N. 2394-A
Resoconti IX

BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 1968

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

(Tabella n. 9)

Resoconti stenografici della 7ª Commissione permanente

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

INDICE

SEDUTA DI MERCOLEDI 20 SETTEMBRE 1967

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 2, 5, 23
ADAMOLI 12, 14, 15
CHIARIELLO 21, 23
DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 5, 6, 9, 12, 15, 18, 19, 20, 23
DERIU 15
GAIANI 5
GENCO, *relatore* 2, 5, 6, 9, 11, 18
INDELLI 11, 12
ZANNIER 16, 18, 19, 20

SEDUTA DI GIOVEDI 21 SETTEMBRE 1967

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 23, 31, 44, 45, 46
DE COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* . . . 26, 27, 33, 34, 35, 39, 43, 45, 46
DE UNTERRICHTER 30, 31, 33
FABRETTI 28, 34, 43, 46
FERRARI Giacomo 29
GAIANI . . . . . *Pag.* 23, 26, 27, 39
GENCO, *relatore* 32, 33, 35
LOMBARDI 30

SEDUTA DI MERCOLEDI 20 SETTEMBRE 1967

Presidenza del Presidente GARLATO

La seduta è aperta alle ore 9,40.

Sono presenti i senatori: Adamoli, Chiariello, Corbellini, Deriu, de Unterrichter, Ferrari Giacomo, Focaccia, Gaiani, Garlato, Genco, Giancane, Giorgetti, Guanti, Indelli, Jervolino, Massobrio, Spataro, Spezzano, Vidali e Zannier.

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

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1968

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

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca l'esame del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1968. - Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici ».

Invito il senatore Genco a riferire sullo stato di previsione suddetto.

G E N C O , *relatore*. Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli senatori, prima di iniziare la mia esposizione sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici mi sia consentito esprimere il mio rincrescimento per l'assenza del ministro Mancini; la discussione che stiamo per affrontare richiedeva infatti, per la sua importanza, la presenza del responsabile del Dicastero dei lavori pubblici e, con ciò dicendo, sia ben chiaro che non intendo venir meno alla stima ed al mio apprezzamento nei confronti del Sottosegretario de' Cocci di cui tutti riconosciamo il valore.

Fatta questa osservazione preliminare passo ora all'esame del bilancio che ci sta dinanzi e, innanzi tutto, desidero segnalare alla Commissione che, in questi ultimi tempi, l'azione del Ministero dei lavori pubblici ha assunto un ritmo più intenso in dipendenza dell'applicazione delle norme, relative alla semplificazione e acceleramento delle procedure, di cui al titolo III del decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, che sono scadute il 31 dicembre 1966 e che sono state ulteriormente prorogate al 31 dicembre 1967.

In proposito, a mio avviso, sarebbe utile ed opportuno approvare un'ulteriore proroga di queste norme non per un anno ma per due, data la prossima scadenza della legislatura. Consigliano questo provvedimento i benefici risultati finora conseguiti con l'applicazione delle disposizioni del decreto di cui trattasi; vi è da segnalare, in particolare, che la mancata proroga dell'articolo 9 di tale decreto ha riproposto per i Comuni il problema del reperimento di fondi mediante mutui, onde la necessità di mettere in grado gli enti locali di poter fronteggiare adeguatamente i loro problemi economici con appropriate provvidenze.

Passando all'esame dei singoli settori che interessano il bilancio del Ministero dei lavori pubblici dirò che, in occasione della discussione dello stato di previsione relativo al 1967, per la ristrettezza del tempo a disposizione fui costretto a limitare la mia relazione alla parte generale del bilancio senza fare alcun cenno nè all'edilizia abitativa nè alle aziende i cui bilanci sono allegati a quello del Ministero; su questi argomenti, nella mia esposizione odierna, mi intratterrò pertanto diffusamente perchè non è possibile ignorare i problemi ad essi relativi.

Comunque, per seguire un certo ordine, mi atterrò alla progressione con cui gli argomenti sono trattati nella nota preliminare allegata al bilancio.

Per quanto riguarda la viabilità statale, i relativi stanziamenti vengono iscritti nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici per essere poi assegnati all'ANAS sotto forma di contributi per l'esecuzione di opere stradali di sua competenza.

Nel settore della viabilità non statale l'attività del Ministero è rivolta principalmente alla manutenzione ordinaria delle strade provinciali, all'esecuzione a carico diretto di numerose strade di allacciamento intercomunali, alla concessione di sussidi agli enti locali per opere stradali, alla concessione di contributi integrativi per l'esecuzione di lavori di sistemazione, ammodernamento e costruzione di strade comunali.

C'è da tener conto che al Mezzogiorno è destinato non meno del 50 per cento dello stanziamento previsto.

Per le nuove costruzioni ferroviarie devo confessare, onorevoli senatori, che il poco tempo a disposizione concesso a noi relatori per lo studio dei bilanci non mi ha permesso di accertare di persona quale sia lo stato dei lavori in questo settore che, tra l'altro, non si comprende perchè debba dipendere dal Ministero dei lavori pubblici e non da quello dei trasporti. Alcuni di questi tronchi ferroviari, infatti, sono a « mezza-

dria » tra questi due Ministeri e, di conseguenza, si verificano interferenze che certo non favoriscono il buon andamento di queste opere.

C'è anche da dire che del completamento di certe linee, come la Caltagirone-Gela, si parla da anni ed anni e, francamente, non si comprende la ragione per cui questo tratto ferroviario di soli 30 chilometri non giunga mai a termine; accadrà, al momento della sua ultimazione, che ci accorgeremo che quel tronco non è più necessario perchè sarà surrogato da altri mezzi di trasporto!

Comunque, da dieci anni a questa parte, nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici è regolamente previsto uno stanziamento per la ferrovia Caltagirone-Gela e lo stesso dicasi per la linea Paola-Cosenza, anche se quest'ultima si trova in uno stadio di costruzione più avanzato. Su quel tratto di poco meno di 25 chilometri, tuttavia, non si stanno eseguendo soltanto i lavori del tronco ferroviario ma anche quelli di una super-strada che, per essere ultimati, attendono solo il completamento di una galleria a quota 700 metri.

Sorge quindi spontanea una domanda: perchè effettuare sullo stesso itinerario queste due opere? L'una avrebbe dovuto escludere l'altra ma, purtroppo, per motivi di prestigio, si stanno eseguendo tutte e due!

Circonvallazione di Roma. È in costruzione un nuovo tronco di linea ferroviaria allacciante la stazione di Maccarcse con quella di Roma-smistamento.

La costruzione di questa linea, che è indispensabile per lo snellimento del servizio del nodo ferroviario di Roma, è in corso dall'anno 1946. Sono stati autorizzati fino ad oggi sui bilanci ordinari di ogni esercizio oltre dieci miliardi. Nell'esercizio in corso sono stanziati due miliardi ed è previsto che per il completamento occorrano altri 17 miliardi; ciò che vorrei far notare al Ministro è che non sono i 17 miliardi che mi preoccupano, ma gli anni che occorrono per completare quest'opera. La spesa influenzerà indubbiamente in modo negativo la decisione del Ministero, perchè, se oggi è prevista una spesa di 17 miliardi per il completamento, protraendosi i lavori per altri due o tre anni, non basteranno più 17 miliardi, ma ce ne vorranno 20 o 25.

Lo stesso si dica per il riordino dei servizi ferroviari di Savona, per la costruzione della linea di circonvallazione di Palermo e per le le opere ferroviarie nel territorio di Trieste e del Friuli-Venezia Giulia.

Per queste ultime opere fu autorizzata nel 1958 una spesa di 10 miliardi, di cui 6,4 miliardi destinati alla circonvallazione di Trieste e lire 3,6 miliardi alla costruzione di un nuovo tratto della linea S. Giovanni al Natisone-Redipuglia.

Nel corso del corrente esercizio saranno impegnate, dice la relazione, le ultime disponibilità dello stanziamento, pari al 25,80 per cento dello stanziamento stesso.

Il compimento delle opere, data l'entità delle somme occorrenti, sarà rinviato ad anni successivi. Anche in questo caso sarebbe opportuno conoscere quanti anni ancora occorrano per il completamento dei lavori.

Passiamo ora all'esame delle opere marittime.

Nel piano di sviluppo economico quinquennale, come sapete, sono previsti, per la sistemazione dei porti, interventi per complessivi 260 miliardi. Con legge 27 ottobre 1965, n. 1200, fu stanziata una prima *tranche* di 75 miliardi, i quali, insieme ai 44 miliardi messi a disposizione dalla Cassa per il Mezzogiorno, servono per le necessità più urgenti. Nel programma di distribuzione dei 75 miliardi, operato dai Ministeri interessati, sono stati seguiti criteri di concentrazione degli interventi. Anche la Cassa per il Mezzogiorno segue questo criterio, sicchè, su 144 porti classificati, solo 29 furono inclusi nel programma stesso. Per il 1968 sono stati stanziati 5 miliardi in bilancio, che, aggiunti alle somme già autorizzate, portano a 20 miliardi l'ammontare disponibile, così da accelerare ulteriormente il programma citato, relativo ai 29 porti.

Le predette somme sono riservate per il 70 per cento all'Italia meridionale e serviranno per il completamento delle opere foranee e delle opere interne dei porti. Risulta inoltre da un accertamento fatto dal Ministero che, per cento all'Italia meridionale e serviranguerra, è necessaria una spesa di circa 4 mi-

liardi. Per quanto concerne i porti di 4ª classe, infine, c'è un limite di impegno di 50 milioni, che consentirà di finanziare in parte limitatissima le richieste giacenti presso il Ministero dei lavori pubblici, che riguardano molti porti soprattutto dell'Adriatico.

Permettetemi di dirvi a questo proposito, che, intervenendo solo a favore dei porti delle grandi città e non di quelli dei piccoli centri, si determina una disparità di trattamento tra i cittadini italiani. Pensate che sulla costa adriatica, oltre al porto di Bari, per il quale noi abbiamo speso tante parole, oltre a quelli di Brindisi e di Taranto, ci sono città, come ad esempio Manfredonia, Barletta, Trani, Molfetta, Giovinazzo, Monopoli, eccetera, che vantano tradizioni marinare, le cui flotte pescherecce limitano il loro raggio d'azione all'Adriatico, al Mediterraneo, al Tirreno, non avendo la possibilità di dedicarsi alla pesca oceanica. Bisogna quindi programmare la distribuzione dei fondi previsti per il quinquennio 1966-70. Basteranno per tutti i porti, anche per quelli non considerati? Di tanto in tanto sento affiorare richieste di porti aventi una particolare giustificazione, come ad esempio i porti nuovi. A questo proposito, se non sistemiamo i porti vecchi, dove andremo a cercare i fondi per i porti nuovi?

Passiamo ora alle opere idrauliche e agli impianti elettrici. Esauriti da tempo i finanziamenti previsti dalle leggi 9 agosto 1954, n. 638, e 25 gennaio 1962, n. 11, negli ultimi anni si è provveduto con la legge di bilancio a stanziare i fondi necessari, per la prosecuzione della sistematica regolazione dei corsi d'acqua naturali.

Ricordo a questo proposito che recentemente è stata approvata la legge per la difesa del suolo, che stanzia somme per 200 miliardi, di cui 90 a carico del Ministero dei lavori pubblici e 110 a carico del Ministero dell'agricoltura, per la prosecuzione degli interventi previsti dal piano orientativo generale.

Altre opere saranno eseguite con gli stanziamenti previsti per la liquidazione dei danni alluvionali. È stato detto e ribadito, in occasione della discussione del relativo provvedimento, che queste somme erano insufficienti; inoltre io devo lamentare che il Ministro dei lavori pubblici abbia escluso la possibilità che il 40 per cento di dette somme fosse riservato al Mezzogiorno.

Onorevoli colleghi, avevamo previsto delle visite in Sicilia e in Puglia, ma non le abbiamo fatte; sarebbe interessante percorrere la costa ionica o tirrenica, per avere un'idea della quantità enorme di torrenti con letti di due o tre chilometri, che caratterizzano le coste della Calabria, dove lo sfaldamento del terreno è impressionante, tanto da giustificare la frase di Giustino Fortunato « Sfasciume geologico, pendulo tra due mari ».

Quest'anno non abbiamo avuto precipitazioni; negli ultimi giorni si sono avute brevi piogge, che non hanno causato, per fortuna, danni rilevanti, ma se dovesse verificarsi un ottobre o un novembre piovoso, anche qui bisognerebbe cercare di correre ai ripari.

Dice la relazione del Ministero che sarà proseguita la concessione di contributi, per la costruzione di serbatoi e di laghi artificnali. Voi sapete che ci sono delle sovvenzioni per kilowattora idrico-termici e per chilogrammi di rame impiegato nella costruzione degli elettrodotti, e sapete che questi contributi sono riservati, dice la relazione, con preferenza all'ENEL, alle aziende municipalizzate ed agli enti pubblici.

A me non risulta che siano dati contributi ad altri enti, comunque credo che l'ENEL non fruisca di questi contributi per costruire nuovi serbatoi e nuovi elettrodotti perchè, a quanto mi consta, queste opere non sono state eseguite. Vorrei comunque dire al rappresentate del Governo che se queste agevolazioni per gli impianti elettrici non sono utilizzate dall'ENEL il Ministero dovrebbe concederle a quanti, privati o enti, potranno richiederle.

Edifici per il culto. Le città ed i paesi si espandono sempre più e, pertanto, si rendono necessari anche questi edifici; con le autorizzazioni previste per il 1968, si provvederà al finanziamento delle opere secondo il programma che sarà formulato dalla Pontificia commissione per l'arte sacra.

Edilizia scolastica. Con l'approvazione delle leggi 18 dicembre 1964, n. 1358, e 13 luglio 1965, n. 874, un nuovo impulso è stato dato all'attività del settore; il Ministero dei lavori pubblici non ha previsto comunque nel suo bilancio alcuno stanziamento destinato all'edilizia scolastica perchè l'intera materia è stata regolata dalla legge sull'edilizia scolastica di recente approvata.

Edilizia abitativa. Nel bilancio sono previsti stanziamenti per l'attuazione di un programma quinquennale, dell'ammontare complessivo di 50 miliardi, per costruire, a carico dello Stato, case per i senza tetto; non una lira di finanziamento viene prevista a favore delle cooperative.

D E' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* A ciò provvede la somma accantonata nel fondo globale.

G E N C O , *relatore.* Sotto la voce « edilizia abitativa », nella nota preliminare, si legge inoltre: « Ai suddetti interventi (quelli a favore dei senza tetto) vanno ad aggiungersi quelli di competenza della GESCAL e di altre Amministrazioni ed Enti ».

Ho dedicato parte delle vacanze estive ad occuparmi dell'opera svolta da questi enti; per esempio, mi sono reso conto che in una città della provincia di Bari la GESCAL ha completato da ben due anni la costruzione di 1.400 appartamenti che, tuttavia, non possono essere utilizzati in quanto mancanti di allacciamento idrico, di fogne, di luce elettrica, eccetera.

Ebbene, le cose vanno per le lunghe perchè si discute se queste opere sono a carico del Comune, che non ha una lira disponibile, del Ministero dei lavori pubblici (che per la verità non si comprende perchè dovrebbe intervenire) o della stessa GESCAL. Sono intervenuto direttamente presso il Presidente di questo ente per fargli presente che, in due anni, erano andati perduti dai 40 ai 50 milioni di soli affitti, che si era costretta l'impresa a impiegare giorno e notte un guardiano per la sorveglianza degli appartamenti, che, infine, con le entrate che si sarebbero potute ricavare dagli affitti sarebbe stato possibile costruire tutte le infrastrutture necessarie; ma alle mie domande non è stata data una risposta soddisfacente!

G A I A N I . In base alle norme in vigore la GESCAL può sostituirsi, salvo rivalsa, ai Comuni nella realizzazione di queste opere.

D E' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Però, le delibere della GESCAL non sono state approvate dal Ministero del lavoro perchè viziate di illegittimità.

G E N C O , *relatore.* La verità è, onorevole Sottosegretario, che in Italia manca un organo, un ente in grado, ad un certo momento — magari « sorvolando » non « scavalcando » le leggi —, di disporre certi interventi!

Tornando alla questione delle sovvenzioni alle cooperative, vorrei domandare al Sottosegretario con quali criteri vengono distribuiti i fondi a ciò destinati. Quando si vedono sperequazioni ed ingiustizie è infatti spontaneo domandarsi quale sia la « chiave » giusta che apre certe porte attraverso le quali solo pochi riescono ad entrare!

P R E S I D E N T E . Questi inconvenienti sono determinati dall'insufficienza degli stanziamenti!

G E N C O , *relatore.* Nel settore dell'edilizia pubblica l'attività del Ministero riguarda principalmente la manutenzione ordinaria e straordinaria degli edifici pubblici statali, la costruzione di edifici da destinare a sedi municipali e la costruzione, l'ampliamento e la sistemazione degli archivi di Stato; per le necessità più urgenti è stata legislativamente autorizzata la spesa di 2 miliardi di lire. Il relatore ritiene tale stanziamento insufficiente poichè ancora molte, per non dire troppe, sono le amministrazioni pubbliche allocate in edifici privati per l'affitto dei quali lo Stato spende annualmente ingenti somme.

Per quanto riguarda le opere a tutela del patrimonio storico-artistico l'intervento del Ministero è determinato di volta in volta da leggi speciali; comunque, l'opera svolta dal-

la pubblica Amministrazione in questo campo non è molto rilevante.

Opere igienico-sanitarie: in questo settore è il caso di parlare di « dolenti note »! È noto, infatti, che, soprattutto per quanto riguarda gli acquedotti e le fognature, le esigenze del Paese sono tuttora rilevanti, come dimostrano le numerose richieste di contributo presentate dai Comuni e dai loro consorzi, richieste che — per la maggior parte — non vengono esaudite. Eppure, onorevoli senatori, ad un certo momento è stato dichiarato che la Cassa per il Mezzogiorno aveva completato i suoi obblighi relativamente a queste infrastrutture! Ma così non è stato, sicchè ci sono interi paesi, interi quartieri di alcune nostre città, privi delle opere di urbanizzazione igienico-sanitarie.

Le disposizioni che prevedono e disciplinano l'intervento dello Stato per agevolare l'esecuzione di queste opere di conto degli enti locali sono contenute nella legge 3 agosto 1949, n. 589, e successive modificazioni ed integrazioni. Dette agevolazioni si concretano nella concessione di contributi costanti annui, per 35 anni, nella misura dal 2 al 5 per cento, sugli interessi e consentono la realizzazione di opere di approvvigionamento idrico, di impianti e reti di fognature, di cimiteri, mattatoi, lavatoi, eccetera.

Con il limite di impegno di lire 2 miliardi, calcolando nel 4 per cento la misura media dei contributi da concedersi per le suindicate opere, potrà autorizzarsi l'esecuzione di lavori per 50 miliardi di lire, di cui 25 miliardi nei territori dell'Italia meridionale ed insulare. Non c'è bisogno di dire che tali stanziamenti sono del tutto insufficienti, soprattutto se teniamo conto che moltissimi sono i Comuni che non hanno possibilità di delegare cespiti per la realizzazione di queste opere.

Nell'Italia meridionale non solo piccoli centri, infatti, ma grosse città non hanno ancora le fognature! E pongo in proposito al rappresentante del Governo una domanda che forse mai prima gli è stata rivolta: per quanto riguarda la rete di distribuzione del metano, i Comuni per mezzo di quale legge possono affrontare le spese relative a queste realizzazioni?

Al riguardo, in una situazione molto particolare si trovano tre città del meridione: Matera, Altamura e Gravina.

Delle tre città la più fortunata, dal punto di vista della vicinanza al metanodotto, è Altamura la quale è rasentata, nella sua zona periferica, dal metanodotto che dalla zona di Ferrandina si spinge fino a Bari; Matera, pur distando dalla rete di distribuzione del metano alcuni chilometri, si trova però in una condizione migliore perchè, come a Gravina, il sottosuolo è facilmente trasforabile mentre ad Altamura è costituito da una roccia dura come la dolomitica che triplica addirittura le difficoltà ed i costi dei condotti.

In questo centro, pertanto, pur avendo il metano a portata di mano, non si può utilizzarlo perchè mancano i due miliardi per realizzare le opere necessarie.

D E ' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* L'ENI è stato interessato alla questione?

G E N C O , *relatore.* Il metano per adesso non l'abbiamo e, dal momento che il Ministero prevede la realizzazione di opere di approvvigionamento idrico, perchè non inseriamo anche queste opere di distribuzione del metano, a favore di quelle città che possono averne bisogno?

Per quanto attiene al piano regolatore degli acquedotti, ne abbiamo parlato a lungo non più tardi di due mesi fa e ricorderete lo scontro cortese ma fermo che ebbi a questo proposito con il senatore Indelli. La spesa prevista per l'attuazione del piano ascende fino all'anno 2015 a 1.844 miliardi di lire. Come vedete, si tratta di cifre rilevanti. Naturalmente, queste somme vanno lievitando con il tempo.

Entro il 17 marzo del 1968 sarà emanata la legge delegata per la realizzazione di tale piano; pertanto, nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici dovranno essere iscritti gli stanziamenti per la concessione di contributi ai fini della realizzazione delle opere previste dal piano.

Questi finanziamenti possono calcolarsi approssimativamente in lire un miliardo e mezzo per interventi in annualità e in lire

21 miliardi in unica soluzione. Ma qui, onorevoli colleghi, mi sembra di dover cogliere l'occasione per parlare in modo precipuo del problema dell'acqua.

Il Ministero ha fatto il piano regolatore degli acquedotti, però nessun organo in Italia, a cominciare dal Ministero dei lavori pubblici, si è posto in maniera pressante il problema dell'acqua, che è un problema di rilevanza mondiale.

Alcuni mesi fa il Presidente degli Stati Uniti ha ammonito: « Risparmiate e adoperate con cautela l'acqua, perchè non è lontano il giorno in cui il mondo, ancor più della fame, soffrirà la sete ».

Faccio mio questo monito. Io vengo da una regione particolarmente sitibonda, che ha attraversato un periodo di due mesi (giugno e luglio) particolarmente siccitoso. Mi è stato anche detto che nel Veneto si è creata una situazione simile, ma in quest'ultima zona, quando si parla di periodi siccitosi, si intende assenza di acqua per un mese, non per più mesi. L'approvvigionamento dell'acqua per le nostre campagne ha assunto forme costosissime e gravose: pensate che durante l'estate scorsa, in Puglia, un metro cubo d'acqua è stato pagato 1.000 lire.

Abbiamo visitato insieme gli impianti del Peschiera e abbiamo appreso in quella circostanza che l'acqua nel comune di Roma viene venduta a un prezzo medio di lire 10 a metro cubo. Io non ho voluto portare la statistica del prezzo dell'acqua dell'acquedotto pugliese. Quest'ultimo distingue l'acqua a seconda della posizione topografica degli abitati serviti. Quelli che sono sul mare come Bari pagano l'acqua a un prezzo diverso da quello corrisposto dagli abitati situati in alto come Altamura, Matera, Gravina, Santeramo, che pagano l'acqua dieci lire di più al metro cubo.

Sapete quanto costa da noi l'acqua per usi potabili? Novantotto lire al metro cubo. Se andaste a prendere l'acqua da un idrante, per un uso occasionale, la paghereste 138 lire al metro cubo e con tutti gli annessi e connessi si arriverebbe intorno alle 150 lire.

Ecco il punto a cui volevo arrivare. Il Ministro si deve preoccupare di ciò. Vi sono dei beni di consumo generale che debbono avere lo stesso prezzo in tutto il territorio nazionale. L'acqua è un bene di vitale importanza, per cui le parole di San Francesco « Laudato si', mi Signore, per sora acqua, la quale è molto utile, et umele, et preziosa et casta », sono di attualità. L'acqua è un bene tale che non è possibile concepire che alcuni italiani, solo perchè risiedono duecento metri più in alto paghino più di quelli che stanno in basso e che gli italiani di Roma paghino l'acqua dieci lire mentre i pugliesi la pagano novanta lire al metro cubo.

Concludendo su questo argomento, sul quale ho detto abbastanza, ritengo opportuno che il Ministero dei lavori pubblici si renda promotore non dico di una campagna, ma di una forma qualsiasi di propaganda, intesa a far capire agli italiani che l'acqua va risparmiata e consumata *cum grano salis*, che l'acqua è un bene prezioso e che bisogna far tesoro di tutte le sorgenti e le fonti disponibili, evitando ogni spreco. Anche i liquami non andrebbero sprecati. A Bari, l'acqua di fogna della città, in ragione di 40.000 metri cubi al giorno viene riversata nell'Adriatico, infettando il mare per un raggio di tre o quattro chilometri, mentre, trattandosi di sostanze fertilissime, questi residuati sarebbero molto utili per l'agricoltura. Ricordo che i tedeschi, a Berlino, nonostante la divisione della città, utilizzano l'acqua del fiume, debitamente sterilizzata e filtrata, per bere e si servono inoltre dei liquami per irrigare i terreni circostanti. Noi invece, che pur scarseggiamo di acqua, ci permettiamo il lusso di buttar via sostanze che, come ho detto, sono utilissime.

Per quanto riguarda l'edilizia ospedaliera, è stata accantonata sul « Fondo globale » per l'anno 1968 la somma di lire 3 miliardi, per autorizzare un limite di impegno di eguale importo. Questa spesa, calcolando nel 4 per cento la misura media del contributo da concedersi, consentirà di programmare nuove opere per 50 miliardi nell'Italia meridionale e insulare e per 25 miliardi in quella settentrionale e centrale, ma poichè il Ministero della sanità ha allo studio la nuova legge ospedaliera, che non sarà una legge di assetto amministrativo ma anche una legge di fi-

nanziamento, l'argomento va trattato in altra sede.

Circa le opere in dipendenza di pubbliche calamità naturali, va segnalata una strana circostanza: esistono degli stanziamenti niente meno che per i danneggiati dal terremoto della Marsica, avvenuto nel gennaio 1915. Faccio inoltre rilevare che i finanziamenti disposti a favore dei terremotati dell'Irpinia non hanno consentito fino a oggi (il terremoto avvenne nell'agosto del 1962 e oggi siamo al settembre del 1967) di soddisfare le esigenze di ricostruzione e di rinascita delle zone colpite.

Opere in dipendenza di danni bellici. Alla riparazione di tali danni il Ministero provvede con autorizzazioni di spesa in unica soluzione ed in annualità.

Gli stanziamenti per opere a pagamento immediato riguardano principalmente la riparazione o la ricostruzione dei beni dello Stato, degli enti pubblici, delle istituzioni pubbliche di beneficenza e di assistenza, degli edifici di culto, eccetera.

Per quanto concerne i limiti di impegno per opere a pagamento differito, essi riguardano anche l'attuazione dei piani di ricostruzione di 202 comuni, di cui 108 nell'Italia meridionale ed insulare che, per ragioni tecnico-finanziarie, non sono in grado di provvedervi direttamente.

L'attuazione dei piani di ricostruzione, in attesa dell'applicazione delle nuove norme urbanistiche, rappresenta oggi l'unica disposizione normativa che disciplina, sia pure nell'ambito delle zone interessate dall'evento bellico, il normale riassetto degli abitati. Tale settore è stato valutato nella giusta misura dal Parlamento che, con la legge 13 luglio 1966, n. 610, non solo ha prorogato la realizzazione dei piani già scaduti a tutto il 1967, ma ha consentito che i piani non completamente realizzati mantengano la loro efficacia nonostante l'intervenuta approvazione dei piani regolatori.

Opere varie. In questa rubrica sono raggruppate le spese non suscettibili di una classificazione più precisa.

Particolare citazione meritano lo stanziamento di 1.200 milioni per l'impianto di nuovi cantieri scuola ed il limite di impegno di lire 1.060.000.000 autorizzato dalla legge 25 novembre 1964, n. 1280, per la concessione di contributi a favore del comune di Roma per l'esecuzione di opere pubbliche di sua competenza.

Calcolando tali contributi nella misura media del 4 per cento, con il limite di impegno suindicato potranno essere realizzati lavori di varia natura, igienico-sanitari, di viabilità, di edilizia scolastica, per un importo di circa 25 miliardi di lire.

Venendo ora, dopo aver esposto le direttive in base a cui opera l'attività del Ministero, alle relative previsioni di spesa, dirò che il bilancio per l'anno finanziario 1968 reca spese per complessivi milioni 488.122,8 di cui milioni 70.148,4 per la parte corrente e milioni 417.974,4 per la parte in conto capitale.

Va peraltro posto in evidenza che, con riferimento ai provvedimenti legislativi in corso che rientrano nella competenza del Ministero dei lavori pubblici, negli appositi fondi speciali del Ministero del tesoro sono stati accantonati milioni 2.750 per la parte corrente e milioni 118.462,5 per la parte in conto capitale, talchè, complessivamente, le spese del Ministero ammontano in sostanza a milioni 609.335,3, di cui per la parte corrente milioni 72.898,4 e per la parte in conto capitale milioni 536.436,9.

In proposito, va però tenuto presente che una notevole parte degli stanziamenti previsti in bilancio è assorbita da impegni di spesa a pagamento differito e, pertanto, il bilancio viene irrigidito da vecchi impegni dai quali lo Stato non può prescindere perchè le opere sono state eseguite e bisogna naturalmente pagarle.

Prima di concludere la mia sommaria esposizione sul bilancio in esame desidero porre l'accento su due problemi ai quali ho già accennato, ma che è opportuno richiamare ancora una volta all'attenzione dell'onorevole Sottosegretario e dei colleghi: mi riferisco all'edilizia abitativa ed all'elettrificazione rurale.

Richiamato quanto esposto più avanti circa l'edilizia abitativa, ritengo necessario aggiungere su questo problema talune considerazioni.

È necessario, a mio avviso, che i cittadini italiani si convincano che lo Stato non è in condizioni di regalare una casa a nessuno, neanche ai meno abbienti; è necessario che i cittadini comprendano che, se desiderano una casa propria, devono compiere uno sforzo personale per raggiungere l'obiettivo; certo, lo Stato deve incentivare questi sforzi ed i provvedimenti di legge che finora abbiamo approvato non rispondono che parzialmente allo scopo.

È stato recentemente approvato lo stralcio della legge urbanistica; purtroppo, i risultati che si sono fino a questo momento raggiunti non sono tra i più soddisfacenti; per esempio, nella città di Bari vi era una discreta attività edilizia che però, dal giorno in cui è entrata in vigore la suddetta legge, ha subìto una battuta d'arresto, perchè il Comune ha sospeso tutte le licenze e così, da due mesi, è tutto fermo: con quali conseguenze potete ben immaginare.

D E ' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Saranno sorte questioni relative al piano regolatore o all'urbanistica cittadina; la legge stralcio, come ogni nuova legge, pone problemi di adattamento.

G E N C O , *relatore.* Ho contatti frequenti con quanti operano nel settore dell'edilizia e mi sono reso conto che qualche Comune più « furbo », in attesa che la legge urbanistica fosse pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale,* si è affrettato a fare approvare i progetti per evitare la disoccupazione nel campo dell'edilizia, mentre altri Comuni si trovano ora in serie difficoltà.

Sempre per quanto riguarda la città di Bari ricordo alla Commissione che, a chiusura della discussione sulla legge urbanistica, io domandai al ministro Mancini: che cosa avverrà, in conseguenza di queste norme, dei vecchi quartieri della città? Dei fabbricati a due piani che verranno ora sostituiti da nuovi edifici a cinque piani?

Il Ministro rispose che avrebbe provveduto mediante l'emanazione di un apposito regolamento, emanazione che io auspico avvenga al più presto per snellire le procedure per la concessione dei benefici di legge.

Il problema dell'edilizia abitativa va dunque affrontato con deciso realismo; non si può dimenticare che in molti centri, anche importanti, una quantità enorme di gente continua a vivere non in case, ma in grotte, in condizioni che ben poco hanno di umano.

Quando, in certi paesi della Basilicata, nei quartieri di città come Andria, Gravina, eccetera, si cominceranno a costruire case degne di questo nome? Vi sono ancora migliaia di famiglie che vivono a gruppi di dieci e più persone in ambienti di pochi metri quadrati, senza impianti d'acqua, senza fognatura, e non è raro assistere, al mattino, allo spettacolo di gente che versa nelle fogne, laddove ci sono, i liquami residui della loro vita quotidiana!

Vi sono molti paesi ed anche città nelle quali questa è la realtà: e come si può, allora, non cercare per l'ennesima volta di invitare il Governo a intervenire decisamente e seriamente?

Sarei tuttavia ingiusto se dicessi che, da 20 anni a questa parte, non si è fatto nulla! Si è fatto moltissimo, siamo d'accordo, ma ancora molte sono le opere da compiere che riguardano non solo l'attività del Ministero dei lavori pubblici ma anche la Cassa per il Mezzogiorno.

Su questo argomento non si insisterà mai abbastanza: ci sono interi centri, per lo più dell'Italia meridionale, che sono arretrati di anni ed anni rispetto ai progressi raggiunti dalla civiltà. Quando un cittadino che abita in questi centri va a Roma, Milano, o in altre grandi città, resta attonito nel vedere l'altezza ed il decoro degli edifici, l'illuminazione delle strade, mentre egli, al paese, vive al buio e senz'acqua. Questo determina sfiducia in molte categorie di cittadini, odio, malcontento nei confronti dei poteri costituiti e delle classi che essi considerano più fortunate.

Circa l'elettrificazione rurale, da una statistica risulta l'enorme numero delle aziende agricole e dei centri di campagna che sono tuttora privi di energia elettrica, il che accelera sempre più l'esodo dalle campagne

verso le città. Anche in questo settore, onorevole Sottosegretario, sarebbe il caso di intervenire più tempestivamente di quanto non si faccia.

Passando ora all'esame degli enti il cui bilancio è allegato a quello del Ministero dei lavori pubblici dirò che, per quanto riguarda l'ANAS, si deve dare atto al Governo che i lavori in corso di realizzazione sono imponenti; infatti, le spese correnti e in conto capitale per l'esercizio in corso ammontano a circa 200 miliardi, il che rappresenta una cifra piuttosto cospicua.

Chi di noi ha occasione di girare per le varie parti d'Italia vede che l'ANAS effettua qui un'allargamento, lì una rettifica di strade, lì una sistemazione; è una azienda alla quale non si possono assolutamente muovere rilievi.

Il programma autostradale procede con gli inevitabili sviluppi di tempo, necessari per realizzare opere di una certa imponenza. Vale la pena visitare le opere dell'autostrada Roma-Reggio Calabria ed ammirare, sul Pollino, il più alto ponte d'Europa!

L'ANAS sta inoltre procedendo al completamento della rete stradale e alla sistemazione delle strade che conducono sulle autostrade; sicchè fra due o tre anni, quando l'autostrada da Milano a Reggio Calabria sarà completata, potranno tranquillamente essere assicurati a tutte le regioni confinanti collegamenti rapidi con l'autostrada del Sole. Di ciò va data lode a chi dirige e a chi opera nella grande famiglia dell'Azienda della strada. Dicendo questo non intendo tuttavia sottovalutare l'opera degli ingegneri del Genio civile, dipendenti anche essi dal Ministero dei lavori pubblici.

C'è da dire che, nonostante tutti gli sforzi fatti, continua ancora la carenza di personale nel ruolo degli ingegneri. Ciò nonostante non è stato fatto nulla per migliorare le condizioni di questi ultimi, sicchè presso le Amministrazioni dello Stato gli ingegneri continueranno a mancare: mentre il ruolo degli ingegneri principali prevede 687 unità, in effetti il personale attualmente in servizio è di 526 unità, cioè ci sono 161 elementi in meno.

È lodevole l'opera che i dipendenti del Genio civile svolgono, anche se la mancanza di personale si verifica dappertutto, perchè essi cercano, compatibilmente con le loro responsabilità, di eliminare remore e ritardi.

Mi preme aggiungere un'altra cosa, onorevole Sottosegretario, a questo proposito. È possibile che il Ministero dei lavori pubblici non debba avere nei suoi organici neanche un geologo? Il ministro Mancini, rispondendo ad una mia domanda, disse che il Ministro dell'industria Andreotti aveva bandito un concorso per geologi, in modo che il Ministero dei lavori pubblici si sarebbe potuto giovare dei geologi della Direzione generale delle miniere, dipendente dal Ministero dell'industria.

Io ritengo che il Ministero dei lavori pubblici dovrebbe avere a disposizione, almeno per ora, un geologo per ogni Provveditorato, in modo che non si debba ricorrere all'opera di elementi estranei all'Amministrazione.

Un breve accenno, infine, all'Acquedotto pugliese ed all'INCIS.

L'Acquedotto pugliese distribuisce a 300 abitati della Puglia 400 mila metri cubi d'acqua al giorno; nonostante questo, poichè si tratta di servire oltre 4 milioni e mezzo di abitanti, l'acquedotto non riesce a soddisfare le notevoli e sempre crescenti necessità.

L'Ente acquedotto pugliese non può, per ragioni obiettive, soddisfare tutte le esigenze, e allora si impone non solo a detto Ente ma anche al Ministero dei lavori pubblici la necessità di reperire tutte le acque in piccole o grandi portate, al fine di soddisfare le esigenze della popolazione, specialmente in determinati periodi.

Per l'INCIS va ribadito ciò che si è detto altre volte e cioè che questo Ente, fino ad ora, ha costruito case per gli impiegati dello Stato solo nei grandi centri e capoluoghi di provincia, ma poichè ci sono impiegati dello Stato anche nei Comuni grandi e piccoli che non sono capoluogo di provincia, l'INCIS farebbe bene, dopo aver fino ad ora soddisfatto le esigenze dei capoluoghi di provincia, a pensare anche a centri dove ci sono impiegati dello Stato che non hanno la possibilità di avere la fortuna di una casa!

Con questo avrei finito. Consentitemi, dopo un'ora ed un quarto, di concludere ringraziandovi della pazienza che avete avuto ascoltandomi.

I N D E L L I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, si è discusso molte volte sul problema delle acque; si sono tenuti convegni all'estero, in America e a Parigi, e, in Italia, alla fiera di Milano e alla fiera di Bari, ma siamo ancora al punto in cui i cittadini devono comprare l'acqua, mentre, a parità di condizioni, dovrebbero aver tutti il diritto di usufruirne gratuitamente, essendo l'acqua elemento fondamentale di vita e di progresso. I bisogni dei cittadini in questo settore, cioè bisogni potabili, igienici, sanitari, irrigui, sollecitano una tempestiva risoluzione del problema.

A tale proposito ho rivolto numerose interrogazioni a vari Ministri, per conoscere se siano allo studio nel nostro Paese delle tecniche di depurazione delle acque. Un provvedimento si rende ora necessario, dato il progressivo impoverimento delle sorgenti nazionali. Si legge sulla stampa italiana che tecniche nuove in questo campo sono quotidianamente sperimentate nel mondo; perchè non dobbiamo applicarle anche noi?

G E N C O , *relatore.* Devo dichiarare che vi è stata, due o tre mesi fa, una riunione ad altissimo livello tra i più qualificati tecnici di tutto il mondo, per lo studio della desalinizzazione delle acque marine, alla quale ha partecipato un solo italiano (che è anche mio concittadino e compagno di studi). Avendo avuto l'occasione d'incontrarmi con lui, mi ha riferito che questa riunione, di cui avrò la relazione finale, ha convenuto che il problema della desalinizzazione e della utilizzazione dell'acqua marina potrà essere risolto fra quindici anni. Io considero questo termine un po' ottimistico, però ci dobbiamo muovere fin d'ora, altrimenti coloro che verranno dopo di noi si troveranno al nostro stesso punto di partenza.

I N D E L L I . So per certo che a Bari è in fase di avanzata realizzazione, ad opera della Cassa per il Mezzogiorno, un impianto per la desalinizzazione delle acque marine: ciò va a lode del Governo e del Parlamento, che hanno messo a fuoco i grandi problemi dell'utilizzazione delle acque marine.

Un altro problema di fondamentale importanza è quello che il Governo, il Ministero competente e la Cassa per il Mezzogiorno hanno sollevato, circa i serbatoi per tutte quelle zone dove quest'acqua potabile viene raccolta. Bisogna quindi dare una soluzione al problema e coordinare gli studi in materia, altrimenti arriveremo al paradosso di avere gli acquedotti e non potervi immettere l'acqua. Questo è il problema fondamentale che metto a fuoco e sul quale desidero dal Governo una risposta.

Vorrei ora brevemente soffermarmi sul problema della viabilità e, prima di tutto, desidero esprimere il mio apprezzamento per l'opera svolta dall'ANAS nel Mezzogiorno, nella mia provincia e nella zona di Salerno; infatti, l'ANAS non solo ha compiuto lavori di ammodernamento e ampliamento di strade importanti, ma ha statizzato molte strade già provinciali.

Questo ha segnato una tappa molto importante per lo sviluppo di talune zone perchè, soprattutto nel Mezzogiorno, la rete stradale è essenziale per contenere l'esodo dalle campagne oltrechè per rendere più agevoli i traffici ed il commercio. In particolare, vorrei richiamare l'attenzione del rappresentante del Governo su un problema per la soluzione del quale da anni mi batto: il collegamento della strada n. 91 con l'autostrada del Sole nel tratto Eboli-Contursi. Al riguardo, vorrei sapere se è possibile reperire celermente i necessari finanziamenti, perchè la realizzazione di quest'opera interessa una contrada di 40.000 abitanti che trarrebbe grandi vantaggi da questo collegamento. Si è fatta una previsione di spesa di 300 milioni circa e la provincia è propensa ad accollarsi parte dell'onere.

Problemi della viabilità minore. Purtroppo, fino ad oggi il piano previsto dalla legge 12 febbraio 1958, n. 126, non è stato completamente finanziato, il che reca grave danno alla sistemazione di molte reti stradali che, pur essendo di secondaria importanza, rivestono tuttavia una grande importanza

per lo sviluppo di certe zone del nostro Paese.

Consolidamento del suolo. Onorevole Sottosegretario, ci sono ben 57 comuni da consolidare o da trasferire nella sola mia provincia: cosa può fare il Provveditorato alle opere pubbliche di Napoli con appena 82 milioni l'anno a disposizione per questi interventi? Nulla o quasi nulla. Pertanto, sarebbe opportuno che il finanziamento fosse elevato e raggiungesse, per lo meno, la cifra di 200 milioni.

Per quanto riguarda gli ospedali, la legge n. 574 del 1965 prevedeva per il biennio 1967-1969 un finanziamento adeguato solo per le opere già ammesse al finanziamento; ebbene, vorrei notizie più dettagliate al riguardo.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Nel fondo globale è prevista a tal fine la somma di 6 miliardi di lire.

INDELLI. Gli ospedali rivestono una enorme importanza nelle zone decentrate; molti ospedali provinciali, infatti, sono oberati di pazienti che vengono ricoverati perfino nei corridoi. Quale assistenza materiale e morale può essere data in condizioni tanto precarie?

Domando dunque al Governo notizie sull'azione svolta finora al riguardo e che, a mio avviso, va intensificata.

Infine, richiamo l'attenzione del Sottosegretario de' Cocci sul problema delle abitazioni malsane; a che cosa può servire una riforma sanitaria se le case continuano ad essere fonte di infezioni e di una vita che ben poco ha di umano? Tutti gli interventi che riguardano la salute pubblica vanno coordinati: case dignitose, ospedali, opere igieniche servono ad elevare il cittadino sia materialmente che moralmente.

Non va sottovalutato neanche il problema dell'elettrificazione rurale, perchè in Italia sono più di 2 milioni i cittadini che vivono nelle campagne senza avere la comodità della luce elettrica; la Cassa per il Mezzogiorno ha stanziato al riguardo fondi particolari che, tuttavia, sono insufficienti se teniamo conto dei tanti Comuni nei quali bisogna intervenire.

Gradirei dunque, onorevole Sottosegretario, notizie precise sulle questioni da me poste e, in particolare, sui problemi della viabilità minore ai quali ho fatto cenno. Vorrei anche sapere se si terrà o meno la Conferenza nazionale delle acque.

ADAMOLI. Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli senatori, il collega Genco nello svolgere la sua relazione sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici ha seguito il metodo di riferirsi essenzialmente ai vari punti di cui alla nota preliminare al bilancio stesso.

Pertanto, la sua esposizione è rimasta esclusivamente nell'ambito delle cifre di bilancio senza, a nostro giudizio, tener alcun conto che discutendo questo bilancio noi ci dobbiamo occupare anche di altri documenti che ci sono utili per esprimere un giudizio sulla politica seguita dal Governo in questo settore. La discussione in corso non deve e non può dunque limitarsi ad una semplice analisi di risultanze contabili ma deve ampliarsi per toccare anche argomenti scottanti che interessano tutto il Paese.

Ripeto, il senatore Genco ha ignorato documenti importanti sotto il profilo politico, quali il bilancio consuntivo relativo all'anno 1966 e la relazione della Corte dei conti su tale rendiconto.

Inoltre, devo esprimere il mio rammarico per la mancanza di un altro documento quanto mai importante: la relazione previsionale e programmatica del Governo per il 1968.

Questo metodo di discutere i bilanci, signor Presidente, ci mette in un grave imbarazzo poichè costituisce un serio ostacolo allo svolgimento di un dibattito ampio e politicamente valido che ci offra chiarimenti sull'indirizzo che il Governo intende seguire nel prossimo anno.

Nel corso della mia esposizione cercherò comunque, per quanto mi sarà possibile, di allargare il discorso iniziato dal senatore Genco, sottolineando, in primo luogo, l'aggravarsi del problema dei residui passivi.

Sulla questione, per la verità, abbiamo sempre discusso a lungo; anzi, in occasione dell'esame del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1967, il ministro

Mancini ebbe ad esprimersi piuttosto duramente per il nostro modo di impostare il problema. Secondo il Ministro, infatti, ci si stava avviando, se non verso l'eliminazione, certo verso la riduzione di questo grave fenomeno, in quanto l'entrata in vigore di taluni, famosi, provvedimenti (ad esempio, il cosiddetto « decretone ») avrebbe prodotto lo snellimento delle procedure per l'esecuzione dei lavori e, quindi, l'alleggerimento del fondo dei residui passivi.

Purtroppo, la realtà non è stata questa! A fine 1965, infatti, si riscontravano ben 982 miliardi di residui passivi che, a fine 1966, si sono ridotti a 812 miliardi (per cui, in un anno, solo 170 miliardi erano stati sbloccati); ma, contemporaneamente, e questo è il grave, altri 354 miliardi sono andati ad aggiungersi ai rimanenti come residui passivi del 1966.

A fine 1966, pertanto, ritroviamo residui passivi per 1.166 milioni di lire, il che rappresenta una cifra che non può non allarmare. Pertanto, non solo il fenomeno dei residui continua a manifestarsi, in termini generali, in modo grave, ma, relativamente al settore dei lavori pubblici, esso si va accentuando: infatti, mentre nel 1966, tra residui passivi attinenti al settore dei lavori pubblici e residui passivi totali, del bilancio statale, il rapporto era del 26 per cento, ora siamo arrivati al 29 per cento, il che significa che quasi un terzo del totale dei residui grava sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Questo elemento cosa sta a significare? Che la politica che noi approviamo con il bilancio di previsione non trova poi rispondenza nella realtà, nella reale applicazione; vuol dire che il Governo, in definitiva, opera le proprie scelte in piena libertà, autonomamente dagli indirizzi dati dal Parlamento. Le nostre discussioni, ancora una volta, si rivelano del tutto formali, del tutto vuote!

Un altro elemento da sottolineare riguarda la cosiddetta « rigidità » del bilancio. Il relatore ha messo in evidenza che la gestione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici si svolge essenzialmente, o per lo meno in gran parte, mediante impegni di spesa i cui pagamenti vengono frazionati in annualità differite.

Non si tratta di cifre di poco conto, ma di più di 341 miliardi che risultano congelati per l'esercizio 1968. Questa è una cifra che ci deve far meditare, specie se si considera l'incidenza totale (cioè su tutti i bilanci a venire) di tali oneri protratti, che ammonta a ben 5.130 miliardi di lire!

Evidentemente la Corte dei conti è allarmata per questa situazione. In qual modo peraltro, il Governo tiene conto di queste cose, come cerca di modificare questa situazione, affinchè il bilancio abbia la sua snellezza, in relazione alla mutevolezza delle esigenze nazionali? Siamo di fronte a fatti gravi, di cui chiediamo notizie al Governo.

La Corte dei conti ha respinto per illegittimità due capitoli del bilancio. Ha inoltre sospeso, per dubbio di legittimità, rinviando tutto alla Corte costituzionale, altri otto capitoli, di cui due concernenti i lavori pubblici.

Che cosa dobbiamo fare, signor Sottosegretario?

Ricordo che un capitolo dello stato di previsione dell'ANAS, per un importo di 40 miliardi, è stato dichiarato illegittimo dalla Corte dei conti. Di chi è la responsabilità? Come è potuta accadere l'iscrizione di un capitolo illegittimo e quali misure occorre prendere?

Ho appreso questa mattina dal resoconto sommario che è stata presentata una mozione che tratta della mancata parificazione da parte della Corte dei conti di taluni capitoli del bilancio, data la dubbia costituzionalità delle relative norme sostanziali; anche noi ci riserviamo di sollevare questo problema in sede di Commissione finanze ed in Assemblea. Inoltre, la Corte dei conti fa una serie di osservazioni sul metodo seguito per l'esecuzione delle opere pubbliche: in particolare, viene sottolineata la circostanza che il mezzo « principe » in tema di appalti, vale a dire l'asta pubblica, non è più seguito preferendosi il ricorso alla licitazione privata. La Corte dei conti giustamente critica l'eccessivo ricorso a questo sistema.

Questi miei sono brevi accenni che non sviluppo dato il limitato tempo a disposizione ma che porto all'attenzione del senatore Genco la cui relazione, così come è sta-

ta esposta, non può essere per noi motivo di approvazione e di soddisfazione, ricalcando pedissequamente lo schema governativo. Il senatore Genco ha colorito, secondo il suo temperamento, detto schema, guardandosi bene, peraltro, dall'impostare un discorso politico, l'unico, a mio avviso, che deve esser fatto in Parlamento, in occasione della discussione del bilancio statale.

Per quanto riguarda le questioni più specifiche, mi limito a considerare un solo punto, quello cioè relativo ai porti, argomento, secondo noi, di una gravità estrema.

Abbiamo esaminato il bilancio: non ci sono stanziamenti nuovi, neanche nel « Fondo globale » (che costituisce l'imponente massa finanziaria predisposta dal Governo per le sue manovre, qualche volta di carattere propagandistico, per cui nell'approvare il bilancio, diamo il nostro consenso a provvedimenti futuri che il Governo sarà arbitro di presentare o meno).

D E ' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Se il Governo non facesse così, molto probabilmente voi vi chiedereste a che cosa servano i 100 miliardi stanziati senza alcuna indicazione nel bilancio per l'anno 1968. Naturalmente il Governo fa le sue proposte; spetta poi al Parlamento accoglierle o meno, eventualmente anche mutando la destinazione, ma non può avvenire altrimenti. Cosa si dovrebbe dire di un Governo che iscrive uno stanziamento che nessuno sa a che cosa sarà destinato?

A D A M O L I . Tornando ai porti, ripeto che a favore di questo settore non sono previsti maggiori stanziamenti non solo in bilancio, ma neanche, come ho detto, nel « Fondo globale ».

D E ' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Abbiamo stanziato 75 miliardi con la legge n. 1200 del 1965, cui si aggiungono altri 40 miliardi messi a disposizione dalla Cassa per il Mezzogiorno.

A D A M O L I . Ma il programma quinquennale parla di 260 miliardi a favore dei porti! Tolti i 115 miliardi di cui ha parlato l'onorevole de' Cocci restano dunque 145 miliardi da stanziare entro il 1970. Ora, perchè quest'anno non si prevede alcuno stanziamento in bilancio?

D E ' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Abbiamo preferito dare la precedenza agli ospedali e alle case.

A D A M O L I . L'una cosa non esclude l'altra!

Ma vi è di più. Nel bilancio in esame sono previsti 4 miliardi per la manutenzione ordinaria dei porti. Questa cifra è evidentemente ridicola; ma si rasenta addirittura l'assurdo quando si constata, come risulta dal rendiconto per l'anno 1966, che il Governo non riesce neanche a spendere la predetta somma, avendo in effetti erogato solo 2 miliardi!

In definitiva, vi è assoluta staticità negli stanziamenti. Ora, di fronte a questa staticità, a questa cristallizzazione dell'iniziativa, dobbiamo supporre che i problemi dei porti siano stati accantonati? O forse oggi si verifica una situazione che consente una maggior tranquillità rispetto all'anno scorso? Rispondo, a questo proposito, leggendovi il titolo di un giornale milanese: « Forte divario tecnologico tra i porti del mondo e quelli italiani ». È possibile, vi chiedo, andare avanti con questa politica, ignorando la rivoluzione che, nel settore in questione, sta accadendo nel mondo?

Ricordo che, di recente, come voi tutti sapete, è stato inaugurato a Genova un grande viadotto, opera tecnicamente grandiosa, vanto dell'ingegneria italiana: ebbene, in parallelo a questo viadotto non è stato potenziato il porto di Genova, per cui il primo, piuttosto che servire da infrastruttura del principale centro di propulsione economica della città, rischia di restare una semplice opera viaria, di scorrimento, cioè, della circolazione stradale.

Vi è, a conferma di quanto dico, una data che per i genovesi è storica: il 7 marzo scorso è giunto a Milano, da Anversa, il primo treno con vagoni *containers*.

Siamo arrivati a questo punto: gli esportatori italiani scelgono porti come Anversa o Amburgo dove arrivano navi che hanno i famosi contenitori di una misura *standard* adatta ai treni speciali che poi arrivano in Italia! Questo è già avvenuto e, senza meno, continuerà ad avvenire anche in futuro!

D E ' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Non va sottovalutato, senatore Adamoli, il problema degli altissimi costi del porto di Genova; bisogna poi considerare il monopolio detenuto da certe compagnie.

A D A M O L I . Poichè ella ha sollevato questo problema dei costi degli operai portuali di Genova, le voglio raccontare un episodio avvenuto ultimamente. Doveva essere scaricata una partita di derivati del cotone, 50 mila tonnellate, e gli importatori hanno richiesto che le tariffe per le operazioni di scarico fossero tali da permettere lo scalo al porto di Genova e non a Marsiglia. I nostri operai hanno presentato una tariffa di scalo inferiore ad ogni altra tariffa ma, ciò nonostante, non si è potuta sbarcare la merce. La ragione è la seguente: esiste una cosiddetta « tangente-chiatta » su ogni tonnellata di merce sbarcata, cioè una quota che va a favore dell'impresa che possiede le chiatte, anche se le merci non vengono trasportate con questo mezzo; dette imprese hanno richiesto la tangente su tutta la merce, il che sta a dimostrare il parassitismo esistente nel porto di Genova che determina le situazioni che si addebitano poi agli operai portuali.

Due o tre volte la settimana vado — al mattino — al porto per assistere alle chiamate di questi operai; quando è finito l'elenco degli uomini occorrenti per la giornata, ne rimangono sempre troppi senza lavoro e poi si fa loro una colpa se, quella volta che riescono a lavorare, chiedono 5.000 lire la giornata!

D E R I U . Questa situazione è vera solo per gli ausiliari!

A D A M O L I . La verità è che ognuno, onorevole Sottosegretario, deve fare il suo dovere; il Ministero dei lavori pubblici non cerchi di alleggerire le sue responsabilità con la scusa degli alti costi esistenti nei nostri porti, ma cominci a fare le necessarie banchine di sbarco per il traffico portuale, a sistemare le gru dove è necessario, e poi riparleremo dei costi!

Abbiamo in tutta Italia solo 400 cassoni contenitori; l'America ne ha 80 mila e la Russia sta per raggiungere il numero di 700 mila. Queste sono le dimensioni e questi sono gli elementi che dovrebbero indurre il Governo a cambiare il proprio indirizzo su questo problema se vuole che i traffici marittimi italiani abbiano uno sviluppo adeguato alle moderne esigenze.

Da anni conduciamo questa battaglia, da anni parliamo dei soliti problemi che, regolarmente, vengono dal Governo ignorati. Ci sono grosse scelte da fare, non c'è dubbio, e bisogna impostare un certo discorso politico dal quale discenderà la sopravvivenza o meno dei nostri porti nell'ambito del MEC. Tra breve avremo le dogane libere per lo scambio delle merci e, se l'Italia non avrà una possibilità tecnica per incanalare le merci stesse verso i nostri porti, gli altri Paesi della Comunità assorbiranno ogni nostro traffico.

Attualmente, infatti, la barriera doganale — in un certo senso — ci difende, ma, una volta caduta questa, resta solo l'elemento trasporto, per cui, se non ci attrezzeremo in tempo, il nostro Paese andrà incontro ad un vero declassamento in questo settore.

Si tratta di problemi che non sono più dilazionabili e ai quali bisogna cominciare a provvedere fin da questo momento. Per questi motivi noi presentiamo alcuni emendamenti che apportano allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per il 1968 modifiche per quanto riguarda le somme stanziate per il piano dei porti ed altre strutture portuali.

Chiediamo anzitutto che sia elevato di 30 miliardi di lire lo stanziamento di cui al capitolo 5672 del bilancio, concernente la costruzione di opere portuali; questa somma andrebbe diffalcata dalla cifra di 145 miliardi che, come ho detto in precedenza, rappresenta gli investimenti che, sulla base

delle direttive del Piano, debbono ancora essere effettuati nel settore; inoltre, chiediamo lo stanziamento di 3 miliardi a favore del bacino di carenaggio del porto di Genova per metterlo in grado di accogliere le grandi navi per le quali, attualmente, non disponiamo di sufficienti attrezzature (le famose super *tanks* che non fanno più scalo nel Mediterraneo perchè, tra l'altro, non hanno la possibilità di essere riparate).

La predetta cifra consentirebbe anche l'impianto della stazione di degassificazione (una delle attrezzature diventate ormai indispensabili in tutti i porti) necessaria per pulire le petroliere dopo lo scarico; questo impianto, tra l'altro, è indispensabile per poter eseguire le riparazioni poichè non si può effettuare su una nave alcun lavoro se prima non sono stati eliminati i gas venefici. Quando a Genova si presenta questa necessità non si può farvi fronte, cosicchè le navi, una volta scaricate, si dirigono a Biserta o a Malta per le necessarie riparazioni.

Tutto questo che cosa comporta? Non solo toglie lavoro agli operai italiani, ma reca danno all'economia di tutto il Paese.

In conclusione, noi chiediamo un miliardo per la realizzazione dell'impianto di degassificazione, due miliardi per il bacino di carenaggio, trenta miliardi per il piano dei porti, e su queste nostre richieste desidereremmo una precisa risposta del Ministro dei lavori pubblici.

Presento, infine, unitamente ai colleghi Vidali e Fabretti il seguente ordine del giorno:

Il Senato,

considerato il crescente divario tecnologico fra i maggiori porti mondiali, e in particolare quelli del Nord Europa, e i porti italiani;

considerate le profonde trasformazioni in atto nella tecnica di imbarco e sbarco delle merci che, per le insufficienze e l'arretratezza dei nostri impianti portuali, hanno già portato al dirottamento di importanti correnti di traffico interessanti il nostro Paese;

ritenuto che ogni ulteriore ritardo nella elaborazione e nella realizzazione di un piano nazionale dei porti avrebbe pesanti ripercussioni sui contenuti e sugli indirizzi dello sviluppo economico generale e sulla bilancia dei pagamenti,

impegna il Governo:

1) a presentare entro l'anno 1967 le linee fondamentali di un moderno sistema portuale nazionale secondo scelte miranti al superamento degli squilibri territoriali e al potenziamento della struttura industriale del nostro Paese;

2) ad adeguare, anche con opportune leggi di variazione, gli stanziamenti di bilancio sia alle cifre del Piano quinquennale sia alle cifre che risulteranno dal piano nazionale dei porti.

Ci auguriamo, onorevole Sottosegretario che il Governo voglia accogliere tale ordine del giorno unitamente agli emendamenti da noi proposti.

Z A N N I E R . Signor Presidente, onorevoli colleghi, con questo mio breve intervento non intendo ripetere quanto da tempo vado dicendo sulla politica da seguire nel settore dei lavori pubblici. Mi sembra invece utile, quasi come atto conclusivo di questa tornata legislativa, essendo questa l'ultima volta che discutiamo sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici, di dover fare un quadro riassuntivo ed anche critico degli avvenimenti verificatisi in questo settore negli ultimi anni.

Dico subito che mi sembra assurdo non inquadrare la politica dei lavori pubblici nell'ambito dell'assetto territoriale. Direi che ormai ogni intervento nel campo dei lavori pubblici, della marina mercantile e dei trasporti, deve trovare il suo naturale inserimento in una adeguata politica di assetto territoriale, che persegue una razionale distribuzione delle attività produttive e degli insediamenti residenziali, in modo da evitare la congestione delle aree urbane e i fenomeni di esodo dalle campagne.

Ora, se inquadriamo la politica dei lavori pubblici nella cornice dell'asserto territoriale, vediamo subito quale è la limitatezza dello spazio disponibile.

Ho già detto, in un mio precedente intervento sulla programmazione economica, che siamo il Paese che ha la più alta densità edilizia del mondo, avendo a disposizione un territorio di circa 70 mila chilometri quadrati per una popolazione di circa 50 milioni di abitanti.

Ecco perchè la politica fondamentale del nostro Paese, per quanto attiene ai lavori pubblici, dovrebbe essere quella di un ordinato assetto territoriale perchè è indispensabile utilizzare con razionalità il poco terreno disponibile. Che cosa abbiamo fatto noi in questo settore? Direi che non abbiamo fatto quello che si sarebbe dovuto fare, un po' a causa di quella distorta mentalità per la quale quando parliamo di politica urbanistica o della famosa legge n. 167 o di provvedimenti consimili vediamo in questa politica legislativa, a favore di un ordinato assetto territoriale, tutte le remore possibili per lo sviluppo organico, ordinato e civile della società, ma soprattutto vediamo delle remore per lo sviluppo economico, intravediamo cioè in questi strumenti quasi un impedimento allo sviluppo di determinate attività economiche, tra cui il settore edilizio. È vero però il contrario, per cui è necessario abbandonare questa mentalità contraria ad una politica urbanistica e di ordinato assetto territoriale, premessa indispensabile, ripeto, per lo sviluppo di determinate attività economiche in maniera socialmente avanzata.

Ora, quali sono gli strumenti per questa politica di ordinato assetto territoriale? Che cosa si è fatto in questi ultimi anni? Il Ministero dei lavori pubblici, di intesa con il Ministero del bilancio, ha sviluppato i piani di coordinamento per lo sviluppo economico in stretta relazione con i piani di assetto territoriale.

È di questo ultimo periodo l'emanazione di una circolare nella quale si cerca di collegare questa politica infrastrutturale, a livello nazionale, con le iniziative socio-economiche previste dalla Programmazione; ecco quindi un primo inserimento della politica urbanistica nel quadro di una organica politica economica.

Anche la politica di interventi nel Mezzogiorno va opportunamente trovando il suo naturale coordinamento nel Piano di sviluppo nazionale, in conseguenza del fatto che tutti i piani e gli schemi di programmazione economica regionale, redatti dagli appositi comitati regionali, saranno coordinati con il Piano nazionale.

Nel settore riguardante la politica dei lavori pubblici molte cose si sono fatte, altre dovranno necessariamente essere portate avanti con un certo impegno e con una certa celerità. Tuttavia, l'applicazione della legge n. 167, che è stata molto discussa, mentre ha dato risultati positivi in molti Comuni, in altri invece procede con un certo rallentamento per motivi diversi, come quello della impreparazione delle amministrazioni comunali a svolgere i compiti che la legge stessa assegna, oppure per deficiente organizzazione di uffici tecnici.

Il relatore ha fatto presente la necessità della proroga del cosiddetto superdecreto; quando parliamo di proroga del superdecreto intendiamo riferirci in particolare alla proroga dell'articolo 9 della legge numero 431 del 1965, non solo per quanto riguarda lo snellimento delle procedure, ma anche per quanto riguarda la necessaria garanzia dello Stato per la contrazione dei mutui da parte dei Comuni al fine di favorire il processo di urbanizzazione previsto dalla legge n. 847 del 29 settembre 1964.

Effettivamente va detto che noi abbiamo creato idonei strumenti urbanistici ma non li abbiamo adeguatamente finanziati. Quando, con la legge n. 847, abbiamo previsto un finanziamento, nella misura del 20 per cento, per le opere di urbanizzazione necessarie per la strutturazione dei piani di zona, abbiamo commesso un grave errore perchè con questo importo non si può pensare di realizzare le opere necessarie per le opere di urbanizzazione previste dalla legge n. 167.

D'altra parte, siamo a conoscenza delle condizioni finanziarie dei Comuni che non hanno cespiti delegabili, per cui occorre ripristinare l'articolo 9 della legge n. 431, così come era nella stesura originaria, estendendo nuovamente ai mutui contratti dai Comuni per opere di urbanizzazione la garanzia dello Stato.

A questo punto, io vorrei fare un breve discorso: quando si sostiene che la legge-

ponte sull'urbanistica, da noi recentemente approvata, ha creato nuovi ostacoli alla ripresa dell'edilizia, oppure quando si afferma che qualsiasi politica urbanistica crea un ostacolo per la ripresa dell'attività edilizia, non si dice il vero, perchè le opere di urbanizzazione devono sempre essere fatte, sia che avvengano in forma coordinata e razionale, sia che avvengano in forma sporadica, come sino ad ora è avvenuto, con la sola differenza che, quando si opera in modo razionale, i costi di urbanizzazione sono notevolmente inferiori. Orbene, la ricordata « legge ponte » di recente approvata (che non disciplina il settore urbanistico nel senso che noi intendiamo: esproprio del suolo e così via, perchè questo sarà compito della legge urbanistica che nella prossima legislatura mi auguro divenga realtà operante) evita, quanto meno, l'ulteriore cattivo uso del suolo italiano.

D E' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Bisogna però trovare i mezzi finanziari da mettere a disposizione dei Comuni per gli espropri.

Z A N N I E R . Anche questo è un elemento importante; in Italia i mezzi finanziari vengono regolarmente reperiti quando si tratta di porre riparo a danni provocati da allu vioni, mareggiate ed altre calamità naturali (ad esempio, nel novembre 1966), mai invece quando occorre adoperarsi per prevenire questi danni o quelli prodotti dall'opera incontrollata dell'uomo!

È necessario, finalmente, porre fine a questa situazione attraverso una forma organica e disciplinata di urbanizzazione, ed ecco perchè insisto tanto su questo tema: non perchè abbia una vocazione particolare a parlare di urbanistica, ma perchè credo che in uno Stato moderno la politica urbanistica rappresenti una premessa essenziale per la risoluzione di molti dei problemi economici di tutto il Paese e costituisca l'intelaiatura di una sana programmazione economica.

Dobbiamo però riconoscere che in questi ultimi tempi abbiamo approvato importanti provvedimenti e ricordo ancora una volta il disegno di « legge ponte », che tende a disciplinare il settore delle opere civili, pubbliche e di edilizia abitativa. Questo « mettere ordine » non significa pregiudicare le iniziative per le nuove costruzioni; non credo esista alcuna remora per la concessione delle licenze edilizie. « Mettere ordine » significa solo vincolare i progettisti ed i proprietari al rispetto delle clausole contenute nelle licenze; non osservare certe norme significherà per gli operatori di questo settore andare incontro a sanzioni penali, economiche o di altro genere.

Non mi si venga dunque a dire che questa legge che disciplina la costruzione degli insediamenti abitativi e delle opere di urbanizzazione pone troppe remore, perchè è chiaro che ogni volta che si introduce una novità occorre un certo periodo di adattamento che, tuttavia, non deve creare alcuna psicosi nell'opinione pubblica.

G E N C O , *relatore.* Non ho detto questo; riferendomi al vecchio centro abitato di Bari ho detto che l'Amministrazione comunale, male intendendo il significato della « legge ponte », ha bloccato ogni costruzione. Questa possibilità la feci presente al ministro Mancini in occasione della discussione di quel provvedimento e mi fu risposto che, al più presto, sarebbe stata emanata una circolare amministrativa per l'esecuzione della legge stessa. Sta di fatto che, da due mesi a questa parte, mancando precise disposizioni, il comune di Bari non rilascia più una licenza.

Z A N N I E R . Direi che si tratta di una inettitudine degli amministratori della città di Bari perchè la « legge ponte » mi pare che non ponga certe restrizioni al rilascio delle licenze; ci saranno altri motivi, ma non certo conseguenti all'approvazione di questa legge, che hanno determinato la situazione che il senatore Genco lamenta.

D E' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Sono d'accordo con il senatore Zannier anche perchè la legge, per quanto riguarda le sue norme più drastiche, entrerà in vigore tra un anno.

Z A N N I E R . Giusto. Il discorso del senatore Genco ci dovrà preoccupare, semmai, di qui ad un anno, se il Ministero non emanerà i provvedimenti amministrativi di esecuzione della legge, specie per quanto riguarda gli *standards* urbanistici necessari per le progettazioni. Allora sì che il senatore Genco potrà avere ragione!

D E' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Nemmeno in questo caso, tuttavia, si avrà un arresto delle costruzioni; tutt'al più si potrà avere una riduzione di questa attività.

Z A N N I E R . Possono però nascere difficoltà per i Comuni che non hanno adottato i piani regolatori. Comunque confido che il Ministero dei lavori pubblici ed il Governo vogliano rispettare l'impegno di emanare i provvedimenti cui ho accennato.

A questo punto torno su un discorso che ho fatto altre volte: quello delle strutture tecniche del Ministero dei lavori pubblici. Non è possibile pensare che gruppi di tre, quattro persone siano in grado di emanare queste circolari o dare queste disposizioni interpretative in una materia tanto delicata quale è l'urbanistica; quando infatti si precisa un distacco o un'altezza si può correre il rischio di creare vincoli realmente antieconomici e, pertanto, ogni decisione di questo genere richiede ponderazione, preparazione e studi tecnici specializzati nonchè esperienza operativa.

Non si tratta di un fatto culturale! Abbiamo visto quali sono state le conseguenze quando abbiamo pensato di impostare in questo modo l'urbanistica: si è bloccato tutto!

Ecco la necessità di disporre di tecnici specializzati; oggi non c'è un'industria, anche piccola, che non abbia tecnici per le ricerche di mercato, le impostazioni di carattere tecnologico, i piani di produzione e devo riconoscere che, in molti casi, queste organizzazioni funzionano assai meglio del Ministero dei lavori pubblici il quale è costretto a valersi di consulenti esterni con alti onorari. Queste sono situazioni che vanno assolutamente eliminate e noi dobbiamo sforzarci, come Parlamento, di incoraggiare il ministro Mancini a portare in Consiglio dei ministri questi problemi. Non può il Ministero dei lavori pubblici, con i compiti affidatigli dalla programmazione, continuare a marciare senza essere coadiuvato da tecnici altamente specializzati; il personale di cui esso ora dispone, per quanto qualificato e diligente, non è tuttavia in grado di seguire lo sviluppo della tecnica in così rapida ascesa.

Ecco dunque perchè mi preoccupo che la « legge ponte », che ha pure la sua validità, diventi — a scadenza di anno — uno strumento realmente in grado di pregiudicare lo sviluppo economico del settore edilizio. Tempestivamente, lo ripeto ancora una volta, bisogna dare corso alla redazione della circolare ministeriale che deve fissare tutte le caratteristiche degli *standards* urbanistici senza le quali non vi può essere inizio della progettazione urbanistica. Il piano regolatore deve infatti rispecchiare queste caratteristiche, questi *standards* contenuti nella circolare. Questa è la raccomandazione più cal da che io possa fare.

Un altro problema, che mi preme segnalare, riguarda l'edilizia scolastica. Abbiamo di recente approvato la legge per il finanziamento di questo settore, che è di competenza del Ministero dei lavori pubblici, congiuntamente a quello della pubblica istruzione.

Siamo però ancora privi di un regolamento di progettazione per le scuole medie, nonostante che esso fosse previsto anche dalla legge 24 luglio 1962, n. 1073. Come lei ricorderà, onorevole Sottosegretario, abbiamo ancora una destinazione di aree per aule scolastiche, cioè delle superfici di terreno destinate alle costruzioni di aule, la cui estensione è veramente ridicola. Ecco perchè nei nuovi *standards* urbanistici questo problema deve essere tenuto presente. In molti Paesi europei sono previsti 500 metri quadrati per aula di scuola media, per esempio, di 10 aule, con tutte le attrezzature sportive, nonchè aree da adibire alle esercitazioni fisiche all'aperto. Questi sono problemi che dobbiamo tenere presenti, altrimenti correremmo il rischio di spendere centinaia di miliardi, nel settore dell'edilizia scolastica,

senza costruire dei centri sociali, come vogliono e la moderna pedagogia e i moderni criteri di urbanistica scolastica.

A questo punto vorrei pregarla, onorevole Sottosegretario, di esaminare il problema del regolamento dell'edilizia ospedaliera, che venne predisposto in bozze e da me sollecitato. Un anno fa si costituì la Commissione che ha presentato le bozze di questo Regolamento. Anche questo è un problema di fondo perchè, attraverso questa nuova regolamentazione, potremmo ridurre i costi dell'edilizia ospedaliera del 20 per cento e creare un maggior numero di posti letto, grazie a nuove concezioni tecniche, che sono ormai applicate in molti Paesi del mondo, fra cui la Svezia e l'Inghilterra; si otterebbe in tal modo un miglioramento delle condizioni igienico-sanitarie e una gestione più economica ed efficiente.

Voglio accennare ancora brevemente al problema dell'edilizia abitativa. Anche qui non vorrei soffermarmi a lungo perchè è stato fatto in diverse sedi un discorso abbastanza ampio, incentrato su ciò che si deve fare prima di tutto, vale a dire l'unificazione legislativa, al fine di introdurre in un secondo momento un processo di standardizzazione; qui parlo a un maestro, perchè il signor Sottosegretario è presidente del Comitato di coordinamento per l'edilizia.

D E' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Sono presidente per legge del Comitato degli enti pubblici per l'edilizia, il quale si riduce poi a un'accademia, dove ci si incontra una volta al mese, perchè altro è discutere i problemi, altro è tradurli in pratica.

Z A N N I E R . Vede, onorevole de' Cocci, anch'io ho esperienze analoghe alle sue, perchè presiedo una Commissione di studi a livello di partito e si finisce anche lì per fare dell'accademia quando si fanno discorsi teorici e manca colui che traduca in pratica il provvedimento legislativo.

D E' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Coloro che traducono in pratica i discorsi teorici non sono della riunione.

Z A N N I E R . Il Ministero dei lavori pubblici deve organizzarsi come un'azienda privata, con una mentalità aziendale, e invece abbiamo ancora un'organizzazione meramente burocratica, non di propulsione, senza una mentalità imprenditoriale, per cui tutto il programma di interventi pubblici nel quadro del piano quinquennale è destinato inevitabilmente a venir meno. Quindi, soltanto nella misura in cui sapremo modificare le strutture tecniche del Ministero dei lavori pubblici, adeguandole alle nuove esigenze di ricerca scientifica, risolveremo questi problemi, altrimenti per molti anni ancora saremo qui a discutere e ci si vergognerà di continuare a ripetere le stesse cose. Si rende quindi necessaria una politica del settore edilizio sulla base di una visione moderna, che preveda, unitamente ai mezzi necessari per la costruzione dei fabbricati, quelli necessari per le opere di urbanizzazione.

Il discorso è contestuale; fare delle case, come diceva il collega Genco, che poi sono prive di opere di urbanizzazione, non risolverebbe nè in termini economici nè in termini sociali il problema dell'abitazione Quindi sarebbe più opportuno fare il 10 per cento di case in meno, ma provviste di tutte le opere di urbanizzazione.

Concludo ricordando brevemente quanto è già stato detto in altri interventi sul settore dei lavori pubblici; mi riferisco cioè alla necessità della riforma organica del settore legislativo e allo snellimento delle procedure per l'esecuzione di opere pubbliche, permettendomi inoltre, per inciso, di richiamare l'attenzione della Commissione sul disegno di legge da me presentato, concernente disposizioni in materia di appalti di opere pubbliche. Si tratta di un disegno di legge che modifica la legge per la revisione dei prezzi e pone a carico del Ministero l'obbligo di formare le quote di incidenza per tutte le categorie di lavoratori, per cui il professionista non farà altro che richiamare, a seconda delle categorie di lavoratori, le quote di incidenza determinate dal Ministero. Questo semplificherà sia la parte di progettazione, sia la parte propriamente detta della revisione dei prezzi. Il progetto contiene inoltre disposizioni volte a semplificare l'attuale normativa in materia di esonero cauzio-

nale, restituzione dei decimi, presentazione di certificati, eccetera, il che consentirà tra l'altro di ridurre l'attuale grave ammontare dei residui passivi segnalato dal senatore Adamoli.

A proposito del problema dei residui passivi, ha perfettamente ragione il senatore Adamoli quando dice: accumuliamo fondi che, quando saranno concretamente spesi, ci permetteranno di realizzare solo il 70 per cento di ciò che era stato previsto.

Se non vi è la possibilità che la Cassa depositi e prestiti assolva gli impegni dei mutui in relazione ai contributi concessi dallo Stato, bisogna far ricorso ad altri istituti di credito e, in tale caso, occorre anche che il contributo concesso dallo Stato venga elevato per rendere possibile le operazioni con gli enti mutuanti ad un tasso diverso; anzichè concedere i mutui al 4 per cento si concedano al 6,50 per cento. Ricordo che nella legge n. 589 del 1949 è previsto un meccanismo in base al quale, qualora non si ottenga il mutuo dalla Cassa depositi e prestiti, il contenuto statale viene opportunamente integrato al fine di fronteggiare il maggior interesse corrisposto. Si tratterà di non realizzare tutte le opere ma, per lo meno, qualcosa si farà e sarà sempre meglio che continuare ad accumulare fondi che restano improduttivi e danno luogo, mi permetta l'onorevole Sottosegretario, a quelle giuste critiche che l'opinione pubblica ha sollevato in proposito.

Il Ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro e, in sostanza, con tutto il Governo, deve rivedere alla luce di questi fatti la sua politica. Ripeto, si tratterà di costruire meno di quanto previsto sulla carta, ma si costruirà, ed è, questo, un discorso che dovrebbe convincere il Governo a rivedere i criteri sui quali si basa la sua azione in questo campo.

C H I A R I E L L O . Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli senatori, cercherò di essere breve.

In questi ultimi tempi la ripresa industriale ha segnato un aumento quasi dell'11 per cento rispetto all'anno scorso mentre, per quel che riguarda alcuni settori e quello dell'edilizia in particolare, il problema non si pone negli stessi termini. Il Presidente del Consiglio, a Bari, ha detto che la ripresa industriale è ottima e che anche per l'edilizia si avvertono sintomi che fanno bene sperare, ma francamente, non condivido questa ottimistica affermazione perchè, da quello che vedo, la realtà è ben diversa.

Nel luglio scorso la Società per il risanamento di Napoli ha fatto il punto sulla situazione edilizia di tutta l'Italia e questa organizzazione, pure essendo piuttosto allineata con l'impostazione governativa, ha detto che di ripresa edilizia non è assolutamente il caso, per il momento, di parlare. Anche l'ISCO, nell'undicesimo rapporto che ha redatto, segnala, limitandosi semplicemente alle abitazioni costruite nel primo semestre di quest'anno, che vi è una diminuzione del 15,9 per cento rispetto al corrispondente periodo dell'anno scorso. Da questi dati si può dunque facilmente ricavare che lo scoglio della crisi edilizia è tutt'altro che superato.

Nella sua esposizione il collega Zannier ha oggi detto che la « legge-ponte » sull'urbanistica è foriera di grandi cose e, da parte nostra, non possiamo che rispondere con uno: « staremo a vedere »! Dall'approvazione, nel 1962, della legge n. 167, in poi, tutte le volte che si sono toccati i problemi della urbanistica si è ripetuto in ambienti qualificati che tutto era ormai da considerarsi risolto mentre, purtroppo, i fatti hanno sempre dimostrato il contrario. È pertanto impossibile non fare delle critiche. È vero che la « legge ponte » non prevede operazioni drastiche (quale, ad esempio, l'esproprio generalizzato), tuttavia ha creato una grande quantità di altri problemi che sono andati a tutto danno degli operatori di questo settore i quali, nonostante tutto, hanno dato prova di una capacità che ha meravigliato tutti, a cominciare dal Governo.

Una grossa questione è quella relativa ai Comuni privi di piani regolatori, questione che non va sottovalutata perchè interessa moltissime zone d'Italia. Vi è poi il problema delle costruzioni da realizzare nei perimetri dei centri abitati che rappresenta un vero « spaventapasseri » per molti operatori.

Inoltre, nell'articolo 10 della « legge-ponte » è prescritta la pubblicazione delle licenze edilizie nell'Albo pretorio dandosi possibilità di ricorrere contro il rilascio di quelle licenze che sono in contrasto con le disposizioni di legge, i regolamenti o le prescrizioni dei piani particolareggiati di esecuzione e dei piani generali, disposizione, questa, che ha suscitato un certo senso di disagio perchè costituirà certamente un'arma di ricatto da parte di qualche specialista in materia.

Va ancora soggiunto che i Comuni, a seguito dell'entrata in vigore della nuova legge, si troveranno sottoposti a una mole ingente di lavoro, alla quale sono assolutamente incapaci di far fronte. Basti pensare a quanto sia arduo attualmente per un privato ottenere una licenza edilizia per comprendere come la nuova normativa, lungi dal regolarizzare la situazione, produrrà ulteriori complicazioni. E taccio, per carità di patria, dei nuovi oneri finanziari addossati ai Comuni, la gran parte dei quali è, come è noto, indebitata oltre ogni limite.

Voglio accennare ancora alle sanzioni previste, sempre nella legge in questione, non solo a carico dei costruttori, ma anche a carico dei direttori dei lavori, per le costruzioni in deroga alle norme del piano regolatore. Se, in linea di massima, questo è giusto, bisogna non dimenticare le gravi inadempienze di molti Comuni in tema di piano regolatore. A Napoli, per esempio, è impossibile conoscere con esattezza il Piano regolatore: la tavola generale in scala 1:10 mila è ormai logora e l'errore di un solo millimetro nella lettura comporta un errore su terreno di 10 metri; le tavole in scala 1:2 mila hanno spesso indicazioni che non collimano con quelle delle tavole generali; inoltre i colori delle tavole di Napoli non sono gli stessi di quelle depositate a Roma. Immaginate dunque che cosa succede quando si deve ricorrere al piano regolatore. È ovvio che, in tali condizioni, un errore minimo può essere giustificato.

Non mancano poi a questa nuova « legge ponte » i rilievi di illegittimità costituzionale, sia per le invadenze del potere centrale (e bisogna non prendere alla leggera queste cose perchè, quando arriveranno i primi responsi di incostituzionalità, si bloccherà tutto), che si sostituisce troppo spesso agli enti locali, riconosciuti e incoraggiati dagli articoli 5 e 118 della Costituzione, sia in relazione all'organo incaricato di fissare il valore delle costruzioni (ai fini dell'applicazione delle sanzioni di cui all'articolo 13 della legge), valore che verrebbe stabilito, in via amministrativa, dall'ufficio tecnico erariale, sottraendo così al giudice ordinario la sua funzione e violando il disposto dell'articolo 103 della Carta costituzionale.

Ulteriori perplessità sono date dall'articolo 8, per quanto concerne le lottizzazioni. Anche per quelle autorizzate prima del 2 dicembre 1966, erroneamente, si pensava che l'*iter* fosse finito; invece vi è una previsione assolutamente nuova ed eccezionale: le autorizzazioni a lottizzare, concesse prima del 2 dicembre 1966, per essere valide, devono nascere da deliberazioni del Consiglio comunale. Figuriamoci quello che avverrà con questa clausola che rende competente in materia anche il Consiglio comunale e, per giunta, in una norma con carattere di sanatoria.

Passiamo a qualche altro argomento. Vorrei accennare brevemente alla questione della revisione dei prezzi di appalto di opere pubbliche, su cui nulla ancora si conosce: la legge 23 ottobre 1963, n. 1381, che riduceva l'alea contrattuale al 6 per cento, è scaduta il 31 luglio 1967, e tutti attendono che sia rinnovata.

Ricordo ancora che la ormai famosa legge n. 167 non ha dato gli effetti sperati a causa degli ostacoli incontrati nel finanziamento, sia per le espropriazioni, che per l'urbanizzazione delle aree. Anche la legge sui mutui agevolati del novembre del 1965 non ha dato gli effetti che si speravano per l'imposizione dei prezzi di vendita, per le speciali formalità burocratiche e per l'eccezionalità dei requisiti richiesti.

Vorrei accennare ancora a un'ultima questione: si dovrebbe provvedere, se il Ministro lo ritiene opportuno, a prorogare la legge del 2 febbraio del 1960, n. 35. È evidente il grande disagio che deriverebbe dalla mancata proroga di questa legge, in quanto, scaduto il termine previsto, l'esenzione dalla imposta sui fabbricati verrà concessa per 9 e per 5 anni, secondo che le abitazioni ven-

gano ultimate prima o dopo il 31 dicembre del 1968. Forse io parlo da incompetente, ma mi pare opportuno ripristinare la famosa esenzione venticinquennale in quanto essa potrebbe costituire un incentivo, unitamente ad altri, per nuove costruzioni.

D E' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Personalmente raccoglierei la proposta del senatore Chiariello, ma il Ministero delle finanze pare che non si preoccupi di ciò.

C H I A R I E L L O . Chi deve investire oggi è preoccupato, per cui è diffuso un certo senso di disagio fra i costruttori; mi pare che il collega Zannier non avverta questo senso di disagio, mentre io me ne rendo conto.

Pregherei dunque il Ministro dei lavori pubblici di valutare le considerazioni da me fatte affrettandosi ad emanare i regolamenti necessari per l'esecuzione della « legge ponte », perchè solo attraverso queste disposizioni amministrative molti punti dubbi potranno essere chiariti consentendo all'attività edilizia un più facile cammino.

P R E S I D E N T E . Se non si fanno osservazioni, il seguito dell'esame dello stato di previsione è rinviato al pomeriggio di domani, 21 settembre, alle ore 17.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle ore 12,50.

SEDUTA DI GIOVEDI 21 SETTEMBRE 1967

Presidenza del Presidente GARLATO

La seduta è aperta alle ore 17,40.

Sono presenti i senatori: Adamoli, Asaro, Corbellini, Deriu, de Unterrichter, Fabretti, Ferrari Giacomo, Focaccia, Gaiani, Garlato, Jervolino, Lombardi, Massobrio, Spasari, Genco, Giancane, Giorgetti, Guanti, Indelli, Spataro, Vidali e Zannier.

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

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1968

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

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 1968 — Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici ».

Riprendiamo l'esame dello stato di previsione.

G A I A N I . Onorevole Presidente, dopo gli interventi di ieri dei senatori Adamoli e Zannier mi pare che, per quanto riguarda i più importanti problemi del Ministero dei lavori pubblici, ben poco ci sia rimasto da dire.

Nella mia esposizione mi soffermerò pertanto, sia pure brevemente, soltanto su due temi — l'edilizia abitativa e la difesa del suolo — segnalandone alcuni aspetti fondamentali e che hanno attinenza con l'immediato presente.

Dirò innanzitutto che le affermazioni fatte dal nostro collega Deriu allorchè discutemmo in Commissione lo stato di previsione del 1966 mi sembrano tuttora valide; egli usò questa espressione: « La cosiddetta nota preliminare è assolutamente priva di contenuto e significato: non chiarisce nulla, non spiega niente, non esprime alcuna linea politica o tecnica ».

Ripeto, ritengo che queste parole siano ancor'oggi valide ed abbiano un loro significato in quanto la nota preliminare allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per il 1968, che dovrebbe illustrare il bilancio, in realtà non spiega niente ed ha un carattere puramente burocratico che non dà alcuna idea dell'indirizzo che il Governo intende perseguire in questo settore, nel quadro generale e coordinato dello sviluppo economico del Paese.

Noi stiamo infatti discutendo il bilancio della spesa dello Stato per il 1968, siamo al

terzo anno di attuazione del Piano quinquennale di programmazione, ma chi può affermare, esaminando lo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, che tale bilancio sia uno strumento attraverso il quale il Piano si attua?

Nella nota preliminare, infatti, neppure un cenno si fa alla parola « programmazione », o alla parola « piano » e, pertanto, da essa non si può desumere in quale modo l'Amministrazione dei lavori pubblici intervenga ed agisca per realizzare concretamente le direttive del Piano di sviluppo nel settore di sua competenza.

Il bilancio di fronte al quale ci troviamo non è diverso da quello presentatoci negli anni scorsi; probabilmente, se non fosse fatto riferimento ad un preciso anno finanziario, si potrebbe facilmente scambiare il bilancio di un anno con quello di un altro; non c'è infatti nulla di nuovo tranne la modifica di qualche cifra, mentre la sostanza non cambia, non si ha l'impressione di essere di fronte ad una fase nuova dello sviluppo del Paese e non si comprende quale legame esista tra bilancio e Piano.

Non solo, ma anche per le parti che si riferiscono agli impegni finanziari, specie per alcuni settori, risulta chiaro che le cifre restano molto al di sotto di quelle previste globalmente, per il quinquennio, dal Piano; accennava a questo problema ieri il senatore Adamoli facendo esplicito riferimento ai porti, ma se ne può riparlare a proposito dei fiumi, dell'edilizia popolare, e via dicendo.

Il senatore Zannier ha detto, molto giustamente, che una politica di programmazione deve essere essenzialmente fondata su un ordinato assetto territoriale che preveda lo sviluppo organico dell'economia mediante la razionale distribuzione degli investimenti, sia umani che industriali, ed una serie di infrastrutture che colleghino tutto il processo di sviluppo economico e che lo rendano possibile sul piano territoriale in modo equilibrato.

Il bilancio del Ministero dei lavori pubblici dovrebbe essere uno strumento per l'attuazione di una politica di questo genere, e può darsi anche che in parte lo sia, ma, per la verità, ciò non risulta affatto chiaro dall'esame dello stato di previsione che ci sta dinanzi. Non si comprende quali funzioni abbia, nel quadro della politica generale, l'Amministrazione dei lavori pubblici e quale attività essa svolga per la attuazione di un nuovo assetto territoriale che ci garantisca un equilibrato sviluppo della nostra società civile.

Il bilancio dovrebbe essere redatto in modo da essere comprensibile a tutti, in primo luogo a noi che lo dobbiamo discutere, ed illustrato in maniera tale da offrire a noi tutti la possibilità di fare osservazioni e critiche e dare suggerimenti concreti.

Tutto questo, onorevole Sottosegretario, non avviene!

Il senatore Zannier, dopo aver fatto anche egli queste constatazioni, ha detto che, al di fuori del Piano, sono state prese alcune decisioni per cui ci si incammina verso l'auspicato assetto territoriale; per parte mia, non sono così ottimista in quanto mi pare che non ci si incammini verso gli obiettivi essenziali del Piano che si possono sintetizzare in questo modo: eliminazione degli squilibri territoriali ed economici e degli squilibri sociali.

Osservando la ripresa economica del nostra Paese credo si possa affermare che tutto va avanti come prima; non contesto il fatto che vi sia un certo sviluppo industriale ed un aumento del reddito, superiore forse a quello previsto dal Piano, ma ritengo che il Piano non volesse proporsi solamente un aumento *sic et simpliciter* del reddito nazionale, mirando invece a consentire un nuovo orientamento nello sviluppo economico con l'eliminazione degli squilibri a tutti noti tra regione e regione, tra agricoltura ed industria ed anche tra le classi sociali.

Senza tema di essere smentiti, infatti, noi possiamo affermare, ad esempio, che lo squilibrio tra agricoltura ed industria va approfondendosi sempre più; basti pensare che l'anno scorso abbiamo avuto uno sviluppo industriale del 9 per cento, mentre l'agricoltura è aumentata dello 0,7 per cento; anche se nelle zone meridionali si pensa ad investimenti tipo Alfa-Sud non sarà certo attraverso questi rimedi che si eliminerà questo squilibrio!

Fatte queste considerazioni di ordine generale e ribadito che il bilancio in esame non appare come uno strumento destinato ad operare in modo decisivo nella odierna realtà economica, vengo ai due problemi che, come ho detto all'inizio, desidero affrontare in modo più particolare, anche se brevemente.

Il settore dell'edilizia abitativa, senza dubbio, dà qualche segno di ripresa, almeno nei primi mesi del 1967. Questo non lo si può negare, anche se bisogna considerare che lo sviluppo ed il regresso dell'edilizia non coincidono mai con i cicli di sviluppo e di regresso dell'economia in generale (basti pensare a quanto è avvenuto nel 1964: eravamo in piena crisi nel settore industriale mentre le costruzioni erano in pieno sviluppo con un aumento dell'occupazione, poichè si eseguivano programmi già decisi ed approvati nel 1963). Nel 1965 abbiamo notato una certa ripresa industriale, ma il settore edilizio ha marcato il passo e la situazione è peggiorata ancora di più nel 1966; oggi si riscontrano lievi sintomi di ripresa, specie per quanto riguarda l'edilizia abitativa.

Si nota, almeno da quello che si è potuto constatare, una certa ripresa nella ricostruzione edilizia nei piccoli e medi centri, ripresa che, almeno dai dati che ho cercato di raccogliere, non sembra avvenire ancora nelle grandi città. A mio giudizio, è facile individuare la causa di questo ristagno nel mercato delle aree (che è un fattore estraneo alla costruzione), che è molto più pesante nelle grandi città che in quelle piccole; la stessa legge n. 167 del 1962 ha contribuito a questo stato di cose in quanto ha reso difficile costruire nei limiti del piano di zona. La produzione edilizia abitativa nel 1966 rispetto al 1965 è stata inferiore di circa lo 0,6 per cento. L'Istituto centrale di statistica fornisce questi dati: in tutti i Comuni italiani, nel 1966, sono state prodotte 288.000 abitazioni per un totale di 2 milioni e 233.196 vani; rispetto al 1965 abbiamo avuto una diminuzione del 15 per cento in termini di abitazione, del 22 per cento in termini di vani e del 20 per cento in termini di volume edificato. Però nel 1966 — naturalmente ciò sarà dovuto al fatto che i prezzi sono calcolati in prezzi correnti, — abbiamo avuto una spesa di 2.699 miliardi, rispetto ai 2.583 miliardi del 1965.

L'edilizia popolare. Come ha concorso la edilizia popolare nella produzione del settore? Dico subito che i dati che porto sono ufficiali, quelli dell'Istituto centrale di statistica. Dunque, nel 1966, nel settore dell'edilizia popolare si sarebbe costruito per 160 miliardi, cifra che rappresenta il 5,9 per cento dei 2.699 miliardi della produzione globale; quanto siamo lontani quindi dalle previsioni del Piano, secondo cui l'edilizia popolare dovrebbe partecipare al volume globale delle costruzioni per il 25 per cento!

A questo riguardo mi si consenta una considerazione: quando abbiamo discusso su questo problema (mi sembra in occasione dell'esame del bilancio 1967) il ministro Mancini ha comunicato dei dati in base ai quali sembrava che effettivamente gli enti operanti nel settore in questione potessero concorrere al volume globale delle costruzioni con una percentuale di circa il 20 o il 25. Ora, se è vero che teoricamente, sulla base delle leggi esistenti e degli impegni presi, la GESCAL e gli altri consimili istituti raggiungono detta percentuale, nella realtà questo non avviene. Ciò che contano non sono soltanto le impostazioni teoriche e generali, ma anche e soprattutto i fatti, e allora vediamo che siamo molto lontani dalle previsioni. Ricorderete ciò che si disse due anni or sono sulla necessità di uno strumento legislativo inteso a superare la particolare fase congiunturale in cui si trovava il settore edilizio, strumento che si ritenne di aver trovato nel noto decreto-legge, poi convertito nella legge n. 1179 del 1965. Ricordate anche che, nel corso della relativa discussione, dalla mia parte politica si chiese inutilmente il finanziamento sul primo titolo, concernente l'edilizia popolare; ebbene, mentre quanto previsto in questo titolo si è tradotto in realtà concreta di costruzioni, le speranze riposte nella operatività delle disposizioni del titolo secondo sono del tutto fallite. Ho alcuni dati al 15 novembre 1966: gli istituti autorizzati avevano deliberato 2.969 mutui per un importo di 38.739 milioni, di cui 2.156 per 12.096 milioni per acquisti di case già costruite e 813

per 26.643 milioni destinati alla costruzione di nuove abitazioni; ma alla fine di quell'anno erano divenuti operanti pochissimi mutui per un importo di circa 120 milioni, mentre era in corso la deliberazione di altri mutui per l'importo di appena 14 miliardi. Se si considera che, sulla base della legge in oggetto, erano previste costruzioni per 550 miliardi di lire, si constaterà il fallimento avvenuto.

Un'altra amara realtà è costituita dalla GESCAL. Come è noto, questo ente dovrebbe, attraverso tre piani triennali, costruire per circa 1.000 miliardi di lire. Orbene, i piani sono stati predisposti, gli stanziamenti ripartiti per provincia, ma la GESCAL non ha costruito un bel niente. Non ho dati precisi, però credo che anche qui siamo lontanissimi dalle previsioni: nel corso del primo piano triennale non si è costruito alcunchè, nel secondo si è cominciato a utilizzare i fondi del primo piano triennale e ora stiamo entrando nel terzo triennio . . .

D E ' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Per quel che concerne la GESCAL, siamo in media sugli otto, nove miliardi al mese di appalti; nel prossimo anno potremmo superare i dieci miliardi mensili. È vero che non siamo ancora a livelli normali, però si opera su un certo piano di regolarità.

G A I A N I . In ritardo peraltro di cinque-sei anni!

D E ' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Gli appalti sono stati effettuati.

G A I A N I . Non tutte le opere appaltate vengono poi concretamente eseguite. Comunque, nel Piano quinquennale di sviluppo economico non è stato scritto che doveva essere elaborata una nuova legge per l'edilizia convenzionata? Cosa intende quindi fare il Governo? Non credo che voglia risolvere il problema edilizio con i dieci miliardi stanziati in bilancio. Sono, è vero, previsti altri nove miliardi per futuri provvedimenti, ma a qual fine sono stati accantonati?

D E ' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Cinque miliardi a favore dell'edilizia convenzionata, tre destinati a rinsanguare la legge n. 1179 . . .

G A I A N I . Comunque da tutto questo si evince con chiarezza che l'edilizia popolare non ha contribuito in alcun modo — come era nelle intenzioni del Governo e come noi dubitavamo che ciò avvenisse — alla ripresa del settore edilizio e siamo lontanissimi dalle cifre previste dal Piano; anche i provvedimenti cui or ora accennava il sottosegretario de' Cocci, a mio giudizio, sono assolutamente inadeguati a rafforzare questo settore.

Altro problema, quello della difesa del suolo. Pochissime parole perchè ormai se ne è discusso parecchio. Le opere per la difesa e la sistemazione del suolo e in particolar modo le opere che debbono essere fatte per la ricostruzione dopo l'alluvione del 1966 procedono lentamente. Per esempio posso dire che sono state iniziate dopo dieci mesi — esattamente un mese fa — certe opere che erano state previste lungo una serie di rami del Po. Come mai è possibile una cosa del genere? Io vorrei sapere, anche se è vero che abbiamo dei tempi tecnici di esecuzione molto lunghi nonchè delle procedure burocratiche complicate e defatiganti, se è mai possibile che opere semplici come quelle di costruzione degli argini o di rafforzamento idraulico (che richiedono brevi tempi di progettazione) vengano avviate dopo dieci mesi dalla data del giorno in cui si decise di intervenire, quando è ben noto che anche un breve ritardo nelle opere di difesa idraulica può diventare fatale non soltanto per i rischi e per i danni che possono derivare alla zona e alla popolazione, ma anche perchè un'opera non ultimata può più facilmente essere distrutta da avversità atmosferiche.

Vorrei inoltre richiamare l'attenzione dell'onorevole Sottosegretario sulla mancata ricostruzione edilizia delle case distrutte o danneggiate dall'ultima alluvione, che è un compito particolare del Ministero dei lavori pubblici. Se Firenze costituisce un caso grosso, concentrato, direi, che salta agli occhi immediatamente, a Rovigo, ove il Genio civile ha approvato 700 progetti in materia e li ha in-

viati al Magistrato delle acque di Venezia, dove si sono insabbiati, la situazione non è migliore: di tali progetti, infatti, non si sa più niente. La realtà è, quindi, che passati dieci mesi dall'alluvione non c'è un solo cittadino che abbia ricevuto la benchè minima anticipazione per riparare o ricostruire la sua casa. Abbiamo approvato una legge, la n. 1142 del dicembre del 1966 con la quale si concedeva un anticipo pari al 50 per cento dell'opera danneggiata, ma ancora non se ne vede l'attuazione pratica.

Bisogna quindi sveltire le pratiche, eliminare gli ostacoli burocratici, in modo che il denaro che si decide di spendere sia speso al fine di ridare la vita a queste zone dove la gente vive in ben misere condizioni.

Si sente spesso dire che riesce ad ottenere il contributo chi non ne ha diritto; ciò può talvolta essere vero perchè sappiamo tutti quali sono le condizioni attuali della zona e quale è stato il disastro che l'ha investita; ma si può, per qualche fatto del genere realmente accaduto, fare attendere, per espletare i numerosi controlli, tutti coloro che legittimamente attendono di essere risarciti o, quanto meno, aiutati? Non dimentichiamo che bisogna produrre diecine di documenti, tra i quali il certificato storico catastale per il cui rilascio si richiede un tempo molto lungo: non basterebbero delle dichiarazioni giurate? Può darsi che qualcuno profitti della situazione, e costui, se scoperto, andrà in galera per falso, ma intanto gli altri, quelli che hanno diritto e che sono in attesa di quel denaro, potranno ricevere quanto loro spetta e procedere alla sistemazione delle loro cose!

Infine, ed è l'ultimo argomento che tratto, ho presentato un ordine del giorno a proposito del quale vorrei dire qualcosa. Poichè mi risulta che la Sottocommissione presieduta dal dottor Supino ha comunicato le sue conclusioni al Ministero dei lavori pubblici per la previsione di un piano di difesa di insieme del delta padano, che comprende la sistemazione dei rami del fiume coordinata con la difesa dal mare, credo che sia opportuno cominciare a parlare di questo piano.

Io credo che il contatto con le popolazioni, in particolare i Comuni, sia necessario, anzi, indispensabile, perchè avete visto come non sia possibile imporre delle soluzioni qualsiasi da quanto è successo per la sacca di Scardovari. Bisogna conoscere il piano prima di approvarlo definitivamente.

D E ' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Su questo siamo perfettamente d'accordo.

G A I A N I . Ricordo — e non dovrebbe essercene bisogno — che la situazione è veramente drammatica; voi sapete che la portata del Po, almeno del ramo del Po di Goro, è di circa 9.500 metri cubi d'acqua al minuto, quindi inferiore alla massima piena del fiume; ma — a parte il fatto che è sperabile che almeno per cento anni non avvenga più una piena come quella del 1951 — ciò che è grave è che il delta del Po, anzichè allargarsi verso il mare, si restringe a imbuto: le conseguenze sono ovvie. Da qui la necessità di una sistemazione dei rami del Po, sistemazione vista nel quadro d'insieme del delta, da portare a termine con estrema urgenza. Circa dieci anni fa si parlò di rettifiche al corso del fiume, ma poi, come al solito, non si è fatto niente. Credo sia necessario smetterla con i soliti discorsi: spero veramente che questo piano sia idoneo a raggiungere gli obiettivi per i quali è stato elaborato, cioè smaltire le piene, le massime piene, evitando nuovi disastri, il che è condizione prima dello sviluppo e dell'utilizzazione economica di tutta la zona. Ma siamo ammaestrati dal passato e questo ci rende diffidenti: ecco perchè se il Ministero dei lavori pubblici non vuole rendere noto il piano con una comunicazione ufficiale, almeno in questa Commissione si sviluppi un dibattito in materia, perchè ciò che si fa o si farà nel delta padano sia fatto di comune accordo con le popolazioni che colà vivono e debbono vivere. Non dimentichiamo che tutto quello che è successo è stato abbondantemente previsto dalla popolazione del luogo, quando i « valenti » tecnici non avevano capito un bel niente. Le cose bisogna vederle e viverle, e soltanto allora la tecnica diventa indispen-

sabile e veramente aiuta a risolvere nel modo migliore i problemi.

Termino manifestando tutta la mia speranza perchè il Governo accolga l'ordine del giorno che ho avuto l'onore di presentare, ma l'accolga non come raccomandazione, bensì come un impegno da tradurre rapidamente in pratica.

F A B R E T T I . Interverrò brevemente e soltanto su alcune questioni particolari.

Non avrei preso la parola su questo stato di previsione se il problema degli acquedotti — che è stato descritto dal relatore e da altri intervenuti come uno dei problemi più gravi — fosse stato risolto o quanto meno si intravedesse una qualche via di uscita; ma nel relativo piano non si nota alcuno sforzo adeguato per risolvere organicamente tale questione che, non va dimenticato, non riguarda solo questa o quella località, ma riveste un carattere generale. Debbo esprimere a questo proposito il mio rammarico per il fatto che il Ministro dei lavori pubblici non ha ancora risposto ad una mia interrogazione risalente al 22 giugno 1966 che rilevava appunto il problema dell'acquedotto di Ancona, di una città, cioè, di circa 150 mila abitanti (cui vanno aggiunti i 22.000 di Falconara) che si trova in una condizione veramente grave. Da tre mesi Ancona vive con 80 tonnellate giornaliere di acqua salina, perchè la struttura dell'acquedotto di Ancona non è più sufficiente a dare ai cittadini l'acqua potabile, con tutte le conseguenze che ne derivano. È, questo di Ancora, un problema serio che non può essere sottovalutato e la mia interrogazione aveva proprio lo scopo di farlo notare al Governo. Onorevole Sottosegretario, sono sette anni ormai che si è costituito un Consorzio tra i Comuni interessati, ma siamo ancora alla fase iniziale della sistemazione della sorgente di Borgovivo a circa 40-45 chilometri da Falconara. Alcuni anni fa è stata costruita la tubatura nuova sino ad Ancona con una spesa di parecchie centinaia di milioni, ma quando si è trattato di allacciare gli impianti ci si è accorti che motivi tecnici vi si opponevano e intanto la città si amplia e la sorgente di Borgovivo costituisce l'unico mezzo per sanare questa grave situazione. Che cosa pensa di fare il Ministero dei lavori pubblici per risolvere il problema dell'acquedotto di Ancona? Capisco che ci vorranno ancora degli anni prima di entrare nella fase di attuazione pratica, ma almeno sarebbe opportuno predisporre i primi finanziamenti. Non si dimentichi che il comune di Ancona è attualmente travagliato da una grave crisi, essendosi dimessa la Giunta di centro-sinistra. Vorrei pertanto sapere in qual modo il Governo intenda risolvere il problema generale degli acquedotti, con particolare riguardo al problema specifico di Ancona e di Falconara.

L'altra questione sulla quale voglio soffermarmi brevemente è quella dell'ANAS.

Il relatore ha avuto parole di giusto elogio per l'impegno dei dipendenti dell'ANAS e per il loro attaccamento al dovere: doveroso riconoscimento, ma che non ci deve far dimenticare che la situazione all'interno dell'ANAS è drammatica, per quanto concerne le funzioni e il trattamento del personale stesso.

Il piano di riforma della rete viaria comporta per questi dipendenti un lavoro notevolmente più vasto e complesso, che tuttavia è ugualmente svolto — a giudizio del relatore, ampiamente condiviso da ogni parte — con notevole impegno, competenza e bravura. Il lavoro si è moltiplicato ma non si è fatto niente per adeguare ai nuovi compiti il numero del personale e il relativo trattamento economico e di carriera, nonchè per dotare questo personale di attrezzature idonee. Per tutti questi motivi c'è uno stato di vivissima insoddisfazione. Il Ministero ha assicurato alle organizzazioni sindacali che il problema del personale e del trattamento è oggetto di attento esame da parte sua. Ora io ricordo l'impegno preciso assunto dal Ministro quando approvammo il provvedimento concernente l'adeguamento dell'organico del Ministero dei lavori pubblici. In quella occasione si affermò che era allo studio una legge stralcio che avrebbe esteso al personale dell'ANAS lo stesso trattamento giuridico e retributivo degli altri dipendenti del Ministero dei lavori pubblici. Il problema è molto serio ed è avvertito da tempo, ma il

Governo ancora « nicchia ». Le persone interessate a questo provvedimento sono molto preoccupate — e giustamente — dell'avvicinarsi della scadenza della legislatura: trattandosi di equiparare questo personale ad altro personale dello stesso Dicastero, a me sembra che il problema sia anche di giustizia e di equità. La sua soluzione non può quindi essere ulteriormente rimandata, anche perchè è stato proclamato uno sciopero per i giorni 29 e 30 di questo mese. Sono ragioni serie, c'è una precisa responsabilità ed un preciso impegno del Governo che vorremmo vedere assolti prima che la legislatura si concluda.

F E R R A R I G I A C O M O . Onorevole Presidente, onorevoli senatori, desidero porre due domande all'onorevole Sottosegretario.

La prima riguarda la navigazione interna ed il programma che si intende adottare per la sistemazione dell'alveo di magra del Po; la seconda, invece, concerne le strade che l'ANAS assume dalle Province e le strade che, a compensazione delle prime, le Province assumono dai Comuni.

Per quanto concerne il primo argomento, vorrei far presente all'onorevole de' Cocci che io mi occupo della navigazione interna da oltre 50 anni e con una certa passione: ho avuto momenti di amarezza, momenti di ansia ed anche momenti di fondata speranza, speranza che in noi è risorta in modo forte l'altro giorno quando abbiamo assistito a Cremona all'arrivo di due torpediniere, fra l'esultanza generale di tutti i paesi rivieraschi. Ora, nel piano quinquennale, si prevede, per il settore delle idrovie, una spesa complessiva di 50 miliardi, destinati alla costruzione di canali per natanti fino a 1.300 tonnellate. Su tale punto ho chiesto spiegazioni, ma non sono riuscito ad averle, per cui gradirei averle, se possibile, da lei, onorevole de' Cocci.

Mi è stato detto che i 50 miliardi sarebbero destinati ai canali, vale a dire al canale Cremona-Milano, che è in costruzione, e al canal Tartaro o canal Bianco, parallelo all'asse del Po; avendo io chiesto notizie circa la sistemazione dell'alveo di magra del Po, che costituisce il problema fondamentale perchè è di là che devono passare i natanti che vengono da Milano e vanno a Milano passando per Cremona, mi è stato detto che tali lavori sono compresi nella cifra generale prevista per la sistemazione del suolo e del sottosuolo.

Ora, come tutti sapete, vi è un progetto del senatore Lombardi, che risale a tre anni fa circa, il quale prevede una spesa di 25 miliardi per la sistemazione dell'alveo di magra del Po, al fine di consentire appunto la navigazione ai natanti di 1.300 tonnellate. Successivamente, tale cifra è stata ridotta a 20 miliardi mentre adesso la cifra prevista credo non superi i 19 miliardi di lire. Comunque, poichè non sono riuscito a leggere da nessuna parte neppure questa ultima cifra, vorrei chiedere all'onorevole Sottosegretario se egli è in grado di tranquillizzarci a questo proposito, cioè se può assicurarci che tale cifra è stata effettivamente preventivata e se si intende spenderla, perchè non si può più ritardare nell'affrontare e risolvere tale problema. Il canale per Milano, indubbiamente, sarà realizzato nel corso del quinquennio e sono già state impegnate cifre notevoli da parte degli enti locali; anche l'altro canale di cui parlavo poc'anzi sarà portato a termine, ma l'alveo di magra del Po verrà sistemato?

Il secondo punto, come ho già detto, è quello relativo alle strade che passano dai Comuni alle Province e, in via compensativa o quasi, dalle Province all'ANAS. Conosco questo problema specie per quanto concerne la mia provincia, avendo anche a disposizione dati precisi. La provincia di Parma, onorevole de' Cocci, in base alla legge che tutti ricordiamo, ha assunto 527 chilometri di strade dai Comuni e adesso ne assumerà degli altri; l'ANAS, o meglio lo Stato, dal canto suo, ha assunto, sempre in base a quella legge, 239 chilometri di strade provinciali: di questi, 115 sono stati già consegnati all'ANAS; altri 30 chilometri — per i quali è già stato fatto il decreto ministeriale — non sono ancora passati all'ANAS o, per meglio dire, l'ANAS non ne ha ancora assunto il carico, e 94 chilometri sono ancora in attesa del decreto.

Si verifica, pertanto, che la mia provincia — come del resto tutte le Province — si trova di fronte ad un dilemma: o abbandona le strade assunte dall'ANAS, togliendo i propri cantonieri, eccetera, oppure, per senso di responsabilità nei confronti della propria popolazione, prosegue la gestione di queste strade, spendendo cifre notevoli. La mia provincia, se non erro, ha già speso circa 50 milioni a tale riguardo.

Al fine quindi di tranquillizzare non solo la mia Provincia, ma tutte le Province d'Italia, perchè non ve ne è una in condizioni diverse dalla mia, vorrei che l'onorevole Sottosegretario di Stato mi assicurasse che l'ANAS d'ora in avanti assumerà regolarmente la manutenzione delle strade provinciali ad essa trasferite sottoponendosi alle disposizioni in vigore e liberando così le Provincie dall'onere relativo.

L O M B A R D I . Prendo la parola unicamente per sollecitare l'onorevole Ministro dei lavori pubblici a voler predisporre al più presto la legge di finanziamento per quanto attiene alle opere dei canali navigabili, in considerazione anche del fatto che il piano quinquennale prevede a tale scopo lo stanziamento di 50 miliardi di lire da utilizzarsi in 5 anni, due dei quali sono già trascorsi.

Tale mia richiesta parte dal concetto che non è possibile iniziare opere che ad un certo punto debbono necessariamente essere interrotte, magari per anni, e riprese successivamente in forza di finanziamenti tardivi, poichè questo rappresenta un inutile spreco di denaro: quando un'opera pubblica infatti non è immediatamente utilizzata viene evidentemente a mancare quel calcolo di redditività e di produttività che sempre è collegato ad ogni attività. È necessario inoltre tenere presente che le costruzioni interrotte — a volte, ripeto, anche per anni — degradano ovviamente anche sotto il profilo tecnico, senza considerare inoltre che l'inizio dei trasporti idroviari viene in tal modo sempre più differito.

Un simile modo di procedere evidentemente è inaccettabile! Tanto varrebbe allora non avere mai iniziato un'opera di tal fatta piuttosto che averne iniziata una e non averla mai condotta a termine!

Ricollegandomi inoltre alla osservazione in precedenza fatta dal senatore Ferrari, devo rilevare che, avendo accettato lo Stato di attuare un programma idroviario, non è possibile fermarsi soltanto all'approvazione del piano quinquennale, ma è necessario ad un certo punto anche mettere in atto quello che il piano stesso ha stabilito. Così, ad esempio, se entro 3-4 anni, attraverso un ulteriore finanziamento, il canale Milano-Cremona-Po fosse costruito, ma non fossero portati a termine i lavori di sistemazione dell'alveo di magra del Po, si avrebbe il risultato che da Cremona a Milano si potrebbe navigare, mentre da Cremona al mare si potrebbe navigare ma non con le stesse possibilità, data quella specie di collo di bottiglia che verrebbe a costituire il Po per certe percentuali di trasporti.

Questo evidentemente sarebbe assurdo, a prescindere poi dalla brutta figura che faremmo specialmente di fronte a Paesi stranieri che in questo campo sono più esperti di noi.

Se non mi sbaglio, con l'ultima legge sulla difesa del suolo sono stati assegnati 3-4 miliardi per la sistemazione dell'alveo di magra del Po. Io riterrei opportuno con l'anno prossimo aumentare tale quota in modo da portare a termine nel più breve tempo possibile questo lavoro, che ha per scopo, come sapete, non soltanto di rendere possibile la navigazione sul Po, ma soprattutto la difesa degli argini maestri dello stesso. Questo onde evitare che nel caso di un'altra piena — Dio non lo voglia — del tipo di quella verificatasi nel 1951 si abbiano a lamentare gli stessi danni e gli stessi gravi inconvenienti.

Spero che il Ministro sia conscio di questa situazione ed abbia a provvedere con tempestività in proposito.

D E U N T E R R I C H T E R . Mi trovo costretto a presentare anche quest'anno l'ordine del giorno in tema di sicurezza autostradale e di segnaletica da me già svolto nella precedente discussione sul bilancio dei lavori pubblici.

Gli autorevoli appelli che per ogni festività vengono rivolti alla coscienza ed alla sensibilità dei conducenti rivestono senza dubbio notevole importanza, ma l'esperienza

e le statistiche dimostrano che la loro capacità di evitare incidenti è piuttosto modesta. Esistono viceversa dei provvedimenti obiettivi, tecnici, che certamente riducono la probabilità o la gravità dell'incidente ed è sacrosanto dovere di chi appresta queste infrastrutture non trascurarli.

Mi riferisco, per esempio, all'adozione delle cinture di sicurezza anche se si tratta di una questione non di competenza di questo Ministero. Al riguardo vi è da rilevare che ormai da 5 anni vediamo sabotato dagli organi competenti il relativo provvedimento che comporterebbe certamente il risparmio di centinaia di vite umane e di migliaia di feriti gravi. Questo è un discorso che comunque dovrà essere ripreso.

Per quanto attiene in particolare al Ministero dei lavori pubblici, torno a ripetere che nel marzo scorso ho presentato un ordine del giorno relativo alla sicurezza auto stradale ed alla segnaletica, ordine del giorno che nella sua prima parte venne accettato dal Ministro. La parte accettata dal Ministro era la seguente:

« Il Senato,

tenuto presente che molti gravissimi incidenti stradali sono causati da carenze della rete stradale che con modesta spesa possono e quindi debbono essere eliminate e ridotte,

invita il Governo:

a) ad imporre su tutte le autostrade l'applicazione delle barriere di protezione sullo spartitraffico e la sistemazione sullo stesso di siepi o altre protezioni antiabbaglianti, ricorrendo per il finanziamento alle maggiori entrate dovute all'enorme incremento del traffico, o a modesta proroga delle concessioni; ».

Debbo purtroppo constatare che ancora, al riguardo, non è stato fatto assolutamente niente specialmente nel settore delle concessionarie, le quali vogliono trarre argomento dalla applicazione di questa futura imposizione delle barriere per arrivare ad una revisione totale delle condizioni di concessione.

P R E S I D E N T E . Alcune concessionarie però hanno già fatto quello che dovevano fare senza richiedere niente!

D E U N T E R R I C H T E R . L'onorevole Presidente probabilmente si riferisce all'autostrada Trieste-Udine, la quale però è ancora in costruzione. Io parlavo invece delle autostrade in esercizio.

Non si può tener conto — data l'evidente malafede — delle obiezioni che taluni tecnici sollevano in ordine alla opportunità della applicazione dello spartitraffico: vi sono in proposito delle statistiche raccolte all'estero che hanno dimostrato in modo preciso, inequivocabile, la sua efficienza al fine di evitare gravissimi incidenti. È inutile dire — ripeto — che, secondo qualche tecnico, se un veicolo urta lo spartitraffico coinvolgerà altri veicoli: la tecnica infatti dice anche che una cosa è investire un veicolo che procede nella stessa direzione ed alla stessa o quasi velocità e un'altra cosa è investire un veicolo che procede alla stessa velocità, ma in direzione contraria.

A mio avviso, quindi, è assolutamente necessario adottare tali misure di sicurezza. L'incremento del traffico è tale che le previsioni fatte, in sede di accordo delle concessioni, sono notevolmente inferiori rispetto alle entrate effettive, parte delle quali potrebbero dunque essere utilizzate a tal fine.

Quando, nel capitolo 507 del bilancio dell'ANAS, riguardante il completamento dei lavori di costruzione e raddoppio delle autostrade, spese per impianto di alberature ed arbusti per il contenimento delle scarpate, eccetera, si trova iscritta una somma di appena 800 milioni di lire, non si può fare a meno di considerarla inadeguata, anche solo per iniziare l'applicazione dello spartitraffico. Si dovrebbe parlare almeno di 1 miliardo e 800 milioni e il miliardo dovrebbe essere destinato all'applicazione dello spartitraffico. Si chiede: « dove andiamo a prenderlo questo miliardo in più »? Bisognerà fare il riesame di qualche voce, ma lo Stato non può trascurare il dovere di migliorare la rete stradale, anche a costo di costruire qualche autostrada in meno.

Faccio pertanto proposta formale di emendamento affinchè lo stanziamento del capitolo suddetto del bilancio dell'ANAS sia aumentato da 800 milioni a 1 miliardo e 800 milioni. Non sta, poi, a noi dire dove lo Stato deve trovare questo miliardo.

Alla lettera *b*) dell'ordine del giorno si dice che la segnaletica stradale, e particolarmente quella orizzontale, deve essere progettata con criteri scientifici e tenuta in permanente efficienza. Invece, sia nelle strade extraurbane che in quelle urbane la segnaletica stradale svanisce, viene cancellata dalle intemperie e rimane il dubbio sulla sua validità o meno; c'è chi la rispetta e chi no, per cui si verificano incidenti anche gravissimi. Anche i criteri seguiti in tema di segnaletica orizzontale lasciano perplessi: non si può lasciare una operazione di tale delicatezza al libito dell'operaio che materialmente appone il segnale. L'applicazione della segnaletica stradale va infatti eseguita scientificamente, in base alla pericolosità del luogo, alla velocità che si determina, alla visibilità, e così via.

Alla lettera *c*) dell'ordine del giorno si legge: « curare il miglioramento della visibilità, specie notturna, facendo rispettare con rigore le norme che devono essere seguite in prossimità delle strade ».

Si dovrà imporre a tutti i funzionari addetti alla progettazione e manutenzione delle strade di guidare l'automobile, perchè solo guidando si acquista senso di responsabilità, ci si accorge di un punto pericoloso, di una siepe o un muretto che impediscono la visibilità.

La lettera *d*) recita: « disporre su tutte le strade a traffico intenso, la perfetta segnalazione, con strisce marginali bianche, dei bordi stradali, e la completa segnalazione tratteggiata delle mezzerie stradali o delle corsie ». È necessario provvedere ad una segnalazione, con una riga bianca di larghezza non inferiore a 30 centimetri, del margine della strada. Questo provvedimento deve corrispondere, come effetto pratico, all'allargamento della strada di 70-80 centimetri, anche di un metro, affinchè il guidatore, in tutte le condizioni di visibilità, abbia un margine stradale ben definito a cui tenersi accostato.

Ripresento l'ordine del giorno tale e quale, ricordando che l'anno scorso il Governo ha accolto il punto *a*) e avrebbe già dovuto attuarlo.

G E N C O , *relatore*. Prendo la parola per adempiere al dovere, non solo di carattere formale, ma anche sostanziale di ringraziare tutti i colleghi che sono intervenuti, talvolta anche criticando la mia relazione; nei limiti del possibile accennerò anche a queste critiche nella mia relazione scritta.

A proposito dei residui passivi, a cui qualcuno ha fatto cenno, devo precisare di non averli trattati espressamente non già per dimenticanza, bensì in quanto ad essi ho più volte accennato, a partire dal bilancio 1950-1951, per cui ho ritenuto superfluo ripetere cose già dette.

Devo poi dire che sono perfettamente d'accordo con il senatore Gaiani circa i rilievi da lui mossi al settore dell'edilizia popolare. La GESCAL, dice il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, non dipende dal Ministero dei lavori pubblici. Noi rischiamo, così, di deludere le aspettative di coloro che anelano al possesso di una casa ed è per questo che io mi riprometto di mettere in rilievo in modo particolare questo problema nella mia relazione scritta.

Passando ad altro, richiamando l'intervento del senatore Fabretti, riconfermo che il problema dell'acqua è veramente drammatico. Sarebbe opportuna, a questo proposito, una azione governativa intesa ad educare il popolo, illustrando la necessità che l'acqua non deve essere sprecata, come purtroppo oggi avviene, bensì adoperata *cum grano salis*.

Il senatore Ferrari ha parlato della classificazione delle strade. In effetti, quando una strada passa dalla Provincia all'ANAS, vi è una specie di interregno, per cui la strada non viene gestita nè dalla Provincia, nè dall'ANAS e viene abbandonata. Ricordo che, in occasione della classifica della strada Altamura-Corato, l'ANAS pretendeva dalla provincia di Bari il certificato catastale della strada, pur trattandosi di una strada sorta chissà come.

Voglio soffermarmi su un ultimo argomento che ha attinenza a quanto detto dal sena-

tore de Unterrichter. Durante queste vacanze ho letto che in Inghilterra è stato stabilito il limite massimo di velocità. Vogliamo convincerci che anche in Italia dobbiamo stabilire il limite massimo di velocità su tutte le strade? Prendete un qualunque giornale a rotocalco di oggi e vi leggerete che c'è alla esposizione di Torino una macchina, provata dal principe Alberto di Liegi e dalla moglie Paola, nei giorni scorsi, in circuito, la quale raggiunge i 300 chilometri all'ora. Vi sembra opportuno consentire a macchine simili di percorrere le strade d'Italia? Queste non sono macchine, ma bolidi, proiettili, armi micidiali contro l'umanità.

Quando leggo il giornale del mattino, rimango costernato per il numero stragrande di incidenti mortali che si verificano specie di domenica. Mi domando quale parte di responsabilità morale ho anche io in ciò, in quanto legislatore, insieme a voi tutti, perchè non abbiamo imposto dei limiti di velocità, come avviene in tutte le nazioni civili. Possiamo fare tutti gli spartitraffico che vogliamo, possiamo separare in tutti i modi le corsie a doppio senso, ma se non riduciamo il limite di velocità, non risolveremo mai il problema.

DE UNTERRICHTER. Il massimo numero di incidenti si ha su vetture di modesta cilindrata, dalle seicento alle millecento. Quindi è necessario risolvere il problema soprattutto per la gran massa dei veicoli di piccola cilindrata.

GENCO, *relatore*. Io, venendo da Bari, ho trovato, a Piazza San Giovanni Bosco, a Roma, verso mezzanotte, un furgone investito da una macchina. Ora, se queste cose accadono dentro la città, ciò vuol dire che si guida in modo veramente sconsiderato ed è nostro preciso dovere imporre limiti a gente che non ragiona e che, quando si trova al volante di una macchina, si abbandona alle più pazze esercitazioni. Questo discorso potrebbe continuare, ma, avendo promesso che sarei stato breve, ho già abusato della vostra pazienza, per cui cedo senz'altro la parola al rappresentante del Governo

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Signor Presidente, onorevoli senatori, è per me motivo di onore intervenire in questo dibattito, in rappresentanza del Ministro dei lavori pubblici, la cui partecipazione è stata impedita da indifferibili impegni.

Mi è gradito, anzitutto, riconoscere la passione e la competenza con cui in questa discussione sono stati esaminati i molteplici problemi relativi al settore dei lavori pubblici. È mio dovere, pertanto, ringraziare tutti gli intervenuti, di ogni parte politica, ed in particolare, consentitemelo, l'illustre e simpatico relatore, senatore Genco.

Chiedo scusa se non potrò, anche per non rendere troppo lunga la mia esposizione, che non è brevissima, soffermarmi analiticamente su ogni argomento prospettato.

L'esame del bilancio costituisce, da sempre, uno dei punti d'incontro tra la politica del Governo, nella sua competenza di potere esecutivo e di amministrazione pubblica, e l'indirizzo politico-legislativo che può dare sui singoli problemi il Parlamento.

Ciò è avvenuto, in particolare, in sede di questa breve ma densa discussione. Naturalmente, ci troviamo di fronte ad uno stato di previsione rigido, inserito nel più ampio contesto del bilancio generale dello Stato, per cui, in questa sede, non è facile operare delle scelte tali da mutare quelle già fatte in sede di predisposizione del bilancio stesso, anche se ogni suggerimento viene tenuto presente per i bilanci futuri.

Dicevo, in una interruzione, che il Governo ha il dovere di indicare destinazioni prioritarie di taluni stanziamenti. Naturalmente, spetta poi al Parlamento, in sede di singole leggi, confermare quella destinazione o indicare una destinazione diversa

Non va dimenticato che noi operiamo nell'ambito di un programma quinquennale di sviluppo economico che non è più *in fieri*, bensì è divenuto legge, regolarmente pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale*, che costituisce pertanto uno strumento di confronto e di verifica del quale dovremo ogni giorno di più tener conto, sia in sede di previsione della spesa sia nell'impiego effettivo dei mezzi a disposizione

Nel quadro di tali finalità, e pur nei limiti cui ho accennato, mi pare che l'esame che stiamo per concludere non possa non prendere le mosse, anche per il carattere di assoluta pregiudizialità del problema, dalla attuale organizzazione e strutturazione della Amministrazione dei lavori pubblici cui è demandato, nell'ambito della generale azione dello Stato, un ruolo indubbiamente preminente e di particolare rilievo.

Non basta, a mio avviso, e non sarà mai ripetuto abbastanza, predisporre i mezzi finanziari occorrenti, formulare dei programmi a scadenza più o meno lunga e proporsi degli obiettivi nei vari settori di intervento, se non si disponga al tempo stesso di organi e di strutture operative veramente in grado, sotto il profilo organizzativo e funzionale, di tradurre in atto e sollecitamente le previste realizzazioni.

Concordo con il senatore Zannier, pertanto, sulla necessità di una profonda ristrutturazione del Ministero e, a tale riguardo, non può certo ritenersi sufficiente, e non dubito che su tale punto vi sia unanimità di consensi, la recente legge 6 agosto 1967, n. 698, la quale, come è noto, costituisce un provvedimento del tutto contingente, inteso a sopperire alla insufficienza degli organici del personale dell'Amministrazione, insufficienza particolarmente grave per quanto riguarda i ruoli del personale tecnico.

F A B R E T T I . Cosa può dirci a proposito del trattamento del personale dell'ANAS? C'è un accordo preciso con il Ministero, confermato e rinnovato in occasione dell'approvazione della legge concernente l'organico del Ministero dei lavori pubblici. Chiediamo che, entro questa legislatura, la parità di trattamento tra il personale operante nello stesso settore divenga realtà.

D E ' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Seguirò la cosa, ma un provvedimento del genere, che deve essere adottato d'intesa con il Ministero del tesoro, richiede una lunga trattazione.

F A B R E T T I . Questa risposta ci lascia insoddisfatti. Ricordo che questo personale ha in animo di effettuare uno sciopero per il 29 prossimo.

D E ' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Il gravissimo ed urgente problema dell'adeguamento degli organici alla mole dei compiti vecchi e nuovi (alle complesse, normali attribuzioni si aggiungono, per esempio, quelle previste dalle più recenti leggi, come quella « stralcio » urbanistica e quella « ponte » per la sistemazione e difesa del suolo) è stato soltanto avviato a soluzione. Ove si ponga mente, infatti, ai vari settori di intervento del Ministero dei lavori pubblici: urbanistica, edilizia, opere idrauliche, viabilità, opere marittime, opere igieniche, eccetera (tanto per citare alcuni tra i più importanti settori che riguardano sia l'assetto territoriale sia le opere pubbliche, dalle infrastrutture fondamentali ai servizi civili indispensabili, sia la edilizia residenziale) ed ove si consideri soprattutto quale profonda rilevanza economico-sociale, diretta e riflessa, assumono gli interventi stessi nel contesto dell'azione dello Stato, emerge in tutta la sua obiettiva ed assoluta urgenza la prospettata necessità di adeguare, potenziandola, l'Amministrazione stessa, non soltanto nei suoi mezzi umani ma, più ancora e contestualmente, nei suoi mezzi strutturali, organizzativi, tecnici e funzionali.

Il moto centrifugo che, per quanto riguarda il Ministero dei lavori pubblici, si è verificato dalla fine della guerra ad oggi lo dobbiamo pertanto considerare assolutamente concluso poichè risulta evidente che la politica del Ministero è ora tanto più solida quanto più unitaria; nel dopoguerra abbiamo assistito al sorgere, per esigenze contingenti, di organizzazioni quali la Cassa per il Mezzogiorno e la GESCAL le quali però, se avevano allora una propria giustificazione, non hanno certo facilitato la realizzazione di un'organica politica dei lavori pubblici.

In ordine ai problemi di carattere generale è stato giustamente sollevato, dal senatore Genco in particolare, quello relativo alla semplificazione delle procedure, a proposito del quale dico subito che sono perfettamente d'accordo con l'oratore che occorre

prorogare il cosiddetto « superdecreto » del 1965, specie per quel che riguarda le procedure, al fine di evitare un calo nel volume degli appalti.

G E N C O , *relatore*. Da chi dovrà essere proposta tale proroga: dal Parlamento o dal Governo?

D E ' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Varie proposte sono state già presentate in proposito alla Camera dei deputati e vi è anche un disegno di legge governativo con il quale il Ministero dei lavori pubblici viene delegato a rendere permanenti le disposizioni del superdecreto più rilevanti ai fini che si vogliono raggiungere; mi riferisco, in particolare, al titolo III, al ripristino dell'articolo 9, non rinnovato al 31 dicembre 1966, ed all'articolo 15, che consente la consegna dei lavori nelle more del perfezionamento delle pratiche di mutuo. Oggi, infatti, i tempi tecnici sono molto allungati in quanto per appaltare un lavoro occorre non solo l'assenso preliminare del Ministero, ma anche la deliberazione formale della Cassa depositi e prestiti che, ov viamente, avviene con un certo ritardo.

Io mi auguro che addirittura possa essere approvata la legge delegata giacente presso la competente Commissione della Camera dei deputati. Naturalmente, c'è ancora moltissima strada da fare per razionalizzare l'attività dell'Amministrazione dei lavori pubblici, in particolare ai fini dell'adempimento di pesanti impegni operativi che conseguono dai nuovi provvedimenti approvati o in corso di approvazione. E dobbiamo naturalmente essere d'accordo sulla necessità di aumentare gli stanziamenti al fine di dare al Paese tutte le infrastrutture e tutti i servizi indispensabili. Il Ministero dei lavori pubblici, il Ministro e i suoi collaboratori, sono i primi nell'essere d'accordo su ciò e nell'insistere perchè si abbiano stanziamenti più organici ed adeguati a quelli stabiliti dal Piano.

Si tratta però di un problema che riguarda il Governo nella sua interezza perchè i mezzi a disposizione sono quelli che sono: non si può accrescere la pressione tributaria, non si può attingere ancora di più al mercato finanziario, non si può giungere alla inflazione. Quindi, in questo quadro, siamo noi *obtorto collo* che dobbiamo rassegnarci a non insistere più del necessario per ottenere il rimpinguamento di determinati capitoli.

Per passare ad un esame più dettagliato dei vari settori posso dire che, per quanto si riferisce al problema dell'assetto territoriale, su cui si è soffermato il senatore Zannier (con il quale sostanzialmente concordo per la quasi totalità delle affermazioni fatte), dobbiamo soprattutto tenere presente quale è la situazione in seguito ai nuovi strumenti operativi che finalmente ha a disposizione il Ministero. Alludo alla legge 18 aprile 1962, n. 167, ed in particolare alla legge-stralcio urbanistica.

Per quanto riguarda l'attuazione in corso della legge n. 167, la quale — nonostante tutte le traversie anche di carattere giurisdizionale e costituzionale che vi sono state — comincia a dare i primi risultati positivi, occorre rilevare che la situazione dei piani di zona può dirsi soddisfacente. Dei 114 Comuni obbligati infatti soltanto 7 non hanno ancora adottato formalmente il piano; è ancora più significativo però il fatto che ben 539 Comuni non obbligati hanno voluto avvalersi della legge ritenendola un prezioso aiuto.

I Comuni che hanno avuto il piano approvato si sono avvalsi largamente della possibilità di ricorrere alla Cassa depositi e prestiti, ai sensi della legge 29 settembre 1964, n. 847, per avere i mezzi necessari alla espropriazione delle aree e all'esecuzione delle opere di urbanizzazione primaria La Cassa ha già accolto, alla data del 31 luglio 1967, domande di mutuo per circa 63,4 miliardi di lire.

Ai normali stanziamenti per opere pubbliche si sono aggiunti quindi questi finanziamenti specifici per l'acquisizione e l'urbanizzazione delle aree.

Naturalmente, sono venute a scadere nel dicembre 1966 le disposizioni dell'articolo 9 del decreto-legge n 124 del 1965 che prevedeva una procedura di concessione di mutui molto agile e in ogni caso coperta, per i Comuni in precarie condizioni economiche, dal-

la garanzia dello Stato, disposizioni che pertanto, come ho detto, è opportuno rinnovare per un altro congruo periodo di tempo, alla prima occasione.

È da tener presente, poi, che da alcuni mesi è in corso, con la piena, attiva, collaborazione del Ministero, la nota indagine sull'applicazione della legge 18 aprile 1962, n. 167, da parte della IX Commissione della Camera dei deputati. In proposito abbiamo una documentata relazione della Direzione generale che costituisce veramente un interessante e fondamentale documento.

Non è il caso di esporre qui il contenuto della legge 6 agosto 1967, n. 765, riguardante le modifiche ed integrazioni della legge urbanistica del 1942: però ricordiamo a noi stessi che essa rende possibile intervenire presso i Comuni inadempienti in materia urbanistica, con potere sostitutivo, abbreviare i tempi e i modi di approvazione dei piani e dei regolamenti edilizi, introdurre modifiche d'ufficio nei casi stabiliti, impedire le costruzioni abusive ed illegittime con l'accresciuto potere degli organi di controllo, vincolare qualsiasi lottizzazione prima dell'approvazione dei piani urbanistici, accertare la conformità alle direttive del piano regolatore generale delle stesse costruzioni da realizzare su aree demaniali, disciplinare la materia delle deroghe, stabilire limitazioni e misure minime all'edificabilità, salvaguardare in modo più idoneo i centri storici, e via dicendo. Quindi, l'Amministrazione dei lavori pubblici ha ora in mano delle leve che permettono una azione più completa ed efficace e perciò le finalità fondamentali di una moderna legislazione urbanistica possono ora essere finalmente realizzate.

Risultano così evidenti, pur da tali sommarie indicazioni che la personale esperienza di tutti noi arricchisce del loro effettivo valore e contenuto, le funzioni cui deve assolvere una moderna ed efficiente legislazione urbanistica: stimolare e responsabilizzare l'attività comunale, incentivare la formazione degli strumenti urbanistici idonei ad assicurare un ordinato processo di sviluppo delle nostre città, all'uopo opportunamente potenziando, nei limiti strettamente indispensabili, i poteri dell'Amministrazione centrale, al fine di rendere veramente efficienti e concretamente operanti gli interventi sostitutivi ai quali diano giustificato motivo le inadempienze comunali, e per garantire quel soddisfacente livello qualitativo dei piani che tutti auspichiamo.

La legge urbanistica « ponte » e stata oggetto di valutazioni non troppo entusiastiche sia da parte di certi ambienti della cultura urbanistica, sia da parte di alcuni operatori privati: ciò vuol dire che il Governo sta seguendo una giusta linea di concretezza e aderenza alla realtà, evitando sia i provvedimenti immaturi, per i quali il Paese non è ancora adeguatamente attrezzato e preparato, sia l'inerzia e l'inefficienza di fronte alle libertà incontrollate ed anarchiche e al marasma urbanistico.

La legge, che non tocca minimamente il regime proprietario dei suoli edificatori, lascia ogni più ampio spazio ai proprietari e agli operatori, anche nel delicato settore delle lottizzazioni. È assurdo parlare allarmisticamente di nuovi colpi, di sacarinesche, di ostacoli, di rallentamenti, in un momento in cui i segni di ripresa del settore dell'edilizia sono sempre più frequenti e consistenti.

La stessa categoria dei costruttori, pur manifestando qualche dissenso su alcune specifiche disposizioni, ha mostrato chiaramente di condividere, nell'interesse generale, lo spirito e l'impostazione della legge: infatti l'attività dei costruttori non può che essere resa più difficile dalla sleale concorrenza di chi spera nel permanere dell'abusivismo e dell'illegalità.

In conseguenza dell'entrata in vigore della legge 6 agosto 1967, n. 765, il Ministero dei lavori pubblici sta provvedendo ad adottare i provvedimenti di propria competenza per una puntuale e rigorosa applicazione della legge stessa. Nel frattempo sono state tenute presso la Direzione generale dell'urbanistica delle riunioni dei Capi delle sezioni urbanistiche presso i Provveditorati alle opere pubbliche al fine di illustrare loro i nuovi compiti attribuiti dalla nuova legge.

Ai fini dell'emanazione dei provvedimenti di cui all'ultimo comma dell'articolo 17, una Commissione, presieduta dal Presidente della sesta sezione del Consiglio superiore dei

lavori pubblici, ha già tenuto numerose riunioni per impostare il problema degli *standards* urbanistico-edilizi. La Commissione sta predisponendo la relazione definitiva da sottoporre all'Assemblea del Consiglio superiore per il prescritto parere, e si prevede che il decreto di definizione di tali *standards* potrà essere emanato in breve tempo e sicuramente molto prima dei sei mesi previsti dalla legge n. 765.

Il Ministero dei lavori pubblici ha provveduto a determinare, con decreti di concerto con i Ministri dell'interno e della pubblica istruzione — decreti che dovranno essere pubblicati quanto prima sulla *Gazzetta Ufficiale* —, i Comuni i cui regolamenti edilizi dovranno essere approvati dal Ministero dei lavori pubblici anzichè dal Provveditorato regionale alle opere pubbliche, come è stabilito dall'articolo 12 della legge n. 765; i Comuni i cui piani particolareggiati di esecuzione del piano regolatore generale dovranno essere approvati dal Ministro stesso anzichè dal Provveditore alle opere pubbliche, come è stabilito dall'articolo 5 della citata legge numero 765; i Comuni nel cui territorio le autorizzazioni a lottizzazioni debbono essere rilasciate previo nulla osta del Ministro dei lavori pubblici, come è previsto dal quarto comma dell'articolo 8 della legge stessa.

Tali decreti — che, come ho già detto, sono in corso di pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* — riguardano ovviamente i Comuni maggiori e quelli che rivestono un particolare carattere che li qualifichi urbanisticamente (centri storico-artistici, turistici, industriali, ecc.).

È in corso la redazione di una circolare con la quale si diramano istruzioni ampie e particolareggiate, anche in relazione a numerosi quesiti già pervenuti al Ministero da più parti, affinchè la legge n. 765 possa trovare ovunque un'uniforme e puntuale applicazione.

Ai fini dell'attuazione del programma quinquennale di sviluppo economico assumono oggi particolare importanza i piani territoriali di coordinamento. Lo studio di tali piani non poteva, pertanto, non ricevere un nuovo impulso nel quadro del primo programma quinquennale di sviluppo economico. I piani la cui compilazione, al 1965, era pressocchè ultimata, vengono sottoposti a revisione; per tutte le Regioni a statuto ordinario gli studi per l'approntamento dei piani territoriali di coordinamento sono stati ripresi, ed iniziati *ex novo*, con la collaborazione di gruppi di lavoro composti di qualificati professionisti. I relativi incarichi sono già stati perfezionati o in corso di perfezionamento.

La fase avanzata degli studi, almeno per quanto si riferisce ad alcune Regioni — specie quelle del Meridione — ha consentito già l'approntamento delle ipotesi di assetto territoriale, sulla cui base, in forza della procedura stabilita con la circolare congiunta di questo Ministero e di quello del bilancio in data 23 luglio 1966, i Comitati regionali per la programmazione economica dovranno poi approntare gli schemi di sviluppo economico delle varie Regioni, schemi che dovranno poi essere sottoposti all'approvazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica.

Ciò ha posto, peraltro, anche la necessità di delineare sin d'ora alcuni criteri fondamentali di elaborazione e di stesura dei piani stessi. A tale scopo, è stata istituita presso il Ministero una Commissione incaricata appunto di formulare gli indirizzi generali da seguire nei lavori di formazione dei piani. I maggiori stanziamenti previsti sul relativo capitolo per il 1968 (225 milioni in luogo di 100 milioni per il corrente anno finanziario) sono in realtà appena sufficienti ad assicurare la tempestiva prosecuzione degli studi per la pianificazione territoriale, che assume oggi una particolare importanza ai fini dell'attuazione del programma quinquennale di sviluppo economico.

Passiamo, ora, al settore dell'edilizia che costituisce un'altra delle branche fondamentali dell'attività del Ministero. Ho ascoltato attentamente quanto ha detto con tanto buon senso il senatore Gaiani. Naturalmente la situazione è ancora pesante; però vi sono concreti sintomi e indizi di ripresa. Se le statistiche dell'ISTAT relative alle progettazioni e alle abitazioni costruite ci rivelano una stazionarietà delle prime dopo la piena ripresa dell'inizio del 1966 e il perdurante

inevitabile calo delle seconde, quelle relative all'occupazione e alla domanda dei materiali da costruzione sono più che incoraggianti, con buone prospettive (come si può ricavare dalle rilevazioni fatte dalla Confederazione generale dell'industria italiana) fino al 1970, anche al di là delle previsioni del programma quinquennale.

In attesa delle organiche norme già predisposte sull'edilizia convenzionata, le quali difficilmente potranno essere approvate in questo scorcio di legislatura e comunque non potranno che sostanzialmente riassumere in modo ordinato e razionale, con i perfezionamenti suggeriti dall'esperienza, le attuali agevolazioni fiscali e creditizie e prevedere precise priorità sull'utilizzazione delle aree urbanizzate, occorre prendere in esame la proroga delle vigenti agevolazioni tributarie in materia di edilizia residenziale.

Ritengo che il Ministero delle finanze ed il Governo nel suo insieme debbano prendere qualche decisione in ordine all'esenzione venticinquennale dell'imposta sui redditi dei fabbricati e dell'esenzione o riduzione dell'imposta di registro e di quella ipotecaria. Il primo beneficio, mancando la proroga, non sarebbe applicabile per le costruzioni che verranno ultimate successivamente al 31 dicembre 1968, in pratica per tutte le costruzioni non ancora iniziate. Verrebbe così a crearsi una repentina, grave differenza fra il trattamento tributario delle case già costruite e quelle di futura costruzione, con il passaggio dall'esenzione di 25 anni a quella di 8 o 5, con le immaginabili conseguenze sulla impostazione e realizzazione dei programmi costruttivi.

Il 31 dicembre 1967, poi, verranno anche a scadere le agevolazioni previste dall'articolo 3 della legge 2 febbraio 1960, n. 35, relativamente alla registrazione a tassa fissa e all'applicazione in misura ridotta dell'imposta ipotecaria per l'acquisto di aree edificabili destinate alla costruzione di case non di lusso e per i contratti di appalto relativi nonchè il termine ultimo per l'inizio delle costruzioni che consenta di fruire delle particolari facilitazioni previste per i successivi trasferimenti delle case. Mancando la proroga delle agevolazioni ora ricordate, l'accresciuto onere tributario potrà incidere tangibilmente sul prezzo di acquisto della casa.

Quello, tuttavia, che a noi sta più a cuore e che rientra nella nostra competenza è il settore dell'edilizia residenziale pubblica. A tale riguardo dobbiamo tenere costantemente presenti le complesse caratteristiche strutturali e funzionali del nostro pluralistico sistema legislativo e amministrativo, il quale prevede la costruzione di alloggi a totale carico dello Stato — sia per i senza tetto, sia per i lavoratori agricoli dipendenti —, la concessione di contributi nel pagamento degli interessi sui mutui a favore di enti, istituti, cooperative, ecc., la concessione di mutui a tasso di favore (con fondo di rotazione: legge 10 agosto 1950, n. 715; oppure con concorso al pagamento degli interessi: legge 1° novembre 1965, n. 1179), la costruzione di alloggi e i finanziamenti da parte della GESCAL, eccetera.

Non occorre porre ancora una volta in evidenza la disarticolazione dell'azione dello Stato, divisa fra vari Enti tutti operanti nello stesso settore, con procedure diverse e complesse: sul piano operativo degli interventi non possono, quindi, che aversi effetti dispersivi, sia relativamente all'impiego delle risorse disponibili che alla efficienza funzionale degli interventi stessi.

Oggi, soltanto alla GESCAL è assicurata una disponibilità finanziaria costante e di rilievo, mentre lo Stato finisce per avere una funzione saltuaria e complementare, anzichè viceversa.

Per quanto riguarda l'esecuzione dei programmi, nel settore dell'edilizia sovvenzionata e a totale carico dello Stato, i programmi predisposti per oltre 600 miliardi di lire dal 1962 ad oggi sono stati realizzati per circa il 20 per cento e sono in corso di esecuzione per oltre il 50 per cento.

Per gli interventi di competenza del Comitato di attuazione per le case ai lavoratori agricoli dipendenti, su un programma di 100 miliardi relativo al quinquennio 1961-1962-1966, risultano eseguiti lavori per circa 60 miliardi.

Per quanto riguarda il titolo II della legge 1° novembre 1965, n. 1179, titolo che prevede la concessione di mutui per la costruzione

di nuove abitazioni e l'acquisto di alloggi invenduti, non ho mai condiviso il pessimismo su di esso. Abbiamo un sistema che sta superando la inevitabile fase di rodaggio, come riconosciuto anche dalla Corte dei conti. Infatti, al 31 marzo 1967, gli istituti di credito avevano deliberato assensi di massima per 502 miliardi circa e inoltrato ai Provveditorati alle opere pubbliche contratti condizionati di mutuo per lire 27 miliardi. È vero che la legge prevedeva ben 650 miliardi di finanziamento, ma le note difficoltà di ordine procedurale sono in corso di progressivo superamento.

In materia di assegnazione degli alloggi è stato accuratamente predisposto un nuovo disegno di legge, attualmente al concerto degli altri Ministeri interessati, alla cui stesura hanno collaborato, attraverso il Comitato di coordinamento di cui all'articolo 21 della legge sulla GESCAL, gli enti edilizi interessati.

In conclusione, l'edilizia di iniziativa pubblica non ha ancora raggiunto, non solo nel campo dei finanziamenti, ma soprattutto in quello degli investimenti effettivi (nel 1967 difficilmente raggiungeremo i 200 miliardi) i 500 miliardi annui previsti dal Programma di sviluppo economico, anche se dagli 88 miliardi del 1963 siamo passati ai 162 miliardi del 1966 (dal 4,1 per cento al 6,8 per cento del totale).

Naturalmente, occorrerà adottare dei provvedimenti idonei a risolvere problemi a lungo termine nella prossima legislatura, e problemi a breve termine, per i quali è necessario fare subito qualche cosa. I problemi più urgenti sono quelli riguardanti il coordinamento e lo snellimento delle procedure vigenti, il riordinamento, se non addirittura l'unificazione, degli enti e istituti che operano nel settore, l'effettivo potenziamento dell'Amministrazione dei lavori pubblici e l'abbreviazione dei tempi di costruzione. Dobbiamo preoccuparci di utilizzare i finanziamenti già autorizzati, superando i punti morti di ogni genere, ma abbiamo soprattutto due grandi ostacoli da superare: la scarsità di aree adeguatamente urbanizzate e l'indisponibilità di fondi. Dobbiamo assicurare tutte le aree necessarie e garantire al più presto i mutui necessari. Questi sono i due punti che debbono dare il via al settore, rimandando a tempi più maturi tutti gli altri problemi.

Particolari problemi ha la GESCAL e credo che sia necessario decentrare energicamente le sue funzioni e snellirne le procedure, giacchè, anche in questo caso, la legge sulla GESCAL è stata un trattato filosofico più che una legge operante. Comunque, tale ente ha superato abbastanza brillantemente il periodo di rodaggio e si avvia ad appaltare opere per circa 10 miliardi al mese, cifra che potrà essere superata, nel 1968, anche del 30 per cento.

G A I A N I . Vorrei sapere se abbiano fondamento le voci, secondo cui la GESCAL avrebbe investito una parte dei fondi disponibili per la costruzione di case in altre direzioni. Questa, come ella sa, è una voce che circola insistentemente e sarebbe una delle ragioni per le quali molti piani restano indietro.

D E ' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Le somme che la GESCAL ha a disposizione e che non riesce a investire le impiega, naturalmente, nel miglior modo possibile, depositandole cioè presso le banche di interesse nazionale; non vi sono quindi investimenti in altre direzioni.

Per quanto riguarda provvedimenti di immediata attuazione, vanno ricordate le autorizzazioni di spesa, già previste nel « Fondo globale », rispettivamente di 10 e di 9 miliardi di cui la prima per un piano triennale di costruzioni di case per i senza tetto, che viene quindi incontro a esigenze più volte formulate.

Un miliardo di contributo, felice novità, è previsto nel disegno di legge per le spese di urbanizzazione, su circa 20 miliardi di investimenti; una parte degli stanziamenti, pertanto, viene finalmente destinata alle necessarie opere di urbanizzazione.

A questo proposito è oramai chiaramente emersa dall'esperienza di questi ultimi anni la necessità di incrementare e coordinare tutti i finanziamenti disponibili su tutte le leggi

vigenti per le opere di urbanizzazione, sollevando nella massima misura possibile dai relativi oneri gli enti locali, specialmente quelli più dissestati, dando priorità alle aree occorrenti per l'edilizia sovvenzionata, ai piani di zona della legge n. 167, all'attuazione dei piani regolatori e dei piani particolareggiati.

Il provvedimento sopra ricordato può consentire un primo riordinamento delle norme relative all'edilizia sovvenzionata e, soprattutto, all'edilizia agevolata, in particolare con la semplificazione degli adempimenti procedurali e tecnici.

Merita un cenno anche lo schema di disegno di legge predisposto dal Ministero del lavoro e della previdenza sociale recentemente ridimensionato in modo realistico, 200 miliardi di investimenti anzichè 1.000, sui « nuovi interventi per incrementare la costruzione degli alloggi per i lavoratori », interventi che prevedono finanziamenti a bassissimo tasso di interesse.

Passando ora all'esame della situazione e delle prospettive negli altri settori di intervento di competenza del Ministero dei lavori pubblici occorre anzitutto fermare l'attenzione su quello relativo alle opere idrauliche ed impianti elettrici.

Gli stanziamenti previsti — 8,420 miliardi per spese in unica soluzione; 400 milioni per spese in annualità; 9,766 miliardi quale incidenza delle annualità impegnate negli esercizi precedenti — consentiranno un volume di investimenti nel settore dell'ordine di circa 20 miliardi di lire.

La recente approvazione della « legge-ponte » per la difesa e la conservazione del suolo consentirà, con gli stanziamenti previsti dell'ordine di 90 miliardi, di far fronte alle prime notevoli esigenze della regolamentazione dei corsi d'acqua e della difesa del suolo.

Per meglio conseguire questo scopo verrà ristrutturata, in ottemperanza anche a quanto previsto dalla legge, l'attuale Commissione che ha per compito di studiare una programmazione aggiornata delle opere da attuarsi e la distribuzione delle stesse nel tempo, Commissione istituita con decreto ministeriale 23 novembre 1966.

Il senatore Gaiani, unitamente al senatore Adamoli e ad altri del suo Gruppo, ha presentato un ordine del giorno nel quale ha chiesto notizie circa i lavori e gli studi compiuti dalla Sottocommissione per lo studio della difesa idraulica dei territori del Delta padano.

Risponderò precisando che, come è noto, nell'ambito della Commissione di studio per i problemi della difesa del suolo — presieduta dal professor De Marchi — è stato costituito, tra l'altro, un gruppo di lavoro per lo studio e la formulazione di proposte per un piano di opere relative alla difesa del Delta padano. Tale gruppo di lavoro, presieduto dal professor Supino, non ha fino ad oggi presentato al Ministro dei lavori pubblici alcuna relazione non avendo ancora ultimato i relativi studi. Della suddetta relazione, al pari degli studi e delle proposte che la Commissione presenterà, non si mancherà di dare debita comunicazione al Parlamento ed al Paese. L'ordine del giorno di cui trattasi, pertanto, viene accolto dal Governo.

Comunico inoltre alla Commissione che è in corso di predisposizione un programma biennale di intervento che consentirà di intensificare la ristrutturazione delle zone idrologicamente dissestate, la cui impellente necessità è stata tragicamente ricordata dalle alluvioni del novembre 1966. Il provvedimento, tra l'altro, attribuisce ad organi dell'Amministrazione dei lavori pubblici nuove e più razionali competenze e responsabilità nella materia; basti pensare al rafforzamento dei poteri di controllo in materia idraulica da parte degli organi decentrati del Ministero e all'istituzione dell'Ispettorato superiore del Genio civile per l'Arno. Con lo stesso provvedimento, inoltre, si darà inizio al processo di adeguamento degli organici ai nuovi compiti attraverso il trattenimento in servizio per un triennio di tecnici di provata esperienza. Il provvedimento sarà seguito da una legge organica che verrà predisposta sulla base delle conclusioni della Commissione prima ricordata che, proprio in questi giorni, ha presentato le sue prime conclusioni.

Per quanto riguarda le dolorose alluvioni del novembre 1966, a seguito di quanto chiesto nel corso di questa discussione, mi so-

no premurato di reperire dati aggiornati sulla attuale situazione dei lavori.

Edilizia — disponibilità 4.520 milioni; spese eseguite 900 milioni; previsioni (scorcio 1967) 700 milioni; disponibilità per il 1968 7.000 milioni;

Opere idrauliche — disponibilità 31.984 milioni; spese eseguite 20.000 milioni; previsioni (scorcio 1967) 5.000 milioni; disponibilità per il 1968 12.120 milioni;

Opere igieniche — disponibilità 8.048 milioni; spese eseguite 1.000 milioni; previsioni (scorcio 1967) 1.000 milioni; disponibilità per il 1968 9.688 milioni;

Consolidamento e trasferimento abitati — disponibilità 1.343 milioni; spese eseguite 300 milioni; previsioni (scorcio 1967) 700 milioni; disponibilità per il 1968 1.300 milioni;

Altre opere di conto dello Stato e Enti locali — disponibilità 1.287 milioni; spese eseguite 300 milioni; previsioni (scorcio 1967) 800 milioni; disponibilità per il 1968 2.000 milioni;

Contributi a privati — disponibilità 8.163 milioni; spese eseguite 6.500 milioni; previsioni (scorcio 1967) 3.000 milioni; disponibilità per il 1968 9.600 milioni.

Aggiungo che anche io ho ricevuto la visita di varie delegazioni e, non più tardi di questa mattina, ho ascoltato quella di Porto Tolle; da parte mia, interverrò presso il Ministro affinchè le procedure in questione vengano accelerate il più possibile.

Nel settore della viabilità non sto a dilungarmi sulla sperequazione esistente tra il nostro ed altri Paesi per quanto riguarda il rapporto strada-abitanti; in questo campo noi siamo più vicini di quanto possiamo pensare alla Spagna ed al Portogallo che a Paesi come Francia, Inghilterra, Germania e, pertanto, molto ci resta da fare per la viabilità di ogni genere. Le autostrade sono senz'altro da preferire al rifacimento delle vecchie strade consolari tanto più che le prime consentono di addossare parte della spesa agli utenti. Comunque, nel settore della viabilità, per l'anno 1968 vi è una previsione di stanziamenti per 75,6 miliardi per opere stradali straordinarie a pagamento non differito; 24,2 miliardi saranno destinati all'esecuzione, a cura dell'ANAS, sempre a pagamento non differito, di opere di sistemazione, miglioramento ed adeguamento delle strade statali e per la costruzione di autostrade e strade statali (trattatsi sempre di opere straordinarie); 7,6 miliardi sono per annualità relative ad opere straordinarie in concessione e contributi previsti da leggi speciali; 26,2 miliardi da corrispondere all'ANAS ai sensi della legge 24 luglio 1961, n. 729, per la concessione di contributi triennali ad enti e società per la costruzione di autostrade; 145,6 miliardi costituiscono il contributo ordinario dello Stato all'ANAS ai sensi della legge 7 febbraio 1961, n. 59, e della legge 21 aprile 1962, n. 181.

Per quanto attiene particolarmente alla Azienda nazionale autonoma delle strade statali, lo stato di previsione delle entrate per l'esercizio 1968 presenta un incremento di lire 22.783.000.000 rispetto al bilancio dell'anno 1967.

Con gli stanziamenti sopra elencati si possono ragionevolmente prevedere, per il 1968, opere stradali dei seguenti importi:

Autostrade: 370 miliardi contro 357 per il 1967;

Raccordi: 5 miliardi;

Strade statali: 100 miliardi contro 94 per il 1967.

Le suddette previsioni sono confortate dal fatto che le realizzazioni in corso hanno superato le previsioni formulate nel 1967. È un settore quindi in cui si stanno compiendo notevoli sacrifici.

Per quanto riguarda poi la cosiddetta statizzazione di strade provinciali debbo dire che una cosa è l'emissione del formale decreto e altra cosa è la presa in consegna della strada, la quale può avvenire soltanto in base alla disponibilità dei fondi. Quindi, certe volte si deve rimandare la presa in consegna di alcune strade che volenterosamente sono state statizzate in anticipo.

È opportuno inoltre un accenno ai dati inerenti la riparazione dei danni causati dalle alluvioni dell'autunno 1966.

Al capitolo 505 è prevista una maggiore autorizzazione di spesa di circa 8 miliardi; i la-

vori appaltati coprono integralmente tale stanziamento, destinato ad opere di pronto intervento per il ripristino provvisorio delle comunicazioni sulla rete stradale. Al capitolo 510, per lavori di ripristino definitivo delle strade statali e delle opere di consolidamento e difesa è stata autorizzata la spesa di lire 21 miliardi (4,3 miliardi per l'anno finanziario 1966, 12 miliardi per l'anno finanziario 1967 e 6,66 miliardi per l'esercizio 1968). Ad oggi risultano appaltati lavori per un importo di circa 14 miliardi e sono in corso di appalto opere per circa 3 miliardi

Circa le opere da appaltare per il suddetto capitolo, resta quindi un residuo di circa 4 miliardi di lire. Appare evidente quindi che anche in questo campo l'ANAS sta comportandosi in modo lodevole.

Passando alla viabilità minore, posso dire che per la concessione, ai sensi della legge 21 aprile 1962, n. 181, alle Province, ai Comuni e loro Consorzi di contributi per la sistemazione, l'ammodernamento e la costruzione di strade, lo stanziamento già previsto in lire 19 miliardi per l'esercizio 1967 è stato aumentato a lire 30,892 miliardi. Vi è quindi un continuo adeguamento per arrivare alle cifre previste dal Piano, cifre che peraltro in certi settori abbiamo già raggiunto.

L'ammontare dei contributi previsti per la manutenzione delle strade comunali o di bonifica classificate fra le provinciali, comporterà viceversa un onere di spesa per lire 12 6 miliardi.

È opportuno inoltre ricordare la previsione di spesa di lire 3 miliardi per studi, esperimenti e azione di propaganda onde conseguire una maggiore sicurezza nella circolazione stradale.

Si tratta evidentemente di massicce spese che vengono incontro a quanto auspicato dal senatore de Unterrichter, il quale ha detto giustamente che non è sufficiente l'azione di propaganda, ma occorrono anche degli interventi obbiettivi, sia per quanto riguarda l'obbligo delle cinture di sicurezza, sia per quanto riguarda una migliore segnaletica, sia per quanto riguarda gli spartitraffico. Relativamente alle autostrade ci avviamo alla sistemazione del *guard-rail* dappertutto e dello spartitraffico largo 12 metri. Le nuove autostrade pertanto verranno tutte costruite con lo spartitraffico di tale larghezza; se ci sono stati ritardi negli appalti è perchè i progetti relativi sono in corso di elaborazione.

Per quanto riguarda le società concessionarie di autostrade, a seguito dell'imposizione di questi nuovi oneri, si è reso addirittura necessario fare un riesame delle convenzioni in atto, che è stato eseguito da una Commissione interministeriale. Il CIPE dovrà occuparsi dell'argomento in un prossimo futuro onde garantire attraverso tale riesame anche l'adempimento di questi obblighi.

Nel settore delle nuove costruzioni ferroviarie lo stato d'avanzamento dei lavori è notevole e tutte le linee sono state appaltate: l'Amministrazione quindi non sta con le mani in mano in ordine a questo residuo di competenza perchè con recente provvedimento legislativo tutto le nuove costruzioni ferroviarie dovranno essere realizzate a cura dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Per il settore delle opere marittime l'ammontare complessivo degli stanziamenti è pari a lire 31,965 miliardi, di cui:

lire 50 milioni per spese in annualità per la concessione di contributi agli Enti locali per l'esecuzione di opere marittime di quarta classe ai sensi dell'articolo 9 della legge 3 agosto 1949, n. 589, (è appena il caso di accennare che tale stanziamento consentirà il finanziamento di un limitato importo di opere, 1,200 miliardi, rispetto alle numerosissime richieste);

lire 19,2 miliardi per l'esecuzione di opere portuali ai sensi dell'articolo 1 della legge 27 ottobre 1965, n. 1200. Nel programma di distribuzione dei 75 miliardi di spesa previsti dalla suddetta legge, sono stati inclusi solo 29 porti sul totale dei 144 che risultano amministrati dallo Stato. Per quanto la concerne, la Cassa per il Mezzogiorno ha posto a disposizione per il quinquennio di attuazione della legge 26 giugno 1965, n. 718, e sempre per le stesse opere, la somma di lire 44 miliardi;

lire 800 milioni, ai sensi della legge 27 ottobre 1965, n. 1200, vengono stanziati per l'ammodernamento del parco effossorio. Le rimanenti somme serviranno alla esecuzione

delle opere di ordinaria manutenzione, alla riparazione delle opere in dipendenza di alluvioni e mareggiate, eccetera.

Nel loro complesso gli investimenti che verranno provocati nel settore delle opere marittime potranno ascendere, per effetto del suddetto stanziamento, da lire 31,9 miliardi a lire 50 miliardi.

Naturalmente ci rendiamo conto di quanto ha detto in proposito il senatore Adamoli. La relazione sullo stato di attuazione del programma di opere portuali costituisce la appendice terza della relazione previsionale e programmatica e contiene molti dati: auguriamoci di poter reperire al più presto le somme che mancano per soddisfare le previsioni del Piano quinquennale. Vi è però da rilevare che, in fondo, in questo settore abbiamo già reperito la complessiva somma di 170 miliardi, fra i 50 miliardi stanziati dal Ministero, i 44 miliardi della Cassa per il Mezzogiorno ed i 75 miliardi previsti dalla legge n. 1200.

Dovremo fare di più, ma occorrono notevoli tempi tecnici: cercheremo peraltro di adeguare al più presto le cifre del Piano quinquennale con quelle del secondo Piano.

Si è poi parlato molto delle opere igieniche: il bilancio prevede un limite di impegno in lire 2 miliardi che potrà consentire l'esecuzione di lavori per lire 50 miliardi. Qui c'è un sensibile aumento rispetto alle previsioni degli anni precedenti. Con l'utilizzazione delle somme stanziate in precedenti esercizi il volume degli investimenti che è ragionevole prevedere nel settore potrà essere di:

40 miliardi per la realizzazione di opere acquedottistiche;

70 miliardi per la realizzazione di opere igieniche in generale (mattatoi, mercati, cimiteri, eccetera).

È opportuno segnalare inoltre che sul volume degli investimenti nel settore influirà la proroga delle norme di cui agli articoli 6 della legge 29 luglio 1957, n. 634, e 3 della legge 29 luglio 1957, n. 635.

Naturalmente, poi, possiamo contare sulle leggi per le aree depresse del Centro-Nord e quindi con tutti questi mezzi cercheremo di aggredire alcuni dei problemi qui ricordati, come quello, ad esempio, dell'acquedotto di Ancona che ci sta molto a cuore. Fra la possibilità di autofinanziamento degli acquedotti e con gli interventi a totale carico dello Stato speriamo di poter fare nei prossimi anni qualcosa di notevole e concreto, perchè i problemi che sono stati indicati hanno veramente una posizione prioritaria.

Con decreto ministeriale 16 maggio 1967, pubblicato nel supplemento straordinario della *Gazzetta Ufficiale* n. 148 del 15 giugno 1967, è stato deliberato il Piano regolatore generale degli acquedotti, concludendosi così la prima fase di studio prevista dalla legge 4 febbraio 1963, n. 129. In ordine alle previsioni contenute nel Piano, i Comuni e gli enti interessati potranno presentare le osservazioni che ritengono opportune, osservazioni sulle quali dovranno pronunziarsi il Consiglio superiore dei lavori pubblici e il Consiglio di Stato.

F A B R E T T I . A tale riguardo desidero preannunciare che presenterò un'apposita interrogazione.

D E ' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Le sarò grato se lo farà perchè è una questione che mi interessa molto. Ho già dato disposizioni perchè questo problema sia affrontato decisamente.

Poichè i rilievi formulati richiederanno un supplemento di studi e di indagini, è stata prevista per l'esercizio 1968 una ulteriore spesa di lire 100 milioni. Entro il 17 marzo 1968 verrà emanata la legge delegata di attuazione del Piano regolatore generale degli acquedotti e per effetto di tale legge nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici dovranno essere iscritti gli stanziamenti per la concessione di contributi, in annualità e in capitale, per la realizzazione delle opere previste nel Piano. L'ordine di grandezza di tali stanziamenti si può preventivare in lire 1 miliardo 500 milioni per interventi in annualità e in lire 21 miliardi per spese da effettuare in unica soluzione.

Per quanto concerne l'edilizia ospedaliera, ci stiamo avviando verso una fase veramente programmatica non solo per la legge in corso di esame ma anche per quanto riguarda le costruzioni ospedaliere. Presso il Ministero esiste una Commissione interministeriale che ha completato la prima fase dei propri lavori ed è stata stampata una breve relazione. Tale Commissione sta lavorando per arrivare alla localizzazione degli ospedali.

Facendo una breve elencazione di cifre, posso dire che nel 1965 e nel 1966 sono stati stanziati fondi contenuti in annualità pari a 65 miliardi di investimenti. Nel fondo globale del Ministero del tesoro è prevista la ulteriore somma di lire 6 miliardi per la concessione di contributi, con la possibilità quindi di realizzare altri 130 miliardi di costruzioni. Quindi, comprendendo il 1968, a due anni dalla fine del Piano, avremo già realizzato molto e, naturalmente, continueremo a fare ulteriori stanziamenti.

Per quanto concerne l'edilizia scolastica, non starò a ricordare la legge di recente approvata che prevede una prima *tranche* di 173 miliardi per l'esercizio in corso. Speriamo di poter cominciare a spendere questa somma. Inoltre, in considerazione degli inevitabili tempi tecnici, l'entità degli investimenti che potranno aversi nel settore, sempre nel 1968, si aggirerà sui 100 miliardi di lire. Contemporaneamente è in corso presso gli uffici dipendenti dal Ministero l'accertamento dello stato di attuazione dei precedenti programmi già finanziati, ai fini di un collegamento con le nuove previsioni.

Segnalo agli onorevoli senatori il decentramento radicale che viene operato con la legge suddetta, il che dovrebbe costituire un notevole precedente. Di regola, viene decentrato tutto ai Comuni se chiedono la concessione. Siamo quindi andati al di là di quanto si è fatto per le zone alluvionate.

Può essere utile riassumere le previsioni globali di investimenti che possono essere realizzati nei vari settori di competenza del Ministero dei lavori pubblici con i fondi previsti nel bilancio in discussione e nelle leggi speciali: settore delle opere pubbliche in generale e dell'edilizia scolastica, lire 1.100 miliardi circa; settore dell'edilizia abitativa, lire 500 miliardi circa. Abbiamo quindi possibilità di investimenti veramente massicce; auguriamoci che si riesca ad abbreviare i tempi di esecuzione.

Non può, infine, farsi a meno in questa sede di dedicare un rapido cenno alla materia della revisione dei prezzi negli appalti di opere pubbliche la cui disciplina generale — disposta, come noto, con la legge 21 giugno 1964, n. 463, — necessita, alla luce dell'esperienza acquisita nel corso di questi anni, di opportune modificazioni integrative.

In tal senso mi pare che debba essere condivisa l'iniziativa del senatore Zannier che si è fatto promotore di un apposito disegno di legge (atto Senato n. 2368) del quale, quindi, è da auspicare una sollecita approvazione da parte del Parlamento. In tal caso, molti inconvenienti che oggi impediscono un rapido e soddisfacente corso dei procedimenti revisionali, verrebbero ad essere eliminati.

Se mi è consentito trarre ora delle conclusioni dall'intervento che, a nome del Governo, ho avuto l'onore di svolgere in questa sede, mi pare di dover sottolineare che siamo tutti pienamente consapevoli dell'importanza veramente notevole dei problemi che abbiamo di fronte e delle correlative difficoltà che devono essere superate per dare ad essi quelle soluzioni che appaiono più rispondenti alle esigenze del Paese, sia pure nel tempo e, talvolta, nei limiti imposti da una realistica valutazione delle concrete possibilità di cui disponiamo.

Ma, in tal senso, la volontà del Governo è fermamente indirizzata a proseguire, col consenso e la insostituibile collaborazione del Parlamento, nell'azione sin qui svolta per assicurare un ordinato progresso economico e sociale e dare così un contenuto reale alle istanze più vive che sono ormai maturate nella comune coscienza e che costituiscono altrettanti obiettivi al raggiungimento dei quali deve convergere lo sforzo concorde e coordinato di tutti gli organi legislativi e operativi responsabili.

P R E S I D E N T E . Passando all'esame degli ordini del giorno e degli emendamenti, ricordo al Governo e alla Commissione che è stato presentato dai senatori Gaiani, Ada-

moli, Ferrari Giacomo, Vidali, Fabretti e Guanti il seguente ordine del giorno:

Il Senato,

preso atto che la Sottocommissione per lo studio della difesa idraulica dei territori del Delta padano, presieduta dal professor Supino, ha concluso i suoi lavori e presentato al Ministero dei lavori pubblici il piano delle opere per la sistemazione dei rami terminali del Po, coordinato con le difese a mare;

considerato che le popolazioni interessate, tuttora esposte a gravi pericoli di alluvioni e mareggiate, sono ansiose di conoscere questo piano al fine anche di potere, nelle forme opportune e tramite organismi rappresentativi, quali i comuni, far conoscere il proprio pensiero ed eventuali proposte prima che il piano predisposto venga adottato definitivamente,

invita il Governo a rendere pubblica la relazione conclusiva della Sottocommissione con l'indicazione delle opere previste.

D E ' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Dichiaro di accoglierlo. Come ho detto, nell'ambito della Commissione di studio per i problemi della difesa del suolo, presieduta dal professor De Marchi, è stato costituito, tra l'altro, un gruppo di lavoro per lo studio e la formulazione di proposte per un piano di opere relative alla difesa del Delta padano.

Il gruppo di lavoro, presieduto dal professor Supino, non ha fino ad oggi presentato al Ministro dei lavori pubblici alcuna relazione, non avendo ancora ultimato i relativi studi.

Della suddetta relazione, al pari degli studi e delle proposte che la Commissione presenterà, non si mancherà di dare debita comunicazione al Parlamento e al Paese.

P R E S I D E N T E . Ricordo, inoltre, che è stato ripresentato dal senatore de Unterrichter il seguente ordine del giorno, già accolto dal Governo limitatamente alla lettera *a*) e accolto come raccomandazione per quanto concerne le lettere *b*), *c*), *d*):

Il Senato,

tenuto presente che molti gravissimi incidenti stradali sono causati da carenze della rete stradale che con modesta spesa possono e quindi devono essere eliminate e ridotte,

invita il Governo,

a) ad imporre su tutte le autostrade la applicazione delle barriere di protezione sullo spartitraffico e la sistemazione sullo stesso di siepi o altre protezioni antiabbaglianti, ricorrendo per il finanziamento alle maggiori entrate dovute all'enorme incremento del traffico, o a modesta proroga delle concessioni;

b) a disporre una generale revisione della segnaletica stradale e particolarmente di quella orizzontale, che deve essere progettata con criteri scientifici e uniformi e tenuta in permanente efficienza;

c) a curare il miglioramento della visibilità, specie notturna, facendo rispettare con rigore le norme che devono essere seguite in prossimità delle strade;

d) a disporre su tutte le strade a traffico intenso la perfetta segnalazione con strisce marginali bianche dei bordi stradali e la completa segnalazione tratteggiata delle mezzerie stradali o delle corsie.

D E ' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Lo accolgo.

P R E S I D E N T E . Ricordo che è stato presentato dai senatori Adamoli, Vidali e Fabretti il seguente ordine del giorno:

Il Senato,

considerato il crescente divario tecnologico fra i maggiori porti mondiali, e in particolare quelli del Nord Europa, e i porti italiani;

considerate le profonde trasformazioni in atto nella tecnica di imbarco e sbarco

delle merci che, per le insufficienze e l'arretratezza dei nostri impianti portuali, hanno già portato al dirottamento di importanti correnti di traffico interessanti il nostro Paese;

ritenuto che ogni ulteriore ritardo nella elaborazione e nella realizzazione di un piano nazionale dei porti avrebbe pesanti ripercussioni sui contenuti e sugli indirizzi dello sviluppo economico generale e sulla bilancia dei pagamenti,

impegna il Governo:

1) a presentare entro l'anno 1967 le linee fondamentali di un moderno sistema portuale nazionale secondo scelte miranti al superamento degli squilibri territoriali e al potenziamento della struttura industriale del nostro Paese;

2) ad adeguare, anche con opportune leggi di variazione, gli stanziamenti di bilancio sia alle cifre del Piano quinquennale sia alle cifre che risulteranno dal piano nazionale dei porti.

D E ' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Non posso che accettarlo come raccomandazione. Per la soluzione del problema è previsto un finanziamento nel Piano quinquennale di sviluppo e le Amministrazioni pubbliche interessate hanno predisposto un programma di interventi. Nella relazione sulla situazione economica del Paese, relativa al 1966, risulta ampiamente illustrato lo stato di attuazione del programma dei lavori. Mi sembra che il Governo si attiene ai criteri ricordati nell'ordine del giorno. Di più non si può fare. Il Governo può solo impegnarsi a reperire al più presto i fondi.

F A B R E T T I . Non ci riteniamo soddisfatti. Insistiamo perchè la Commissione voti l'ordine del giorno.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'ordine del giorno non accettato dal Governo.

(*Non è approvato*).

Il senatore Adamoli ha presentato i seguenti emendamenti:

Elevare lo stanziamento del capitolo numero 5672 da lire 17.100.000.000 *a lire* 47 miliardi 100.000.000.

Modificare la denominazione del capitolo 5693 nel seguente modo: « Concorsi e sussidi per opere portuali - Costruzione del bacino di carenaggio e della stazione di degassificazione nel porto di Genova » *ed elevarne lo stanziamento da lire* 1.600.000 *a lire* 3.001.600.000.

D E ' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Non posso accoglierli, anche sulla base di quanto ho detto all'inizio della mia replica.

P R E S I D E N T E . Do lettura di un emendamento presentato dal senatore de Unterrichter:

Elevare lo stanziamento del capitolo numero 507 dello stato di previsione dell'ANAS da lire 800.000.000 *a lire* 1.800.000.000.

D E ' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Non lo accolgo per lo stesso motivo enunciato poc'anzi; il Governo si riserva però di esaminare meglio il problema.

P R E S I D E N T E . Il dibattito sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1968 può considerarsi esaurito.

Se non si fanno osservazioni, il senatore Genco è autorizzato a predisporre il parere su detto stato di previsione ed a trasmetterlo alla 5ª Commissione.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle ore 20,15.

Dott. MARIO CARONI
Direttore gen dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari