la opera di stimolo del Ministero: naturalmente la legge continua ad avere piena efficacia e troverà completa applicazione fino a quando la Corte costituzionale non si sarà pronunciata. Se la Corte costituzionale si pronuncerà per un annullamento parziale o totale, sarà dovere del Governo e del Parlamento adeguarsi all'insegnamento della Corte stessa e promuovere norme che sostituiscano quelle invalidate. Quindi non è prevedibile alcuna soluzione di continuità nell'azione del Governo, e in particolare del Ministero dei lavori pubblici, in ordine alla cosiddetta legge n. 167.

Per quanto riguarda la legge urbanistica, potremmo parlarne molto a lungo; però è chiaro che il Governo non potrà che attenersi alle linee programmatiche contenute nell'accordo quadripartitico che ha dato vita al secondo Governo Moro.

Pertanto, l'ordine del giorno, difforme nel suo contenuto dall'accordo, non può essere accettato: mentre è naturale che possa accogliere la parte dell'ordine del giorno compatibile con l'accordo a cui ho fatto cenno.

In questo senso, l'esigenza di una nuova ed efficiente disciplina urbanistica va vista nella prospettiva di un generale adeguamento delle infrastrutture civili al livello di maturità ormai raggiunto dal sistema economico. Può ben dirsi che una tale disciplina è chiamata a rappresentare uno strumento fondamentale della nostra politica di sviluppo programmatico. La programmazione urbanistica è il presupposto di ogni seria programmazione. A questo proposito, dobbiamo vedere la pianificazione urbanistica in funzione dei problemi concreti che la società italiana si trova oggi ad affrontare. La riforma della legislazione urbanistica deve, certo, evitare quel tipo di espansione urbanistica caotica alla quale tutti abbiamo assistito e che per molti aspetti ha trasformato le periferie dei nostri centri storici, alterandone lo stesso volto civile ed umano; deve evitare lo svolgersi di pratiche speculative che aumentino, fuori da ogni limite, il costo sociale dei nuovi insediamenti; vogliamo affermare un nuovo concetto umano della casa e del quartiere. Quindi, la legge urbanistica non può avere carattere punitivo indiscriminato; deve utilizzare il criterio di esproprio dei terreni senza estenderlo anche là dove il problema non si pone; non deve scoraggiare l'attività edificatrice, nè violare il principio intangibile della proprietà della casa. Inoltre, la legge dovrà essere molto chiara, per evitare che si infiltrino nuove forme di speculazione, di ricatto, eccetera.

Per quanto riguarda l'edilizia scolastica, ho già fatto cenno al nuovo stanziamento di 10 miliardi l'anno per 35 anni. Ho ascoltato con molta attenzione quanto ha detto il senatore Zannier per quanto riguarda l'in-

coraggiamento dei Comuni a consorziarsi per iniziative scolastiche nel campo della scuola « non dell'obbligo ». Sono stati fatti dei cenni interessanti all'industrializzazione dell'edilizia. Certo, dobbiamo compiere dei grandi sforzi perche la nostra edilizia esca dall'attuale fase di crisi, anche strutturale.

Per quanto concerne la viabilità, è naturale che ci si debba preoccupare adeguatamente di questo settore. Dobbiamo, però, fare i conti con la limitatezza dei mezzi a disposizione, che sono quelli che sono, e dobbiamo intervenire secondo una organica programmazione pluriennale.

Per quanto riguarda i raccordi autostradali, i fondi previsti dall'apposita legge sono stati tutti impegnati; è in corso attualmente l'esame benevolo di una proposta di legge dell'onorevole Degan che reca modifiche appunto alla legge 24 luglio 1961, n. 729, e che anticipa il programma dei raccordi di due esercizi finanziari, consentendo all'ANAS di utilizzare 5 miliardi nel 1965, 5 miliardi nel 1966, 5 miliardi nel 1967.

Naturalmente, per il futuro bisognerà reperire nuovi fondi, tenendo conto dell'importanza e dell'urgenza dei vari tronchi.

Bisogna tener poi presente che i fondi a disposizione dell'ANAS nel suo bilancio per sistemazione e miglioramenti sono piuttosto modesti e che oltre 8 miliardi sono stati già impegnati in base alla legge 21 aprile 1962, n. 18, che consente di impegnare per 4 esercizi futuri gli stanziamenti per tali opere.

Il relatore ha fatto cenno all'autostrada del Brennero. Il ritardo verificatosi per l'inizio dei lavori è dovuto a motivi contingenti, che derivano dall'attuale momento economico e che potranno venire quanto prima superati.

Sono infatti in corso, da parte della società concessionaria, d'intesa con l'ANAS, i più solleciti ed intensi contatti con i vari istituti di credito, anche internazionali, al fine di reperire i fondi necessari al totale finanizamento dell'opera.

Posso pertanto assicurare che — una volta risolto il problema del loro finanziamento — si darà il massimo impulso alla esecuzione dei lavori, anche in considerazione del carattere di priorità riconosciuto alla autostrada.

Per quanto concerne l'adeguamento della statale n. 12, lungo detta arteria l'ANAS è intervenuta in vari tratti, soprattutto in quello interessante il compartimento della viabilità di Bolzano.

Il tratto compreso tra Trento e Bolzano è stato infatti pressocchè interamente sistemato, ad eccezione del tratto Egna-Villa d'Egna, per il quale sono stati di recente appaltati e consegnati alla impresa assuntrice i lavori relativi per l'importo di lire 530 milioni.

Anche sul tratto Bolzano-Brennero sono stati eseguiti recentemente lavori di miglioramento per lire 1 miliardo e 200 milioni, mentre sono in corso altri lavori di sistemazione per lire 1 miliardo e 500 milioni.

Comunque, le ulteriori necessità di detta strada statale saranno tenute presenti in relazione alle future disponibilità finanziarie.

Per quanto riguarda l'autostrada Trieste-Venezia i lavori sono in corso su tutto il tratto Trieste-Palmanova e Palmanova-Udine.

Si provvederà ai successivi appalti e alla esecuzione dei lavori secondo i tempi tecnici fissati nella convenzione, i quali contemplano il completamento dell'autostrada entro il 31 dicembre 1967. Naturalmente, saranno migliorate le comunicazioni stradali e autostradali di Trieste e della zona circostante, e della Regione con l'Austria e la Jugoslavia.

Infatti a mezzo della diramazione Palmanova-Udine e attraverso la statale n. 13, già in corso di sistemazione e ammodernamento, si potrà raggiungere Tarvisio, mentre attraverso il tratto Palmanova-Mestre ed il programmato raccordo di Porto Marghera, alla cui realizzazione l'ANAS contribuirà con un miliardo, si potrà far capo alla statale n. 309 « Romea » ovvero all'autostrada per Padova-Verona e, di qui, a quella per il Brennero.

CROLLALANZA. Ritengo opportuno che il Ministro dei lavori pubblici faccia il punto della situazione attuale delle autostrade con precisione, in rapporto alle leggi che le autorizzano ed al piano regolatore che le inquadra, sia dal punto di vista finanzia-

rio che da quello di esecuzione dei lavori, in modo da avere un quadro completo che consenta di individuare quali siano le difficoltà per fronteggiarle. Se consideriamo la situazione attuale, per esempio, dal punto di vista delle obbligazioni, cioè dei mezzi finanziari occorrenti per completarle od iniziarle, scopriamo che le iniziative dei concessionari privati hanno assorbito parte notevole delle disponibilità del mercato per autostrade che non rientrano tra quelle in concessione all'IRI; la qual cosa è veramente assurda.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Però vi è sempre un controllo responsabile che viene fatto attraverso le concessioni.

CROLLALANZA. Proprio per questo torno a pregarla, alla prima circostanza favorevole, di farci un po' il quadro della situazione. Credo che la questione interessi sia i parlamentari che lo stesso Ministero, in quanto servirà ad entrambi per avere idee più chiare.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Per quanto concerne la zona di Trieste, fra le opere intese a potenziare il collegamento di tale città con l'Austria vanno annoverate le varianti in corso di costruzione nei tratti della statale n. 14 in corrispondenza degli abitati di San Giorgio di Nogaro e di Mezzana, nonchè i lavori di sistemazione ed allargamento, pure in corso di esecuzione, lungo la direttrice Trieste-Udine della statale n. 305.

Il quadro dei principali collegamenti interessanti il territorio di Trieste va poi completato con la costruzione del raccordo autostradale di Gorizia, già programmato, che permetterà di saldare la rete viaria sopradetta all'autostrada proveniente da Lubiana.

Il senatore Crollalanza ha sollevato i problemi delle autostrade Napoli-Bari e Canosa-Bologna.

Per quanto riguarda la Canosa-Bologna — che, come ha ricordato il senatore Crollalanza, interessa una regione, come le mie Marche, che, pur essendo nell'Italia centrale, è fra le più depresse —, secondo l'atto aggiuntivo alla convenzione stipulata fra la ANAS e la Società concessionaria, l'inizio dei lavori avrebbe dovuto aver luogo, per tutti i nove tronchi, da quello riguardante l'« anello » di Bologna a quello Foggia-Canosa, dal febbraio al dicembre del 1963.

Per i primi tre tronchi, « anello » di Bologna, Bologna-Faenza e Faenza-Rimini, i lavori sono già in corso ed a buon punto; per i rimanenti tronchi i progetti esecutivi, ricalcanti l'originario progetto di massima approvato, erano in uno stadio molto avanzato e tale da lasciare prevedere l'inizio dei lavori entro i termini previsti dalla convenzione.

A seguito di proteste di numerosi enti locali si è dovuto provvedere alla totale revisione del tracciato, al fine di conciliare le esigenze urbanistiche dei comuni interessati con quelle dell'autostrada. Il ritardo col quale molti comuni hanno presentato i piani di urbanizzazione ha portato, di conseguenza, un notevole ritardo nella redazione dei progetti di massima secondo il nuovo tracciato. Attualmente, tali progetti di massima risultano già approvati dal Consiglio di Amministrazione dell'ANAS; è in corso la progettazione esecutiva, la cui approvazione, dato il sensibile aumento dei costi delle opere, determinato sia dalle varianti richieste dei comuni, sia dagli aumenti della mano d'opera dal 1961 ad oggi, è subordinata al ridimensionamento del piano finanziario della convenzione prevista al 31 dicembre 1964, a norma dell'articolo 21 della legge 24 luglio 1961, n. 729.

Quindi, bisogna provvedere all'approvazione definitiva dei progetti, che potrà avvenire entro poche settimane, e occorre rifare il relativo piano finanziario.

CROLLALANZA. Potrei avere, poi, questi dati?

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Senz'altro.

Per quanto riguarda la Napoli-Bari, ai sensi dell'atto aggiuntivo alla convenzione, l'inizio dei lavori avrebbe dovuto aver luogo, nella seguente maniera: 1° tronco, Napoli-Nola, il 30 giugno 1962; 2° tronco, Nola-

Avellino, il 31 dicembre 1962; 3° tronco, Avellino-Statale 91, il 31 dicembre 1963; 4° tronco, Statale 91-Canosa, il 31 settembre 1963; 5° tronco, Canosa-Bari, il 30 settembre 1962.

I lavori relativi al primo, secondo e quinto tronco sono in corso già da tempo e, attualmente, in uno stadio abbastanza avanzato. Per i lavori relativi ai rimanenti due tronchi, da Avellino a Canosa, la Società concessionaria si riserva di inviare all'ANAS i relativi progetti esecutivi entro il gennaio prossimo venturo. Dato, però, il sensibile aumento di spesa rispetto alle previsioni dell'originario progetto di massima, come avviene anche per l'autostrada Bologna-Canosa, l'approvazione dei relativi elaborati è subordinata, anche in questo caso, al ridimensionamento del piano finanziario posto a base della convenzione.

Per quanto concerne il tratto della statale n. 16 « Adriatica » compreso tra Foggia e Cerignola con innesto nella statale n. 98, esso è stato già allargato a metri 10,50, come pure tutta la statale n. 98, tranne brevi tratti presso gli abitati di Cerignola, Andria e Bitonto. Sono in fase di avanzata esecuzione i lavori dell'autostrada Napoli-Bari, nel tronco Canosa-Bari di 70 chilometri circa.

Per quanto riguarda i collegamenti con Taranto e Lecce voglio ricordare che sono in corso notevoli lavori di allargamento del piano viabile della statale n. 7 « Appia » presso Taranto, per un importo di circa 650 milioni. Per gli altri tratti verrà provveduto in relazione alle disponibilità finanziarie.

GIANCANE. Come lei sa, onorevole Sottosegretario, sulla Taranto-Bari succedono continuamente incidenti; quindi, io vorrei sapere, anche in via breve, se è prevista una rettifica del tracciato, di cui si sente una grande necessità.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Come lei stesso ha chiesto, le farò avere elementi in via breve.

Il senatore Florena, parlando del ponte sullo stretto di Messina, ha sollevato un grosso problema, il quale implica complessi studi e ingenti mezzi per la sua realizzazione.

Accurati studi sono stati già iniziati dal Ministero dei lavori pubblici e dalla Regione siciliana. La Corte dei conti, però, ha sollevato delle obiezioni circa la competenza del Ministero di occuparsi di questo problema. È così sorta, pertanto, la necessità di una legge apposita, che è allo studio, per disciplinare tutta la materia.

Interessante è il quinto ordine del giorno del senatore Indelli, relativo all'insufficienza dei fondi assegnati dalle rispettive leggi per la sistemazione delle strade provincializzate.

Le leggi 12 febbraio 1958, n. 126, e 21 aprile 1962, n. 181, integrate anche dalla legge 24 luglio 1959, n. 622, hanno autorizzato la spesa complessiva di 370 miliardi di lire — 199 miliardi le leggi n. 126 e n. 622 e 171 miliardi o la legge n. 181 — ratizzati fino all'esercizio 1968-69. Tali fondi sono risultati inferiori di circa la metà all'effettivo fabbisogno in dipendenza del noto aumento dei costi. È necessario, quindi, che venga esaminata nell'ambito della programmazione la esigenza dell'integrazione dei fondi ora ricordati.

GIANCANE. Mi pare che, intanto, sia stato autorizzato l'utilizzo dei fondi della legge n. 261 per ultimare i programmi della legge n. 181.

INDELLI. Sono sempre insufficienti.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Risponde, altresì, a verità che, particolarmente nel Mezzogiorno, gli Enti locali non possono far fronte alle quote di spesa a loro carico — cioè il 20 per cento della spesa, dato che il concorso massimo dello Stato non può, per legge, essere superiore all'80 per cento. Un aumento degli stanziamenti potrebbe ovviare a tale difficoltà in quanto consentirebbe di concedere alle province, oltre al contributo dell'80 per cento, anche il residuo 20 per cento a titolo di anticipazione rimborsabile ai sensi dell'articolo 19 della citata legge n. 126.

Il senatore Indelli ha pure sollevato il problema della concessione ai Comuni di un contributo per la manutenzione ordinaria delle loro strade in analogia a quanto

disposto dall'articolo 10 della legge 16 settembre 1960, n. 1014, per la manutenzione delle strade provincializzate successivamente all'entrata in vigore della legge 12 febbraio 1958, n. 126.

Trattandosi di una esigenza che va ritenuta giusta, occorrerà esaminare la possibilità, in sede di riforma della legislazione sulla finanza locale, di reperire i necessari fondi mediante attribuzione ai Comuni di una quota di proventi delle tasse di circolazione.

In ordine all'adeguamento sia del contributo già concesso alle province che di quello da concedere ai Comuni, ai nuovi costi del materiale e della mano d'opera, è ovvio che il relativo aumento del contributo — previe, tra l'altro, modifiche del succitato articolo 10 — è destinato a concretizzarsi in un aumento degli stanziamenti per il quale occorrerà l'assenso del Tesoro.

Per quanto riguarda i ponti sul Po, come è stato opportunamente ricordato dal senatore Gaiani, si sta facendo tutto il possibile.

Per i due ponti presso San Nazzaro e presso Guastalla, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha espresso parere favorevole in merito alle documentazioni suppletive prodotte dalle imprese, in adempimento delle richieste delle Commissioni giudicatrici degli appalti-concorso ed i relativi progetti sono stati trasmessi per il *nulla osta* all'Autorità militare. Occorrerà, quindi, sollecitare tale autorità.

Per il ponte presso Sermide, il progetto è stato sottoposto all'esame dell'Autorità militare, che ha subordinato il rilascio del relativo *nulla osta* alla sottoscrizione, da parte dell'Amministrazione dei lavori pubblici, di apposito disciplinare, sul quale è stato dato parere favorevole dal Presidente della 2ª Sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Il provvedimento è ora alla firma del signor Ministro.

Per il ponte presso Ficarolo, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha espresso parere favorevole in merito alla documentazione complementare al progetto presentata dall'impresa che subentrerà ad altra impresa fallita. Il progetto verrà sottoposto, ora, all'Autorità militare per il relativo parere.

Per il ponte presso Polesella, il cui appalto-concorso ha avuto esito negativo, è in trattazione presso la Direzione generale degli affari generali e del personale del Ministero la pratica relativa al conferimento dell'incarico di progettazione ad un libero professionista.

Per il ponte presso Spessa, una nuova impresa sta subentrando alla precedente. Sono state impartite in merito istruzioni al competente Provveditorato alle opere pubbliche per i provvedimenti del caso.

Per quanto riguarda le opere igieniche, è stata giustamente sottolineata la necessità del piano regolatore degli acquedotti. Il piano si trova in fase di avanzato studio.

C R O L L A L A N Z A . Si prevede che saranno completati nel tempo previsto dalla legge?

D E' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* No, vi dovrà essere una proroga. In base alla legge, come ha ora implicitamente ricordato il senatore Crollalanza, il piano avrebbe dovuto essere pronto per la fine del febbraio 1965. Poichè per la complessità della materia sarà difficile mantenere tale scadenza, è stato predisposto uno schema di disegno di legge per la proroga di due anni. Naturalmente, il Ministro si avvarrà anche della Cassa del Mezzogiorno e delle Regioni autonome.

Per quanto riguarda l'Acquedotto pugliese, secondo la legge, il conto consuntivo del suo bilancio deve essere presentato entro il 31 dicembre dell'esercizio cui si riferisce.

G I A N C A N E . In proposito, desidero ricordare che io ho fatto una interrogazione, nella quale chiedevo, addirittura, che il Ministro provocasse un'inchiesta amministrativa. Purtroppo tale interrogazione non ha avuto alcun seguito. Sollecito, quindi, il Ministro affinchè mi sia data una risposta, non fosse altro che per la necessità che abbiamo di vedere con chiarezza in queste cose.

D E' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Prendo nota di quanto è stato detto. Prego, però, il senatore

Giancane di ricordarmi la cosa anche in via breve. Comunque, il cambiamento del sistema del bilancio, cioè il passaggio dall'anno finanziario all'anno solare, ha materialmente impedito di allegare anche il consuntivo.

Per quanto concerne gli ospedali è previsto uno stanziamento di 3 miliardi per 10 anni, per contributi, che assicurano l'esecuzione di lavori per lire 650 miliardi circa, pari a 133 mila posti letto. Il Ministero dei lavori pubblici, comunque, ha anche, come ha auspicato il senatore Indelli nel suo ordine del giorno, predisposto delle norme per adeguare le vigenti disposizioni della legge n. 589 alle nuove esigenze.

Ci siamo resi conto che nella legge n. 589 erano contenuti ostacoli che non hanno consentito un'ampia e soddisfacente utilizzazione degli interventi previsti, quali principalmente quelli derivanti dal limite d'importo e di popolazione, che con le nuove future norme verranno aboliti. Inoltre, in considerazione della ben nota situazione deficitaria degli Enti ospedalieri e degli Enti locali viene ravvisata l'opportunità di estendere alla materia talune disposizioni della legge 29 luglio 1957, n. 634, recante provvedimenti per il Mezzogiorno e della legge 29 luglio 1957, relative a provvedimenti per l'Italia settentrionale e centrale, nel senso di porre a carico della Cassa per il Mezzogiorno e dello Stato gli oneri degli Enti ospedalieri e di quelli locali che non si trovano in condizione di provvedervi. La relativa copertura di spesa è assicurata per 3 miliardi.

Occorre tenere presente poi che per le aree depresse del centro-nord è prevista per il 1965 una spesa di 38 miliardi. Con il relativo disegno di legge potremmo anche allargare la sfera di applicazione dell'attuale legislazione, prendendo anche in esame le zone industriali. Per la Cassa del Mezzogiorno è previsto un finanziamento di 180 miliardi l'anno per quindici anni.

Per le opere marittime, oltre i normali stanziamenti di bilancio, potremo contare su 10 miliardi per l'esercizio finanziario 1965. Penso che i dieci miliardi — come del resto è stato precisato nel comunicato relativo alla riunione del Consiglio dei Ministri del 30 settembre 1964 — vadano impiegati per l'inizio di un programma organico per l'ammodernamento dei porti e debbano essere considerati come la prima annualità di un programma quinquennale.

Per quanto riguarda il settore delle acque, voglio soffermarmi su una questione che è stata sollevata dal senatore Ferrari e da altri in un ordine del giorno da detti senatori presentato.

L'importanza della navigazione interna al fine di agevolare i trasporti, particolarmente delle merci povere, e conseguentemente favorire le industrie della Lombardia, dell'Emilia e del Veneto è ben nota al Governo, il quale terrà senza altro conto della esigenza di realizzare i lavori ancora necessari, oltre quelli già compiuti, lungo la dorsale del Po, inquadrandola nella politica di programmazione.

Va ricordato in particolare che per la realizzazione dell'idrovia Milano-Cremona-Po sono state emanate apposite norme con la legge 10 ottobre 1962, n. 1549, e che il Consorzio omonimo, all'uopo costituito, ha già realizzati taluni importanti lavori con anticipazioni di fondi degli Enti locali interessati.

Per l'idrovia Padova-Venezia è stato di recente approntato il relativo progetto, alla realizzazione del quale verrà fatto fronte con i fondi già stanziati con la legge 3 febbraio 1963, n. 92.

A tutt'oggi è già stata realizzata e resa transitabile a natanti di 1.350 tonnellate la idrovia Pontelagoscuro-Ferrara-mare; restano solo da completare le opere di rivestimento delle sponde per le quali sono state già assegnati i fondi relativi a circa i due terzi della spesa; per la differenza si prevede di far fronte con i fondi dello stanziamento del bilancio per l'anno finanziario 1965. Quindi, nell'ambito dei fondi disponibili si farà tutto il possibile per completare tali opere, e si cercherà di sollecitare lo stanziamento di nuovi fondi.

Per quanto riguarda le pubbliche calamità, la Commissione che deve aggiornare il progetto di legge da tempo predisposto dai competenti uffici del Ministero, è stata convocata per il 17 dicembre prossimo. Essa

terrà conto anche dell'esperienza e dei suggerimenti del senatore Romano, il quale riceverà una comunicazione in merito.

Vi sono molti problemi in questo campo. Basti pensare che vi sono stati, in particolare nel dopoguerra, molti piccoli terremoti i quali hanno dato luogo a varie leggi con copertura finanziaria limitata e insufficiente. Bisognerà, con una nuova legge globale, provvedere almeno al finanziamento delle necessità più urgenti.

Per quanto riguarda i danni bellici, il Ministero sta facendo tutto il possibile per il completamento delle non molte riparazioni ancora necessarie agli edifici pubblici; le somme a disposizione (ormai siamo a tanti anni di distanza dalla fine della guerra) sono in fondo abbastanza sufficienti per le esigenze residue.

PRESIDENTE. Ma ci sono dei debiti.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* I fondi sono scarsissimi, però non ci sono grossi danni da riparare.

PRESIDENTE. Quando un Provveditorato ha un debito di 25 milioni e il Governo gliene dà 35 per tutto l'anno e per tutta la zona, lei capisce quanto sia difficile fare ciò che è necessario. Ormai l'importo globale dei danni di guerra dovrebbe poter essere calcolato con sufficiente approssimazione. Bisognerebbe una buona volta chiudere questo doloroso capitolo.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Verrà tenuta presente anche questa esigenza, fra le tante alle quali il Ministero deve far fronte. Ad ogni modo, per quanto sta in me, farò tutto il possibile perchè quanto è stato auspicato venga posto con sollecitudine allo studio.

Per quanto si riferisce alle ricostruzioni di edifici privati, il Ministero sta esaudendo con sollecitudine le rimanenti domande degli interessati, con i fondi a disposizione, adeguati e sufficienti.

Per la esecuzione dei piani di ricostruzione dei Comuni gravemente sinistrati dalla guerra, i fondi stanziati sono insufficienti. Il Ministero sta già intervenendo nella realizzazione di piani per 236 Comuni con una spesa di circa 95 miliardi e 500 milioni di lire.

Per poter programmare la realizzazione di detti piani in un quinquennio, data l'urgenza e la indifferibilità delle opere, occorrerebbe, continuando ad applicarsi il sistema di finanziamento differito, stanziare in bilancio un'annualità di 1.122 milioni, mentre il capitolo 5.591 dello stato di previsione prevede per il 1965 un'annualità di soli 200 milioni. Vi è anche una proposta di legge presentata alla Camera dall'onorevole Degan, la quale verrà ad ovviare in qualche modo a questa situazione.

Per il consolidamento ed il trasferimento degli abitati minacciati da movimenti franosi, problema di cui si è reso interprete il senatore Indelli con un ordine del giorno da lui presentato, vigono le provvidenze previste dalla legge 9 luglio 1908, n. 445, che — effettivamente — risultano inadeguate a risolvere il problema.

Attualmente, però, è allo studio lo schema di un disegno di legge che, rielaborando le norme della legge ora ricordata, le rende più rispondenti alle esigenze moderne.

Per quanto concerne l'aumento degli stanziamenti di bilancio, è certamente auspicabile che esso venga preso in considerazione in attesa che il provvedimento legislativo allo studio abbia concreta attuazione: comunque, assicuro il senatore Indelli e la Commissione tutta che questo problema non può che stare vivamente a cuore all'Amministrazione dei lavori pubblici.

Per quanto riguarda il problema della manutenzione dei fabbricati pubblici, sarei personalmente favorevole a studiare un provvedimento che prevedesse adeguati stanziamenti per la straordinaria manutenzione di tutti i nostri edifici pubblici, provvedimento che io ritengo possa avere una notevole sollecita funzione anticongiunturale. Tuttavia, in considerazione delle gravi necessità, alle quali occorre far fronte, nell'ambito del Ministero dei lavori pubblici, il problema del-

la manutenzione non può essere considerato — e credo che la Commissione sia d'accordo con me — di importanza assolutamente prioritaria.

CROLLALANZA. Quando la manutenzione si riferisce ad opere a contatto con l'acqua, sia marina che dolce, bisogna tener conto che ciò che oggi si potrebbe riparare con la spesa di 10, nel giro di due anni, richiederebbe una spesa di 100.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Personalmente mi sono sempre reso conto, come ho già detto, che un provvedimento per la manutenzione straordinaria, oltre ad essere estremamente utile sul piano specifico, potrà rivestire una notevole funzione anticongiunturale.

Ma ripeto, c'è da tener conto della limitatezza dei mezzi disponibili, anche nel settore delle opere pubbliche, nonostante la necessità di intervenire, rese più gravose e più urgenti dallo sfavorevole momento congiunturale: le esigenze sono infinite ed il bilancio del Ministero dei lavori pubblici sottoposto al vostro esame non sarà certo in grado di farvi fronte completamente.

Comunque, onorevoli senatori, vi invito ad esprimere il vostro parere favorevole all'approvazione dello stato di previsione di cui trattasi, tenendo in particolare conto della buona volontà che il Ministero ha dimostrato nell'affrontare i molteplici problemi che gli competono.

Prima di concludere il mio intervento desidero ora esprimere l'avviso del Governo sui vari ordini del giorno presentati, soffermandomi particolarmente su quelli sui quali non mi sono ancora pronunciato.

Il primo, presentato dai senatori Vidali, Gaiani, Vergani ed Adamoli, riguarda il porto di Trieste ed impegna il Governo:

*a*) a superare rapidamente l'*iter* della pratica inerente alla costruzione del molo VII;

*b*) a disporre il sollecito completamento dell'autostrada Trieste-Venezia e a rendere efficienti le comunicazioni stradali ed autostradali di Trieste e della regione Giulia con l'Austria e la Jugoslavia;

*c*) a completare il raddoppiamento del binario ferroviario nel tratto Trieste-Quarto d'Altino e la linea di circonvallazione ferroviaria di Trieste, nonchè a migliorare tutta la linea ferroviaria nazionale che collega Trieste all'Austria;

*d*) a proporre con urgenza le opere pubbliche indispensabili per evitare l'inquinamento del mare in relazione all'istallazione nel golfo del punto terminale dell'oleodotto Baviera-Adriatico.

Per quanto concerne l'ultimo punto, riguardante l'oleodotto Baviera-Adriatico, per la cui esecuzione vi è stata una concessione all'ENI, è pervenuta al Ministero dei lavori pubblici un'istanza da parte del comune di Grado, in quanto pare che il punto terminale dell'oleodotto danneggi l'economia turistica del Comune stesso; pertanto, il Comune ha fatto voti perchè detto punto terminale venga spostato nella zona territoriale di Trieste.

Di tale questione è stato investito il competente Ministero dell'industria e del commercio. Va tenuto però presente che il suddetto progetto dovrà essere esaminato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici: in quella sede, quindi, saranno esaminati i provvedimenti rivolti ad eliminare gli inquinamenti delle acque nel porto di Trieste.

Per quanto riguarda la circonvallazione ferroviaria di Trieste per il tratto che va da Grotte alla zona dei cantieri, è noto che i lavori sono in stato di avanzata realizzazione: per i restanti lavori la competenza è del Ministero dei trasporti.

Nel complesso, tuttavia, l'ordine del giorno del senatore Vidali ed altri è accolto dal Governo come raccomandazione.

Il secondo ordine del giorno, presentato dai senatori Gaiani, Adamoli, Fabretti, Vidali, Giacomo Ferrari, Vergani e Guanti, impegna il Governo ad affrontare la drammatica situazione del settore edilizio con un piano straordinario di emergenza per il pubblico intervento, capace di rimuovere tutti gli ostacoli burocratici ed amministrativi, avviando rapidamente le opere pubbliche programmate dallo Stato, dai Comuni e dalle Province, nonchè a promuovere una politica intesa ad una rapida ed estensiva applicazione della

legge n. 167 del 1962, incentivando gli espropri, le urbanizzazioni tecniche e sociali e le costruzioni private e degli enti per l'edilizia sovvenzionata, nell'ambito dei piani di zona previsti dalla legge medesima.

Tale ordine del giorno è accettato dal Governo come raccomandazione.

Il terzo ordine del giorno, presentato dai senatori Gaiani, Giacomo Ferrari, Guanti, Fabretti, Adamoli, Vergani, Vidali e Spezzano, impegna il Governo a sottoporre al Parlamento, immediatamente, un disegno di legge per la riforma urbanistica fondato sui seguenti criteri:

*a*) esproprio generalizzato di tutti i suoli necessari alla espansione ed alla trasformazione degli insediamenti, impedendo la formazione di rendite parassitarie a vantaggio dei privati;

*b*) indennità di espropriazione che annulli la rendita fondiaria urbana e sollevi le future regioni, i comprensori ed i Comuni da oneri di esproprio insostenibili dalla collettività;

*c*) cessione del diritto di superficie delle aree espropriate ed urbanizzate in modo da impedire la formazione di nuove plusvalenze;

*d*) immediata operatività dei criteri informatori della nuova legge, che, in attesa di costituire le Regioni, su tutto il territorio nazionale, senza limitazioni ed esoneri può essere attuata attraverso norme transitorie.

A questo proposito devo dichiarare ai presentatori dell'ordine del giorno che il Governo non può accettarlo in quanto esso contrasta con gli impegni presi dalle forze politiche che hanno dato vita al Governo in carica.

Di conseguenza, ai presentatori è riservato il diritto di sottoporre il loro ordine del giorno all'attenzione dell'Assemblea.

Il quarto ordine del giorno, presentato dai senatori Gaiani, Vidali, Guanti, Vergani, Adamoli e Giacomo Ferrari, impegna il Governo, considerato che il territorio polesano ha corso recentemente un grave pericolo per il temuto cedimento degli argini del Po:

1) ad attuare immediatamente le opere più urgenti atte a fronteggiare i maggiori pericoli incombenti;

2) ad affrettare i tempi di elaborazione e di attuazione di un piano organico di sistemazione del corso del Po, da monte al mare, capace di garantire la sicurezza delle popolazioni del Polesine e del delta e che sia, nel contempo, volto ad utilizzare le acque del fiume ai fini della navigazione interna, dell'irrigazione e della produzione di energia elettrica;

3) a predisporre, nel quadro di una programmazione generale dello sviluppo economico del Paese, i mezzi finanziari occorrenti al suddetto piano.

Tale ordine del giorno è accettato come raccomandazione: inoltre, desidero far presente che i finanziamenti già previsti per la risoluzione dei problemi di cui sopra verranno spesi con la massima sollecitudine.

Il quinto ordine del giorno, presentato dal senatore Crollalanza, invita il Governo ad assicurare il preciso adempimento dei tempi di esecuzione previsti per le autostrade Napoli-Bari e Bari-Bologna e prospetta la necessità, per quanto riguarda l'autostrada adriatica di dare la precedenza, nel tratto meridionale, al tronco Canosa-Foggia e di assicurare tempestivamente i raccordi delle suddette autostrade con i maggiori centri e porti del Mezzogiorno; prospetta, infine, la necessità di assicurare all'autostrada Napoli-Bari il naturale sbocco, mediante adeguate camionali, con Taranto-Brindisi-Lecce.

Su questo ordine del giorno ho già risposto in precedenza; comunque, ripeto che esso viene accolto come raccomandazione.

Il sesto e settimo ordine del giorno, presentati dal senatore Crollalanza, riguardano i problemi del vecchio centro storico della città di Bari. A tale proposito si invita il Governo ad assicurare la sollecita approvazione, da parte degli organi centrali della Amministrazione, delle varianti al piano regolatore della città pugliese, nonchè ad agevolare l'opera di risanamento del centro

storico, assicurando, con apposite leggi, adeguati contributi e finanziamenti a favore dei privati che intendano procedere al risanamento degli stabili di loro proprietà, nel rispetto delle onerose norme limitatrici previste dal piano regolatore.

Dirò che, in base alla legge n. 1844 riguardante il risanamento del « Centro storico di Bari », sono stati disposti finanziamenti per 4 miliardi per la costruzione di alloggi da destinare agli abitanti della zona della città vecchia.

I relativi fondi sono iscritti sul bilancio del Provveditorato alle opere pubbliche di Bari. La costruzione degli alloggi potrà aver luogo solo quando sarà stato adottato il piano di zona per la legge n. 167. Tale piano trovasi in corso di approvazione da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Ad ogni modo, i due ordini del giorno del senatore Crollalanza, di cui ho testè parlato, sono accolti dal Governo come raccomandazione; il primo, anzi, può essere accettato integralmente.

L'ottavo ordine del giorno, anch'esso è del senatore Crollalanza e con esso viene prospettata la inderogabile necessità di reperire adeguati mezzi finanziari per il completamento di tutte le opere previste dal piano regolatore del porto di Bari, e si invita il Ministero a disporre, senza ulteriori indugi, l'esecuzione del primo stralcio di lavori per i quali è disponibile il finanziamento della Cassa per il Mezzogiorno.

Posso in proposito aggiungere che i lavori di esecuzione per le opere finanziate sono già in corso e si prevede che potranno avere termine entro due mesi. Ci sarà però bisogno di una perizia suppletiva.

C R O L L A L A N Z A . Queste informazioni sono inesatte perchè vi è solo il finanziamento di un miliardo e 200 milioni per la costruzione della stazione marittima.

D E' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Mi riferisco ai lavori già in corso che verranno rapidamente ultimati; invece, per i lavori finanziati, si farà il possibile per realizzarli al più presto, anche se vi sarà bisogno di perizie suppletive.

Comunque, anche questo ordine del giorno del senatore Crollalanza è accolto dal Governo come raccomandazione.

Vi è poi l'ordine del giorno presentato dal senatore Indelli che riguarda il consolidamento degli abitati. In proposito ho già fatte alcune considerazioni. Tale ordine del giorno, naturalmente, può essere accolto come raccomandazione.

Vi è poi un altro ordine del giorno presentato dal senatore Indelli. Si tratta del « Piano bianco ». Tale ordine del giorno viene accolto come raccomandazione: alcuni importanti provvedimenti sono in fase avanzata di studio.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno presentato dal senatore Indelli, che stabilisce che il 20 per cento è a carico degli enti locali per la viabilità, dichiaro che viene accolto come raccomandazione.

Vi è un altro ordine del giorno presentato dal senatore Indelli, riguardante la viabilità comunale. Anche questo viene accolto come raccomandazione. Bisogna, naturalmente, tener presente che vi è un grosso problema di copertura.

Vi è poi un ordine del giorno presentato dal senatore Indelli che riguarda lo studio e l'attuazione del processo di disalinizzazione dell'acqua di mare.

Il problema non è di competenza del Ministero dei lavori pubblici. Si tratta, però, di un problema indubbiamente interessante, in ordine al quale potrà essere svolta una funzione di stimolo, soprattutto presso il Consiglio nazionale delle ricerche e presso la Cassa per il Mezzogiorno, che lo sta studiando. Anzi, il Ministero dei lavori pubblici ha già designato alcuni funzionari perchè partecipino ad una Commissione di studio di questi problemi presso il Consiglio nazionale delle ricerche. L'ordine del giorno, pertanto, è accolto come raccomandazione.

L'ordine del giorno presentato dal senatore Giacomo Ferrari sulla navigazione interna è accolto come raccomandazione.

L'altro ordine del giorno presentato dal senatore Giacomo Ferrari sull'eliminazione delle case malsane è parimenti accolto come raccomandazione. Naturalmente la completa

soluzione del problema dovrà prevedere ulteriori, massicci finanziamenti.

Per quanto riguarda l'altro ordine del giorno presentato dal senatore Giacomo Ferrari, che lamenta la carenza dei ruoli per alcuni dipendenti del Ministero dei lavori pubblici, ho già risposto; esso è accolto come raccomandazione.

G I A N C A N E . Vorrei pregare l'onorevole Sottosegretario, se è possibile, di fissarmi un appuntamento per poi fornirmi, magari in via breve, delle delucidazioni in merito a quella mia richiesta del ponte Punta Penna-Pizzone, per la circonvallazione di Taranto, avente lo scopo di snellire il traffico.

D E' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* In ogni caso, per tutte le questioni trattate sono a disposizione per fornire ulteriori elementi. Farò avere agli interessati maggiori dati, dei quali sono in possesso: comunque prego gli onorevoli senatori di volermi fare avere precisi appunti.

P R E S I D E N T E . Abbiamo così concluso l'esame dello stato di previsione.

G A I A N I . Desidero sapere se il senatore Zannier, estensore del parere, trasmetterà alla 5ª Commissione un parere a nome della maggioranza della nostra Commissione, o se terrà conto anche delle opinioni della minoranza.

P R E S I D E N T E . S'intende che il parere del senatore Zannier sarà il parere della maggioranza della Commissione; anche perchè è ammessa esplicitamente la possibilità di un parere della minoranza.

G A I A N I . Desidero allora sottolineare che il parere del senatore Zannier è il parere della maggioranza della Commissione, mentre è chiaro che il nostro voto è contrario all'approvazione del bilancio.

P R E S I D E N T E . Poichè non vi sono osservazioni, s'intende che la Commissione dà mandato al senatore Zannier per la formulazione del parere favorevole allo stato di previsione in esame, da trasmettere alla Commissione finanze e tesoro.

(*Così rimane stabilito*).

*La seduta termina alle ore 15,15.*

---

Dott MARIO CARONI
Direttore gen dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari