

N. 444-A

Resoconti IX

## BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 1969

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

(Tabella n. 9)

### Resoconti stenografici della 7<sup>a</sup> Commissione permanente

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

#### INDICE

##### SEDUTA DI VENERDI' 31 GENNAIO 1969

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 340, 346, 348, 363
ANDÒ, <i>relatore</i> . . . . .	340
CROLLALANZA . . . . .	354
GENCO . . . . .	354
MADERCHI . . . . .	346, 348
MANCINI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i> . . . . .	355, 358
NOÈ . . . . .	360
PICCOLO . . . . .	352, 354, 355
VOLGGER . . . . .	362
ZANNIER . . . . .	355, 359

##### SEDUTA DI MARTEDI' 4 FEBBRAIO 1969

(Antimeridiana)

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 363, 372, 378
BONAZZI . . . . .	370, 372
CROLLALANZA . . . . .	365, 374
LOMBARDI . . . . .	367
MANCINI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i> . . . . .	366
RAIA . . . . .	363, 365, 366

##### SEDUTA DI MARTEDI' 4 FEBBRAIO 1969

(Pomeridiana)

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 378, 390, 399, 400, 401, 402 403, 404, 405, 406
ABENANTE . . . . .	390, 405, 406
ANDÒ, <i>relatore</i> . . . . .	388, 389, 390
CROLLALANZA . . . . .	404
DERIU . . . . .	386
FABRETTI . . . . .	380
GENCO . . . . .	378, 380
LOMBARDI . . . . .	406
MADERCHI . . . . .	380, 400, 401, 402, 406
MANCINI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i> . . . . .	390, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406
NOÈ . . . . .	388
POERIO . . . . .	382, 386, 388, 402, 403
RAIA . . . . .	380, 389, 390
ZANNIER . . . . .	405

##### SEDUTA DI VENERDI' 31 GENNAIO 1969

Presidenza del Presidente TOGNI

*La seduta è aperta alle ore 9,40.*

*Sono presenti i senatori: Andò, Avezzano  
Comes, Bargellini, Bonazzi, Cavalli, Crolla-*

lanza, Fabretti, Florena, Genco, Indelli, Lombardi, Maderchi, Noè, Piccolo, Raia, Spagnoli, Togni, Volgger e Zannier.

*Intervengono il Ministro dei lavori pubblici Mancini ed il Sottosegretario di Stato allo stesso Dicastero Lo Giudice.*

### **Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1969**

#### **— 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 1969 — Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici ».

Prego il relatore senatore Andò di riferire sul suddetto stato di previsione.

**A N D O' , relatore.** Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi. Se normalmente una relazione sul bilancio di previsione dello Stato, sia pure limitato ad una tabella, presenta difficoltà per l'importanza e la vastità della materia, nel caso in specie, una particolare difficoltà esiste per il fatto che già il bilancio è stato attentamente esaminato dall'altro ramo del Parlamento. Non volendo quindi ripetere cose già dette, non è facile cogliere nuovi aspetti, a meno di scendere ad una dettagliata e minuziosa indagine; la quale contrasterebbe con la natura del compito demandato a questa Commissione, che è quello di presentare un panorama quanto più completo ma sintetico di una politica di spesa, con qualche osservazione, ai fini del prescritto parere.

Al che devesi aggiungere la limitatezza del tempo a disposizione (siamo in sede di esercizio provvisorio) essendo solo da pochi giorni pervenuti gli atti dalla Camera dei deputati.

Un altro aspetto non positivo di questo bilancio — quanto all'indirizzo politico — è anche costituito dal fatto che, se è vero che i governi hanno una loro continuità, questo bilancio, impostato da un Ministro dei lavori pubblici, viene discusso mentre un

altro Ministro si è avvicinato alla guida dello stesso dicastero.

Onde più rafforzata ne esce la convinzione che più che le cifre e la enunciazione di programmi, valgono il modo come viene attuata la politica della spesa e l'intensità dell'azione di chi la conduce.

Comunque, cercherò di assolvere il mio compito nel miglior modo consentitomi dai modesti limiti delle mie possibilità.

Prima di iniziare l'analisi del bilancio di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1969, desidero fare alcune brevi premesse che riguardano il metodo ed i criteri con cui penso esso debba essere esaminato.

Innanzitutto la mia relazione deve e vuole affrontare l'esame tenendo costantemente presente la visuale globale dei grandi e urgenti problemi che interessano direttamente il settore dei lavori pubblici. Ciò sia per stimolare e orientare una organica e approfondita discussione, sia per una più esatta valutazione della validità ed adeguatezza delle soluzioni proposte nel quadro della situazione generale del Paese e delle sue prospettive di sviluppo economico e sociale. Se terremo ciò presente, penso che potremo evitare di perderci in problemi particolari o locali che, appesantendo la discussione, ci farebbero perdere di vista l'obiettivo primo e fondamentale della programmazione; l'obiettivo cioè di uno sviluppo organico globale ed equilibrato di tutta la vita economica e sociale del Paese, a cui i singoli settori devono dare il loro indispensabile e adeguato contributo.

Pertanto è alla luce di questa visione unitaria e organica dei problemi, che occorre procedere se vogliamo evitare dispersioni, sprechi, interventi poco produttivi e ritardi nello sviluppo. Ed è soltanto alla luce di questo obiettivo che potranno essere presi in considerazione quei problemi particolari (locali, settoriali o di categoria) che determinano situazioni sociali insostenibili e di grave urgenza, oppure determinano strozzature e sfasature che hanno un'influenza sulla dinamica dello sviluppo generale.

A questo fine occorre tenere presente il grado di urgenza che i singoli bisogni han-

no, in rapporto sia allo sviluppo economico e al progresso sociale, sia all'interdipendenza che esiste tra i vari problemi nell'ambito di ogni settore e tra i vari settori nell'ambito dell'economia nazionale. Ciò impone quello che in economia è chiamato principio di razionalità o semplicemente principio economico.

Questa ultima considerazione mi dà l'occasione di entrare nel merito del bilancio dei Lavori pubblici.

La competenza del Ministero dei lavori pubblici abbraccia, in sostanza, quattro settori: la tutela del suolo, i trasporti, l'edilizia pubblica e quella abitativa. Sono quattro settori che hanno però una unità e una stretta interdipendenza tra loro, per cui occorre accennarne in una visione organica ed equilibrata essendo questa un'esigenza sia della dinamica economica sia del progresso sociale.

Non penso ci sia bisogno che io mi dilunghi oltre per illustrare l'unità e le interdipendenze sopraddette. Un breve cenno sarà sufficiente. La difesa del suolo — per esempio — è fondamentale per prevenire o attenuare i danni delle alluvioni e delle erosioni alle zone residenziali, agricole, industriali, commerciali, turistiche, ai trasporti, eccetera. Ma è necessaria anche per risolvere il problema della deficienza o mancanza di acqua per usi civici, agricoli, industriali, per garantire la viabilità e i trasporti. In una parola, non c'è settore della vita economica e sociale che non ne risenta direttamente o indirettamente, in maggiore o minore misura. D'altra parte sia l'edilizia pubblica come i centri residenziali, industriali e agricoli sono intimamente legati col problema della viabilità e quindi dei trasporti.

Tutto ciò ci dice che in questi settori non solo è necessaria una costante coordinazione dei vari interventi nell'ambito della competenza del Ministero dei lavori pubblici, ma occorre anche e soprattutto un occhio costantemente attento agli altri settori economici e sociali, perchè non si determinino strozzature nel processo di sviluppo del Paese, dei singoli settori e delle singole regioni. Ma ciò richiede un conti-

nuo aggiornamento e adattamento del piano alle esigenze che vanno via via nascendo, una valutazione della loro urgenza, e, in base a questa, delle scelte che devono tradursi in obiettivi da realizzare sollecitamente.

Questi criteri non si può dire che siano stati finora trascurati; tutt'altro, ma penso si debbano ribadire e tenere presenti perchè devono ispirare costantemente l'azione del Ministero onde dare al bilancio, che è il polso attraverso cui sentiamo la volontà politica del Governo e lo strumento con cui si traduce in fatti la programmazione, una maggiore aderenza e fedeltà a questa sia nella lettera che nello spirito.

Alla luce di queste considerazioni io mi sono sforzato di guardare lo stato di previsione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Il bilancio di previsione del Ministero dei lavori pubblici ammonta a 482,9 miliardi, che rappresentano il 4,24 per cento del bilancio generale dello Stato, che è di 11.418 miliardi. La cifra complessiva di 482,9 miliardi è così suddivisa: 73,8 miliardi circa (+3,65 rispetto al '68) per spese correnti, e 409,1 miliardi (—5,22 rispetto al '68) in conto capitale, cioè per investimenti direttamente produttivi. Complessivamente, si ha una diminuzione di spesa rispetto al 1968; infatti dal 4,95 per cento del 1968 si è passati al 4,24 per cento del bilancio statale del 1969.

Diminuzioni notevoli si riscontrano soprattutto negli investimenti e precisamente nelle rubriche riguardanti la viabilità non statale (—17,6 miliardi) e le opere marittime (—6,9 miliardi); un aumento invece notiamo nelle rubriche riguardanti la viabilità statale (+11,85 miliardi), le nuove costruzioni ferroviarie (+7,9 miliardi), l'edilizia abitativa (+13,5 miliardi), le opere igieniche e sanitarie (+10,94 miliardi), le opere varie (+5,78 miliardi), eccetera.

Da notare che in conseguenza di provvedimenti legislativi in corso — la cui materia è di competenza del Ministero dei lavori pubblici — presso il Ministero del tesoro sono stati accantonati 1,3 miliardi per la parte corrente e 14,2 miliardi in conto capitale. Queste somme però potranno es-

sere utilizzate se saranno definiti i relativi provvedimenti legislativi. La complessiva spesa del Ministero dei lavori pubblici risulta così di 498,45 miliardi.

Questa cifra sarà poi incrementata, nel corso dell'esercizio, di 286 miliardi circa da reperire sul mercato finanziario attraverso emissione di titoli; fondi, che saranno destinati all'edilizia scolastica (+228 miliardi), ai porti (+5 miliardi), alle zone terremotate della Sicilia (+37 miliardi), alle zone depresse del Centro-Nord (+15,8 miliardi).

Considerando questi incrementi, gli accantonamenti di cui sopra e i 265 miliardi del bilancio dell'ANAS (tolte le duplicazioni, cioè le cifre in uscita nel bilancio del Ministero ed in entrata in quello dell'ANAS), abbiamo una spesa complessiva di 1.059 miliardi circa.

Un breve cenno ora sui singoli settori che interessano il Ministero dei lavori pubblici.

Per quanto riguarda il problema della difesa del suolo ho già accennato alla sua vitale importanza; desidero ora rilevare che esso appare in tutta la sua vastità e gravità ogni qualvolta una calamità colpisce il nostro Paese.

L'ampio dibattito svoltosi in questi giorni al Senato ha messo in luce in tutti i vari aspetti la drammaticità del problema con la prospettazione di rimedi e soluzioni. Si è così parlato della necessità di un piano generale idraulico — forestale, della urgenza di un coordinamento delle competenze e delle attività dei Dicasteri dei lavori pubblici e dell'agricoltura e delle foreste, dell'opportunità di creare un organismo con competenza sui bacini idrografici e di un controllo maggiore sull'utilizzazione delle acque. Sono senz'altro ottime idee e sono certo non saranno tutte accantonate. Si è fatto già un buon passo avanti col piano regolatore generale degli acquedotti e con le conclusioni, già acquisite, della Commissione De Marchi. Bisogna ora, con gli elementi in possesso, e dopo le dolorose esperienze vissute, proseguire nel lavoro per arrivare a formulare dei piani razionali e generali che abbraccino, in una visione organica, tutti i problemi che riguardano il suolo e l'acqua.

Da notare che gli stanziamenti straordinari per la difesa del suolo si sono esauriti con l'esercizio 1968, e quelli a favore dell'ANAS con l'esercizio 1967. È doveroso quindi ribadire che non si può continuare a tamponare le falle che si aprono, senza pensare a risolvere gradualmente ma in modo adeguato il problema. Nè in ciò si può e si deve perdere tempo, perchè si corre il rischio di compromettere le opere già eseguite o finanziate. Del resto ciò è indicato chiaramente dal piano di sviluppo economico-quinquennale.

Per ciò che riguarda la viabilità, al fine di avere un quadro completo, occorre tenere presente il bilancio dell'ANAS che ammonta a 265,2 miliardi. Esso è così suddiviso: 86,6 miliardi per spese correnti; 172,6 miliardi in conto capitale; 3,8 miliardi per rimborso di prestiti. In particolare le spese concernono: 33 miliardi per personale e funzionamento degli uffici, 45 miliardi per oneri protratti, 21,5 miliardi per manutenzione, 141 miliardi per opere da realizzare. Quest'ultima cifra è così ripartita. 87 miliardi per le strade statali, 41 miliardi per le autostrade ed i raccordi, 13 miliardi per le strade di grande comunicazione.

Queste cifre vanno valutate alla luce della consistenza della nostra viabilità che è costituita da 41.000 chilometri circa di strade statali, 89.500 chilometri di strade provinciali; 149.500 chilometri di strade comunali, 2.664 chilometri di autostrade aperte al traffico, 1.667 chilometri di autostrade in costruzione e 1.532 chilometri di autostrade da appaltare.

Per quanto riguarda il problema della viabilità, è opportuno mettere in evidenza due dati: l'aumento di spesa (+25,15 miliardi) per la viabilità statale, e la diminuzione di spesa (— 17,6 miliardi) per la viabilità non statale. Questa diminuzione è dovuta al meccanismo dei contributi destinati alle provincie e ai comuni, meccanismo creato con le leggi n. 126 del 1958, n. 59, del 1961 e n. 181, del 1962. Questo contributo si esaurirà col giugno 1969 e continuerà in forza dell'articolo 4 della legge n. 181 solo nella misura del 20 per cento.

Ora non sarà inutile qui sottolineare che occorre emanare nuovi provvedimenti legi-

slativi per la viabilità non statale, sia perchè questa costituisce il complesso delle vene capillari attraverso cui lo sviluppo economico e il progresso sociale devono arrivare a toccare profondamente tutte le zone, sia per le condizioni assai precarie delle strade provinciali e comunali a causa delle insufficienti manutenzioni. Del resto per la viabilità non statale siamo al di sotto dei risultati previsti dal piano economico.

Ma trattandosi della viabilità, mi sia permesso soffermarmi, sia pur brevemente, su qualche particolare argomento per avere avuto modo di conoscerne da vicino aspetti specifici.

Autostrade. — È questo un settore nel quale sia l'organizzazione che l'ingegneria del nostro Paese hanno raggiunto un primato che può riempirci di legittimo orgoglio. Ed è quindi doveroso sottolineare — per la soddisfazione di tutti — i risultati raggiunti, poc'anzi ricordati, anche per poter prospettare talune attuali esigenze rispondenti a nuove prospettive.

Nell'anno decorso il totale della rete in esercizio si è accresciuto di 287 chilometri di nuove autostrade, mentre sono stati messi in cantiere dagli enti concessionari circa 224 chilometri di nuove costruzioni, i quali sono quindi venuti ad aggiungersi agli altri 1.443 chilometri già in fase di avanzata realizzazione.

Il 1969 si apre con prospettive di notevole interesse, in quanto è prevista l'apertura di nuovi tronchi per circa 1.000 chilometri, di cui 815 ad opera degli enti concessionari, il che porterà la nostra rete a fine anno a raggiungere o superare i 3.700 chilometri di autostrade in esercizio.

In tale previsione è compreso il completamento dell'autostrada Adriatica, reso finalmente possibile dall'operatività della legge 28 marzo 1968, n. 385 che, come è noto, ha modificato la convenzione esistente fra lo Stato e la società autostrade del Gruppo IRI.

Sono anche da tenere presente, nel campo delle future realizzazioni, le tangenziali nord e sud di Torino e la tangenziale est di Milano, delle quali è imminente la definizione delle concessioni, nonché la tangenziale

ovest di Mestre, che servirà a realizzare la saldatura tra le autostrade Padova-Mestre e Mestre-Trieste.

Circa il contributo dello Stato per le suddette nuove realizzazioni, è da osservare che l'ANAS si limita, nelle nuove concessioni, a corrispondere un contributo puramente simbolico, essendo ormai in esaurimento i fondi a suo tempo stanziati dall'articolo 2 della legge 24 luglio 1961 n. 729.

A parte sperequazioni che in tal modo si creano tra le società concessionarie — delle quali alcune godono di contributi sostanziosi, altre di contributi puramente simbolici — e da rilevare la necessità che si addiunga, con un opportuno provvedimento legislativo, all'integrazione dei fondi a suo tempo stanziati con la sopraccitata legge 729, allo scopo di porre lo Stato in condizione di provvedere a nuovi programmi autostradali attraverso l'istituto della concessione.

In materia di concessioni autostradali sono peraltro da rilevare ulteriori inconvenienti, ai quali è auspicabile si ponga riparo.

In particolare: 1) i rapporti tra Stato ed enti concessionari sono disciplinati in maniera difforme, essendo state le concessioni affidate in forza di diverse disposizioni legislative (leggi 21 maggio 1955, n. 463, 13 agosto 1959, n. 904, 21 marzo 1958, n. 298, 23 giugno 1962, n. 905, 24 luglio 1961, numero 729); 2) le previsioni di spesa dei piani finanziari allegati alle singole convenzioni di concessione si sono dimostrate inadeguate rispetto ai costi reali; 3) la partecipazione dello Stato agli utili di gestione risulta regolata in maniera difforme.

Una revisione della disciplina cui gli enti concessionari sono attualmente oggetto è stata obiettivamente riconosciuta necessaria da un'apposita Commissione interministeriale nominata dal Ministro dei lavori pubblici, onorevole Mancini, che ha identificato le principali cause che hanno portato ad una lievitazione dei costi, sia di costruzione — lievitazione peraltro contenuta, grazie all'elevata efficienza di tali enti, delle imprese, delle maestranze, globalmente nel valore del 16,98 per cento — che finanziari, e ciò a causa di elementi del tutto straordi-

nari ed imprevedibili al momento dell'assentimento delle convenzioni e dell'approvazione dei progetti iniziali e dei relativi piani finanziari, i quali generalmente risalgono al lontano 1962.

La relazione della Commissione — che ho avuto modo di esaminare attentamente — è quanto mai approfondita ed esauriente sia nell'esame delle possibilità di aggiornamento delle convenzioni, sia nella formulazione delle proposte di modifiche ai piani finanziari ed alle convenzioni che regolano i rapporti tra le amministrazioni statali interessate e le concessionarie per la costruzione e gestione di autostrade (escluse quelle del gruppo IRI).

È stato quindi predisposto un apposito disegno di legge inteso a sanare i sovraccennati inconvenienti. L'iter attraverso i vari Ministeri (tesoro e bilancio) è già stato completato e si è ora in attesa della sollecita approvazione da parte del Consiglio dei ministri per l'ulteriore inoltro al Parlamento.

Infine, è da augurarsi che nell'esercizio in corso vengano anche avviati a soluzione i problemi relativi ad alcuni fondamentali collegamenti internazionali, da armonizzare con i relativi programmi degli altri Paesi interessati.

Il CIPE ha avuto all'uopo segnalata la costruzione di vari trafori alpini e valichi di frontiera per un totale di circa 100 miliardi, ma malgrado sia trascorso oltre un anno, le richieste non sono state ancora evase.

ANAS. — È noto che negli ultimi anni l'Azienda nazionale autonoma delle Strade, attese le necessità di adeguare la rete viaria nazionale al sempre crescente sviluppo della motorizzazione, ha visto accrescere in misura notevolissima i propri compiti attraverso provvedimenti legislativi che hanno interessato sia la viabilità ordinaria, sia in maggior misura la rete autostradale.

Per accennare soltanto ad alcune iniziative di maggior rilievo prese successivamente alla legge 7 febbraio 1961, n. 59 sulla ristrutturazione e sul riordinamento dei ruoli organici dell'ANAS, si ricordano le leggi 24 luglio 1961, n. 729, 20 dicembre 1967,

n. 1263 e 29 marzo 1968, n. 360, con le quali è stato impostato un programma di oltre 1.000 miliardi per le autostrade in concessione ed è stata affidata alla cura diretta dell'ANAS la costruzione delle autostrade Salerno-Reggio Calabria e Palermo-Catania, è stata prevista la realizzazione di un programma di strade di grande comunicazione nonché il completamento del programma dei raccordi autostradali.

Aggiungasi a ciò il notevole accrescimento del gettito dell'imposta sui carburanti, il 12 per cento della quale costituisce l'entrata fondamentale dell'Azienda, che nell'ultimo quinquennio ha portato al raddoppio del bilancio dell'ANAS che ascende per il corrente esercizio a circa 265 miliardi.

E da rilevare infine che la rete delle strade statali che nel 1961 non raggiungeva i 30 mila chilometri di estensione ha superato ormai — come già detto — i 40 mila chilometri ed è tutt'ora in progressivo aumento.

All'assunzione di tali sempre più impegnativi compiti non ha fatto riscontro tuttavia un adeguamento dei ruoli organici della Azienda che opera attualmente in particolari condizioni di disagio.

Al fine di adattare le strutture aziendali ai sempre più impegnativi compiti precedentemente illustrati è stato predisposto uno schema di disegno di legge, con il quale si opera una ristrutturazione degli uffici centrali e periferici adeguando nel contempo i ruoli organici a tali nuove accresciute esigenze. È pertanto auspicabile che questa iniziativa legislativa abbia il più sollecito compimento.

Ponte sullo stretto. — L'argomento non può essere trattato dal relatore di questo bilancio il quale ha i compiti delimitati cui ho fatto cenno nelle mie premesse e devo quindi resistere alla tentazione per non esorbitare dal mandato affidatomi e non abusare della fiducia concessami, benchè esso rientri nel settore dei Lavori pubblici.

Il problema richiede ampia trattazione perchè è in questa legislatura che il Parlamento dovrà su di esso far convergere impegno ed iniziative, volontà e capacità. Può darsi che io ne parli in questa stessa occa-

sione, ma in Aula dal banco di senatore, se sarà possibile.

Qui dirò solo che nel bilancio dell'ANAS si trovano già 700 milioni con la legge del marzo 1968 e si troveranno i due miliardi e mezzo disposti dal « decretone » per studi e ricerche. Si tratta dei preliminari per affrontare l'esecuzione dell'opera e perciò è necessaria la massima cura e la massima vigilanza.

Sulla funzione del ponte di continuità della rete autostradale e ferroviaria, sulla funzione di saldatura storica tra l'Isola e il Continente, sull'apertura ai traffici, ai mercati, ai trasporti, al turismo, ai commerci, si sono già spesi fiumi di inchiostro e di parole e non soltanto in Italia.

Direi addirittura che l'interesse che la stampa, i tecnici, gli scienziati, gli imprenditori e l'opinione pubblica di tutto il mondo hanno mostrato all'iniziativa, sono enormi e danno la misura del valore storico che si annette a questa realizzazione.

Aggiungo solo che ho avuto sempre fiducia nel compimento dell'opera; oggi ne ho ancora di più. Fiducia nella ineluttabilità di un destino che si compie; fiducia negli uomini che decideranno di una vicenda che dura da decenni e che ora, in questi anni verrà certamente a conclusione; fiducia nel meridionalismo delle opere e non delle parole; fiducia in coloro i quali hanno animo, slancio, mordente, ansia di concretezza.

Per quanto riguarda l'edilizia pubblica, il Ministero dei lavori pubblici è impegnato in una molteplicità di interventi assai gravosi, interventi certamente produttivi ma nel passato non sempre ben coordinati e armonici ed eseguiti con criteri unitari. Ciò mi sembra dovuto sia alla inadeguatezza degli uffici del Genio civile, ridotti a svolgere solo azione di controllo anzichè di esecuzione, sia alla molteplicità dei mezzi di finanziamento e di controllo, sia al complicato *iter burocratico*. Da ciò, la lentezza con cui procedono le realizzazioni delle opere di cui non poche rimangono incomplete ed inutilizzabili con grave danno economico, ed il problema annoso e spinoso dei residui passivi. Evidentemente molti di questi inconvenienti si potrebbero eliminare o

attenuare — e il discorso vale anche per gli altri settori — sia con lo snellimento e la accelerazione della procedura, sia con una strutturazione più adeguata degli uffici del Genio civile in modo da renderli capaci di svolgere compiti tecnici più rispondenti alla loro funzione, e cioè compiti di programmazione e di progettazione oltre quelli di controllo e di guida.

Una parola infine sull'edilizia abitativa. Questo è stato il settore che ha non poco impegnato l'attività del Ministero nella passata legislatura. Ma evidentemente molti e gravi sono ancora i problemi da risolvere, alcuni dei quali di notevole urgenza. Basti pensare al fenomeno delle baracche e delle abitazioni fatiscenti che esistono in molte città, nonchè al grave problema del risanamento di quartieri cittadini divenuti zone malsane e pericolose per l'igiene pubblica. Riguardo al problema delle baracche e dei senzatetto non si può certo pensare di risolverlo con la politica dell'edilizia sovvenzionata o agevolata. Penso quindi che per questo caso si dovrà ripristinare la forma dell'edilizia a totale carico dello Stato.

Il settore dell'edilizia sovvenzionata e agevolata non ha dato i risultati previsti dal piano quinquennale. Mi sembra pertanto che un riesame di tutta la materia dell'edilizia abitativa sia quanto mai opportuno per arrivare a provvedimenti legislativi più organici ed efficaci, che mettano in atto una molteplicità di strumenti tra loro coordinati ma tali da potere rispondere alle diverse situazioni ed ai vari bisogni sociali.

Ma ancora sul problema delle baracche desidero richiamare la massima attenzione del signor Ministro e dell'onorevole Commissione. Non avrebbe infatti senso l'opera colossale che nel settore che ci occupa impegna tanti sforzi di capitali e di umane energie per un migliore vivere civile se non si desse un'assoluta priorità all'eliminazione di questo triste fenomeno.

Alludo alle grotte, alle baracche, ai locali malsani, agli alloggi di fortuna, le cosiddette abitazioni improprie ove una parte del nostro popolo vive in abbruttimento, privo della gioia di una casa anche piccola, mo-

destissima, ma decente, sicura, per vivere al livello anche minimo di umanità.

Chi abita in queste baracche? Ne posso parlare con cognizione di causa per esperienze territoriali. Da un'indagine fatta recentemente a Messina — ove esistono ancora seimila abitazioni improprie con venticinquemila abitanti (circa il 10 per cento della popolazione) — sulla composizione professionale, si è ritrovato il 24,4 per cento di operai, il 19,1 per cento di manovali, il 17,1 per cento di persone in condizioni non professionali, il 16,3 per cento di artigiani, il 10 per cento circa di impiegati: si tratta però anche in quest'ultimo caso — si legge nel rapporto — prevalentemente di persone ai più bassi gradini della stratificazione professionale. In generale abbiamo quindi condizioni socio-economiche minime, che rivelano una condizione di sottoccupazione e di sottoreddito diffusa; bassa qualificazione professionale; molte persone gravanti sulla pubblica assistenza.

Sono queste le categorie di persone di cui è indispensabile occuparsi con prevalenza rispetto a qualsiasi altra opera. Bisogna risolvere un problema sociale che si riflette sul corpo e sulla mente specie dei bambini, dei giovani, sui costumi e nell'animo, nel carattere; un fenomeno la cui permanenza degrada non solo chi ne è vittima, ma anche coloro i quali non si adoperassero con sufficiente impegno per risolverlo.

Quante sono le abitazioni improprie? È difficile dirlo oggi mentre è certo che, alla data dell'ultimo censimento generale (1961), si doveva ancora registrare in Italia la presenza di 163.720 abitazioni improprie con 537.153 occupanti.

Un disegno di legge che ripropone una iniziativa legislativa caducata per opere di edilizia abitativa a totale carico dello Stato ho avuto l'onore di presentare al Senato in questi giorni. Su di esso fin da questo momento chiedo l'alto appoggio del Ministro e la solidarietà dei colleghi di questa Commissione.

Al termine di questa mia breve esposizione, va ripetuta l'osservazione fatta all'inizio; che cioè per la vastità della materia una delle maggiori difficoltà era la sintesi. Gli

argomenti da trattare, infatti, sono infiniti: tanti all'incirca quanti gli aspetti della vita. Perché è nella casa come nella scuola, negli ospedali, nelle strade, nei porti che si riflettono la vita e l'attività dell'uomo. È nelle opere ferroviarie, marittime, igieniche, nell'assetto territoriale, urbanistico e in molti altri settori di competenza che si estrinseca la politica dei lavori pubblici.

Una conclusione d'insieme non può, a mio avviso, che essere positiva per l'impostazione data a questo bilancio che indubbiamente rivela — nel suo complesso — uno sforzo serio ed intelligente per adeguare mezzi e strumenti alle esigenze del Paese, nei settori di competenza, entro i limiti delle possibilità esistenti.

Non mi resta quindi che formulare l'augurio per la realizzazione dei programmi previsti e — con la fiducia che la tenacia e l'impegno, che costituiscono una tradizione in questo importantissimo settore dell'Amministrazione statale, abbiano a dare i più proficui risultati — esprimere parere favorevole sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1969.

**P R E S I D E N T E .** Ringrazio il senatore Andò per la sua relazione così precisa e relativamente ampia su un bilancio così importante per l'economia del nostro Paese.

**M A D E R C H I .** Signor Presidente, onorevoli senatori, la discussione sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici, così come ha già detto l'onorevole relatore, offre a tutti noi l'occasione per una notazione particolare che è la seguente: siamo in presenza di un bilancio del quale è difficile stabilire la paternità, se mi è permesso usare questa similitudine. Non è infatti questo bilancio, presentato nel settembre scorso dal disciolto Governo del senatore Leone, sostenuto e difeso alla Camera dei deputati dall'allora Ministro dei lavori pubblici onorevole Natali, un bilancio di fatto rimasto privo dei propri sostenitori?

Autorevoli senatori, certamente più esperti di me, possono senz'altro ricordarmi che in base al principio della continuità dello



Stato e dell'azione governativa la mia asserzione perde di valore. Ma io desidero ribadire il mio concetto, che ho preso a fondamento del mio intervento, soprattutto sotto il profilo politico, che mi pare sia quello più importante.

Infatti il bilancio che stiamo discutendo in seconda lettura e il bilancio dell'ex Governo Leone, definito ufficialmente come un governo transitorio — qualcuno parlò addirittura di un governo estivo o balneare — e composto solamente da democristiani.

Questo bilancio quindi è stato impostato nel suo insieme e nelle sue singole voci secondo una determinata impostazione: quella che la Democrazia cristiana e solo la Democrazia cristiana ritenne opportuna. E vero che ciò accadde in una situazione particolarmente difficile, come quella che fece seguito al voto del 19 maggio, ma fu pur sempre il frutto della elaborazione della sola Democrazia cristiana. Noi lo stiamo discutendo oggi, a quattro mesi di distanza, dopo che al Governo del senatore Leone è succeduto quello dell'onorevole Mariano Rumor composto da democristiani, socialisti e repubblicani. E l'avvenimento, il cambiamento non mi pare sia di poco conto.

È al Governo ora una coalizione di forze che va molto al di là della sola Democrazia cristiana. Partecipano oggi al Governo forze che hanno una particolare impostazione, diversa da quella democristiana, sui problemi che in questo stato di previsione della spesa trovano o dovrebbero trovare la loro naturale collocazione finanziaria. Basta solo pensare un momento ai problemi urbanistici, a quelli della scuola ed all'assetto territoriale nel quadro della programmazione economica per convincersi della verità del mio assunto. Eppure noi, signor Presidente, continuiamo la discussione come se nulla fosse accaduto, ignorando persino che un Governo è caduto ed uno nuovo e completamente diverso — almeno così credo debba essere considerato — lo ha sostituito.

Per fare questo, forse per non sollevare il problema, sono state addirittura distribuite qui in Senato le tabelle dello stato di previsione della spesa già usate dalla Camera, con ancora la dizione: disegno di

legge presentato dal Ministro del tesoro e *ad interim* del bilancio e della programmazione economica Emilio Colombo. Da circa due mesi però il Ministro del bilancio e della programmazione economica è, come tutti sanno, l'onorevole Luigi Preti.

A questo punto credo che sarebbe legittimo domandarsi: è questo il bilancio del Ministro *ad interim* Emilio Colombo, o è il bilancio del ministro Luigi Preti, o, meglio ancora, è il bilancio della Democrazia cristiana, o del nuovo Governo di centro-sinistra? Io, a dire la verità, signor Presidente, non saprei rispondere perchè la confusione è abbastanza notevole.

Ho cercato di orientarmi per capire come i repubblicani ed i socialisti si siano mossi in questo ginepraio. Devo confessare, però, di non essere stato capace di darmi un orientamento preciso. Non ho trovato una sola parola pronunciata da un repubblicano o da un socialista nella discussione svolta alla Camera che mi abbia aiutato a capire. Mi voglio augurare, signor Presidente, che almeno in questa sede qualche elemento chiarificatore intervenga a toglierci il dubbio che ci sta assalendo, e cioè che al di là della partecipazione di queste o quelle forze al Governo, di questo o quel Ministro, con la Democrazia cristiana non cambia assolutamente nulla.

Mi scusi signor Presidente se l'affermazione può sembrare un po' troppo brusca ma, come vede, lo faccio per orientare soprattutto me stesso. D'altra parte lei comprenderà la mia difficoltà nell'affrontare questo bilancio nel quale non scorgo, ad esempio, nemmeno un capitolo « per memoria », come si usa fare qualche volta, per l'edilizia popolare per i ceti meno abbienti. E l'onorevole Andò già lo ha sottolineato.

Cosa devo fare? Io mi trovo ad agire a Roma, ma la cosa non riguarda soltanto Roma, bensì tanti altri centri che come Roma hanno ancora migliaia di abitazioni improprie, malsane, dove la gente più umile che non può nemmeno pagare i fitti delle case popolari è costretta a trascinare la propria esistenza e quella delle proprie creature ad un livello subumano. Di fronte alla

insensibilità totale manifestata nella mancanza di qualsiasi stanziamento in bilancio per questo problema, devo fare carico solo alla Democrazia cristiana, oppure devo chiamare in causa anche le altre forze politiche che oggi sono presenti nel Governo ma che, devo riconoscerlo, non hanno partecipato alla stesura di questo bilancio?

Il problema è reale! Solo a Roma, come ci dice il socialista Edmondo Cossu, Presidente dell'IACP, esistono ancora circa 15.000 case improprie, vale a dire baracche o simili, con 60-70 mila persone che vivono in condizioni sociali ed umane estremamente disagiate, oltre alle cosiddette borgate provvisorie, come Quarticciolo, Pietralata, Tiburtino che da 30 o 40 anni ospitano migliaia e migliaia di famiglie in alloggi costruiti con criteri di strettissima economia, che dovrebbero essere distrutti per ristrutturare e qualificare queste borgate con nuovi e moderni insediamenti urbani.

Occorrerebbero almeno 80 miliardi per eliminare le baracche, mentre i programmi dell'IACP, gli stanziamenti del comune di Roma e le costruzioni Gescal non saranno sufficienti per assicurare, sia pure con gradualità, la ristrutturazione delle borgate.

In molte altre città italiane il problema si pone in termini analoghi, anche se con dimensioni più ridotte. Ma questo problema è del tutto ignorato nella previsione di spesa del Ministero dei lavori pubblici. E, trattandosi di una questione di estrema rilevanza, non ritengo di poter considerare il fatto come una semplice dimenticanza, recherei offesa al Ministro che ha presentato il bilancio. A mio giudizio la completa assenza di qualsiasi stanziamento è la conseguenza logica di una ben determinata scelta politica. Infatti, se ne vogliamo avere la riprova, basta che andiamo a vedere cosa si prevede di spendere da parte del Ministero e da parte dell'ANAS per una voce lontana le mille miglia dagli interessi dei baraccati, la voce relativa alle grandi opere viarie, le grandi strade e le autostrade. Con ciò non intendo dire che bisogna abolire queste spese. Ma, se i miei conti non sono sbagliati, sono previsti in totale 300 miliardi di lire per le autostrade.

Ecco, quindi, un primo fatto qualificante. Nulla ai baraccati che attendono una casa; 300 miliardi di lire per le autostrade! Chi ha fatto questa scelta? Colombo o Preti? Il Governo di Leone o il Governo di Rumor? Il Governo democristiano che ha presentato questo bilancio o questo Governo di centro-sinistra che sembra accettarlo passivamente, che vorrebbe farlo passare quasi sotto silenzio?

Noi, signor Presidente, ci permettiamo di tentare di risolvere questo difficile dilemma, presentando un ordine del giorno sull'argomento e avanzando anche una nostra proposta di legge per il finanziamento dell'edilizia popolare a completo carico dello Stato.

E già che siamo in tema di baraccati e di sollecitudine da parte del Governo verso questa parte della popolazione che meriterebbe ben altre attenzioni, oltre alle parole che non contano nulla, mi consenta, signor Presidente, di ricordarle che nei confronti dei baraccati siciliani in conseguenza del terremoto fu assunto un impegno preciso per una visita sui luoghi del disastro da parte della nostra Commissione. Anche questo impegno è rimasto in sospeso e pensiamo che una risposta non potrà non esserci data.

**P R E S I D E N T E .** Vi è stata la crisi di Governo ed un cambiamento della situazione.

**M A D E R C H I .** D'accordo. Analogamente però è stato eluso anche l'impegno assunto dal Governo nel momento in cui abbiamo approvato gli ultimi provvedimenti per le popolazioni siciliane terremotate, che imponeva la pubblicazione delle ditte, i prezzi, le scadenze e le altre modalità di appalto per la fornitura delle baracche.

Ecco un modo di fare che va decisamente cambiato. Non si possono assumere impegni che servono, dopo tutto, soltanto a consentire al Parlamento di esercitare i propri compiti di controllo sull'Esecutivo, ed eluderli con tanta disinvoltura.

Quali sono i motivi che hanno impedito al Governo di mantenere l'impegno? Non possono essere altri che quelli di non voler

fare quanto il Senato aveva deciso. È sbagliato, signor Presidente, questo gioco di non voler rendere conto del proprio operato! È dannoso per tutti! E non aggiungo altre considerazioni. Chiedo soltanto che si provveda sollecitamente a quanto è stato deciso.

Ma la contraddittorietà della situazione non sta soltanto in quanto ho già detto. La contraddizione si può notare anche quando, dopo aver preso nota degli investimenti che si intendono compiere per le autostrade (300 miliardi di lire per 4.340 chilometri di autostrade), si rapportino agli investimenti che si intendono compiere per la rete stradale statale pari a 41.000 chilometri — per l'esattezza 40.706 chilometri — ed a quelli per la rete viaria minore che è di 239.000 chilometri.

Alla rete stradale statale ed a quella minore sono destinati 100 miliardi per ciascuna; cioè sono assegnati 69 milioni a chilometro per le autostrade, 25 milioni a chilometro per le strade statali e 418.000 lire per la viabilità minore, vale a dire una strada statale è considerata 27 volte meno di un'autostrada ed una strada della rete minore, 166 volte meno di un'autostrada.

Che le cose non stiano in questi termini, è chiaro per ciascuno di noi.

Non mi pare sia questo l'indirizzo dato dal piano di programmazione economica, sono convinto che non è questa la direzione nella quale ci si deve muovere se si vuole assicurare uno sviluppo equilibrato al Paese, se si vuole garantire proprio attraverso gli interventi equilibratori del Ministero dei lavori pubblici con la sua politica stradale, una giusta dislocazione delle imprese, delle iniziative economiche, che hanno anzitutto bisogno di collegamenti stradali e non di sole autostrade, progettate e sollecitate dai concessionari privati che si interessano assai poco ai problemi cui mi sono riferito.

Se a ciò aggiunge il fatto, signor Presidente, che non è previsto nemmeno un piccolo stanziamento per consentire la manutenzione ormai indispensabile per salvare dalla rovina le case costruite dalla Gescal, e che finalmente bisognerebbe autorizzare

detto Istituto ad eseguire anche i lavori di completamento e di manutenzione, si avrà il quadro completo dell'interessamento del Governo per questo tipo di edilizia abitativa.

Noi sollecitiamo il Governo ad assumere un impegno in questo senso, presentando un apposito ordine del giorno, che speriamo venga approvato.

Tuttavia, tenendo conto dell'impostazione di bilancio e di quanto già ho esposto, mi pare che si possa facilmente prevedere che, proseguendo nell'indirizzo manifestato dal Governo, il patrimonio immobiliare abitativo pubblico andrà in rovina, le infrastrutture viarie, specie quelle della rete nazionale che rappresentano l'ossatura portante della vita economica del Paese, deperiranno, i bisogni di incremento rimarranno insoddisfatti e le stesse reti autostradale per buona parte non sarà completamente utilizzata perchè non alimentata dai suoi naturali bacini di traffico con una opportuna e articolata rete stradale.

È questa del Governo, a mio parere, una strada sbagliata, che va corretta decisamente se ci si vuol muovere, come si afferma ad ogni pie' sospinto, con una visione coordinata dei problemi aperti.

Ecco ora un altro esempio probante, signor Presidente, di quanto vado affermando.

Per il miglioramento e l'ammmodernamento della rete stradale sono previsti 88 miliardi, in media due milioni a chilometro, che non bastano a migliorare (e non lo devo insegnare a lei, signor Presidente, che è stato Ministro dei lavori pubblici) la visibilità sulle curve. Io mi domando quando di questo passo Viterbo potrà superare l'isolamento nel quale è ancora condannata, se non si provvederà al raddoppio della via Cassia; io mi chiedo per quanto tempo ancora la strada statale delle Calabrie dovrà rimanere quella stretta fettuccia di asfalto che ho percorso in automobile con la costante preoccupazione di incontrare qualcuno che procedesse in senso contrario, obbligandomi a buttarmi fuori strada.

Ma, signor Presidente, la serie delle contraddizioni non è ancora finita. Basta guardare un momento a quanto è iscritto in bilancio per l'edilizia scolastica. In un mo-

mento in cui stanno venendo al pettine tutti i nodi di una assurda e miope politica scolastica che chi ha governato il nostro Paese si è ostinato a portare avanti nel corso di tutti questi anni, quando abbiamo sedi universitarie insufficienti, come quella di Roma, che conta più di 60.000 iscritti, quando abbiamo tutte le scuole di ogni ordine e grado che non reggono più perchè ricoverate per la maggior parte in locali inadeguati ed insufficienti, dobbiamo purtroppo constatare che a quasi due anni dall'approvazione della legge n. 641 del 1967, non solo la legge stessa si dimostra di non facile applicazione, ma a rendere più complicate le cose, il Ministro che entro dieci mesi dall'approvazione della legge e cioè entro il maggio del 1968 doveva emanare le norme tecniche per la progettazione, non se ne è occupato e continua a mantenere tutto in uno stato di intollerabile indecisione. Di modo che in questo settore, ove a differenza da quelli già da me considerati, il finanziamento non manca, il difetto di volontà politica rende sterile la legge che stenta a trovare la sua applicazione.

Di questo, signor Presidente, gli studenti, i professori, gli insegnanti, il personale delle scuole, chi devono ringraziare?

Il Ministro dei lavori pubblici che dirigeva quel Dicastero prima del maggio del 1968 che, guarda caso, è lo stesso di oggi, o il ministro Natali che è passato per il Ministero di piazza di Porta Pia, quasi come una meteora? Quando sarà possibile, io mi chiedo, ottenere il rispetto delle leggi?

Sempre in tema di contraddizioni, signor Presidente, va rilevato che non si fa che parlare di pianificazione economica e quindi di pianificazione degli interventi, quindi di pianificazione del territorio; è stata approvata anche una legge apposita e tutti, almeno a parole, ci dichiariamo favorevoli alla pianificazione. Si sono discusse le necessità, le urgenze, le cosiddette priorità e sui problemi più importanti per il loro carattere generale, sono state emanate leggi dal Parlamento e sono stati assunti impegni dai Governi. Ebbene, come stiamo in materia di pianificazione? Si potrebbe dire che, ad incominciare dal territorio, non abbia-

mo strumenti adatti. Infatti la legge urbanistica, vecchia di quasi trent'anni, non risponde più alle nuove esigenze, ma il Governo non sente la necessità di proporne una nuova. Occorrerà una nostra iniziativa per incominciare a smuovere il Governo?

Così è per l'altro strumento urbanistico: mi riferisco alla legge n. 167, della quale ormai si conoscono perfettamente pregi e difetti e che non riesce a dare tutti i frutti possibili soprattutto perchè manca il finanziamento dello Stato per le opere di urbanizzazione che i comuni devono eseguire per dare attuazione ai loro piani. Ma anche per questo problema si lascia che grandi città come Roma, e piccoli e medi comuni continuino ad annaspire inutilmente nel tentativo di avvalersi di questa legge senza prendere alcuna iniziativa capace di avviare a soluzione questo importante problema.

Così è anche per la difesa del suolo, per il piano di utilizzazione e difesa delle risorse idriche. Problemi di estrema importanza che ci pongono periodicamente di fronte a situazioni drammatiche che il Governo tenta di risolvere a tragedia avvenuta, tamponando, correndo con qualche soccorso sempre costosissimo, che non elimina la causa dei disastri e che testimonia tutta la imprevidenza dei Governi che sino ad ora si sono succeduti. Intere zone del nostro Paese, da Firenze al Vajont, alle valli del Piemonte sono state disastrose con incalcolabili perdite di vite umane e di beni, per la responsabilità di chi doveva provvedere e non lo ha fatto. Eppure era stato previsto, era stato anche deciso, un impegno in questa direzione, un impegno che la parte politica alla quale appartengo ha ritenuto insufficiente e inadeguato, ma tuttavia un impegno preciso era stato assunto. Chi ha impedito che questo impegno venisse mantenuto? Non voglio pronunciarmi da solo. Credo, signor Presidente, che la sola risposta giusta ci può venire soltanto dall'esame dei provvedimenti dei quali siamo in possesso. Infatti, se insieme allo stato di previsione della spesa consultiamo anche l'allegato A, conti dei residui passivi al 31 dicembre 1967, ci accorgiamo che all'articolo 5762 risultano non spesi ben 44 miliardi

destinati alla difesa del suolo. Come mai e perchè queste somme non sono state spese? Perchè si sono mandati tra i residui questi 44 miliardi? Chi lo ha deciso? Sono domande, signor Presidente, che non possono rimanere senza risposta! L'onorevole Ministro dei lavori pubblici qualcosa dovrebbe pur dircela in proposito. Signor Presidente, dopo quel che è accaduto in Piemonte, subito dopo l'accertamento di questo rinvio ai residui di una non trascurabile spesa per la sistemazione del suolo, le pare possibile che il bilancio per il 1969 continui a non presentare alcuno stanziamento per questa voce così importante? Qui si persiste nell'errore.

E che dire del problema delle risorse idriche? Non solo le nostre città, i nostri paesi hanno sete, perchè mancano di acquedotti e di reti distributive, ma se non si interviene subito si compromette lo stesso patrimonio idrico.

Nel nostro Paese, infatti, manca una legislazione seria, come esiste in tutti gli altri paesi industrializzati che salvaguardi, quanto più è possibile dagli inquinamenti, le risorse idriche. Non è materia questa che riguarda esclusivamente il Ministero dei lavori pubblici, ma sono convinto che l'iniziativa deve partire da questo Dicastero se si vuol salvaguardare un bene, come l'acqua, insostituibile e che insieme all'aria, anche essa da difendere dall'inquinamento, interessa direttamente ciascuno di noi. La difesa dagli inquinamenti, signor Presidente, è un problema che non può essere ignorato come purtroppo avviene in questo bilancio. Voglio portare un solo esempio, quello di Roma. È impossibile continuare a permettere che si inquinino ed infettino l'Aniene e il Tevere, il mare di Ostia, di Fiumicino, per zone amplissime dove vivono centinaia di migliaia di cittadini, dove l'estate, quando l'infezione è più vasta, si riversa tanta parte della popolazione, nell'illusione di fare un salutare bagno di mare. Questo, solo perchè in pieno secolo ventesimo, quando ormai l'uomo ha conquistato gli spazi siderali, lo smaltimento dei rifiuti di una città di due milioni e mezzo di abitanti avviene ancora con lo stesso sistema, e perfino attraverso

la stessa cloaca, del tempo dell'antica Roma. E necessario provvedere alla depurazione delle acque del Tevere, se non vogliamo creare, a poco a poco, intorno alla capitale una zona infetta di estrema pericolosità.

Il medico provinciale di Roma ha informato doverosamente e puntualmente il Governo dello stato di pericolo esistente. Ho motivo di ritenere che questo funzionario, esemplare sotto questo punto di vista, non sia stato degnato nemmeno di una risposta.

La risposta però dal Governo la esigiamo noi, e ci permettiamo di chiedere una risposta chiara. Vede, signor Presidente, quante contraddizioni? Ed ancora non le ho parlato dei residui passivi.

È questo dei residui passivi, infatti, in generale, ed anche nel particolare settore dei lavori pubblici, un elemento di valutazione dell'azione dei governi, sul quale sarà opportuno soffermare per qualche istante l'attenzione. Infatti, risulta che su un complesso di 5.168 miliardi di residui passivi, di cui ben 2.875 miliardi relativi al solo conto 1967 (cioè più del 50 per cento), 1.553 miliardi riguardano il Dicastero dei lavori pubblici e rappresentano più del 30 per cento del totale, cioè la percentuale più alta di tutti i Ministeri, mentre il bilancio dei lavori pubblici, negli stanziamenti per il 1969, rappresenta soltanto il 4,36 per cento dell'ammontare complessivo della spesa del bilancio statale.

Cosa si può dedurre da queste enormi cifre? Una cosa molto evidente: il Governo propone, al Parlamento — che lo approva — un bilancio, che non è però quello della spesa effettiva. Ciò vale, soprattutto, per i lavori pubblici, se è vero che nel solo 1967 sono stati mandati ai residui ben 575 miliardi. Questa ingente somma di residui, cioè di spese promesse ma non realizzate, come è distribuita?

Le voci più cospicue riguardano l'istruzione con 317 miliardi, le abitazioni con 227 miliardi, le strade con 445 miliardi, l'azione nel campo economico con 331 miliardi.

Mi sembra, signor Presidente, che sono proprio le stesse voci sulle quali ho cercato di soffermare l'attenzione, e che, se non vado errato, rappresentano anche i proble-

mi più gravi ed urgenti. A questo punto è difficile non pensare che al di là della sovranità del Parlamento, nel suo complesso, compresi anzi proprio quei parlamentari che danno il proprio appoggio al Governo, operi poi una volontà politica diversa — di tutto il Governo, o di una parte soltanto, questo non so dirlo con esattezza — che disattende le decisioni del Parlamento e muovendosi su un diverso bilancio, quello reale, compie le sue scelte. Non ci si venga a dire che il problema è di burocrazia, di difficoltà e cose del genere. Anche se così fosse, sarebbe sempre responsabilità del Governo, ma non è così.

L'enorme mole dei residui sta a testimoniare che si tratta di scelte politiche ben precise, prese in contrasto con quelle compiute dal Parlamento. Questo problema noi lo poniamo con forza perchè sentiamo che è problema di squisita natura politica, ed invitiamo tutte le forze politiche a riflettere su questo aspetto della azione governativa. D'altra parte le osservazioni fatte dalla Corte dei conti al consuntivo del 1967 non confermano la convinzione che ci troviamo di fronte ad una pratica di Governo che va decisamente corretta? Perchè mai la Corte dei conti ci segnalerebbe il fatto che le valutazioni sottoposte al Parlamento — entrate inferiori del 16 per cento, spese più basse del 18 per cento — per il bilancio del 1967 sarebbero state largamente approssimate per difetto?

E tralasciando le osservazioni relative ad altri problemi estranei al Ministero dei lavori pubblici, cosa dice la Corte dei conti in ordine alla esecuzione dei lavori? Lamenta una non sufficientemente vigile azione per evitare il pregiudizio del pubblico interesse alla pronta esecuzione delle opere. Lamenta che non siano state modificate le norme, sulle quali peraltro le Sezioni riunite della Corte si erano pronunciate favorevolmente, per provvedere ad uno snellimento dei procedimenti previsti dal decreto 6 settembre 1965, n. 1022, convertito nella legge 1° novembre 1965, n. 1179, riguardante agevolazioni per l'acquisto e la costruzione di abitazioni di tipo popolare, decreto risultato di difficile applicazione.

Ci segnala la Corte dei conti che la GESCAL ha chiuso i bilanci dal 1962-63 al 1966 con avanzi per un ammontare superiore ai 476 miliardi di lire, mentre le aree acquistate valgono solo 10 miliardi e le costruzioni realizzate ammontano a poco più di 186 miliardi. Questa politica del risparmio, del non investimento, mentre i lavoratori che versano i contributi non sanno come fare per trovare una casa decente ad un prezzo accessibile per le loro possibilità finanziarie.

Termino qui, signor Presidente, l'elencazione che potrebbe continuare ancora a lungo, perchè mi pare di avere offerto ampiamente la dimostrazione che le opinioni da me espresse sul bilancio dei lavori pubblici, sono suffragate da una ampia, seria, incontrovertibile ed insospettabile documentazione. Mi sono sforzato di dare questa base di documentazione al mio intervento, signor Presidente, perchè ritengo che oggi, nel difficile momento che viviamo, ciò che conta sono i fatti e non le parole di propaganda, se come io penso, attraverso lo scontro e il confronto, vogliamo tutti ricercare la strada più giusta sulla quale far progredire il nostro Paese.

**P I C C O L O .** Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, do atto al relatore della sua pregevole relazione, contenuta in bella sintesi. Quello della sintesi è un pregio, perchè con poche parole si possono sfiorare tutti gli argomenti o per lo meno i più importanti; infatti, il suo intervento si è contenuto entro i limiti ragionevoli ed esaurienti.

Io mi permetterò di fare solo qualche osservazione. Sulla base della mia esperienza, come amministratore provinciale, in particolare come assessore ai lavori pubblici della provincia di Napoli, vorrei porre qualche quesito su questi temi. La legge del febbraio 1958, n. 126, che fu la prima legge organica emanata in relazione alla viabilità minore, cerca di dare una soluzione a vari problemi di questa rete viaria minore, che poi tanto minore non è. Abbiamo sentito dire dal relatore che la rete viaria provinciale è di 89-90 mila chilometri, mentre

quella statale è di 41 mila chilometri, quella comunale di oltre 149 mila chilometri. Come vedete, la rete viaria minore, tanto minore non è. Questo, del resto, ha detto anche il relatore, che ha messo in risalto la importanza di questo tipo di viabilità, che rappresenta quel complesso di vasi capillari che deve vitalizzare le zone a cui questa rete è destinata. Questa legge ha mostrato la sua efficacia, però, in rapporto a quelli che sono stati i finanziamenti, per cui non ha avuto la possibilità di conseguire tutti i risultati che si speravano, specialmente per il fatto che questi finanziamenti, con l'andare del tempo, non possono ritenersi più soddisfacenti ai fini dell'ammodernamento, rifacimento e potenziamento dell'intera rete viaria minore.

Il fatto che siano stati spesi molti miliardi per le autostrade e che la nostra rete autostradale sia una delle più sviluppate, ci riempie di orgoglio, però il fatto che per fare pochi chilometri da un paese all'altro ci si debba impiegare ancora molto tempo, non ci fa sentire altrettanto orgogliosi.

Ad esempio, da Avellino a Napoli ci vuole pochissimo tempo, circa mezz'ora, mentre dal casello autostradale, per attraversare il centro di Napoli, ci vuole un tempo triplo. Questo dimostra che, se non più necessarie, le strade ordinarie (comunali e provinciali) che si percorrono continuamente per il lavoro giornaliero, sono altrettanto importanti quanto la rete autostradale che serve per i grandi spostamenti, per i grandi itinerari.

La legge del 12 febbraio 1958, n. 126, abilitava le province a predisporre un programma di lavori per realizzare la sistemazione di un certo numero di strade comunali da promuovere a provinciali. In base a questa legge si fecero molti programmi: ad esempio la provincia di Napoli, all'epoca predispose un programma di nove miliardi e mezzo per circa 500 chilometri di strade comunali da promuovere a provinciali. Le altre province hanno fatto altrettanto; ma di quei nove miliardi e mezzo sino ad oggi se n'è avuta solo una parte, cioè, poco più di due miliardi in cinque esercizi. Poi è sopraggiunta la legge n. 181 che è il prosieguo della nu-

mero 126. In realtà non ne sarebbe solo il prosieguo, ma anche l'integrazione. Neppure con questa legge si sono avuti i fondi sufficienti per portare innanzi il programma e le integrazioni dello stesso, tanto più che alle somme originariamente previste nei programmi, bisogna aggiungere l'aumento dei costi da oltre dieci anni a questa parte. In definitiva, la n. 126 prevedeva la spesa di circa 220 miliardi sul piano nazionale, mentre la n. 181 ne prevedeva 170. Complessivamente, a distanza di oltre 10 anni, le province hanno ottenuto meno della metà della spesa prevista nel 1958, senza tener conto delle nuove strade proposte e provincializzate con la n. 181, nonché dell'aumento dei costi sopra accennato.

Ho voluto quindi cogliere questa occasione per richiamare la cortese attenzione dell'onorevole Ministro su questi problemi che affliggono le Amministrazioni provinciali per il settore della viabilità.

Pertanto, fermo restando il principio di dare più ampio respiro alla rete autostradale, penso sia necessario dare la dovuta importanza anche a questa viabilità minore. D'altronde, quando parliamo di strade provinciali, il discorso incide indirettamente sulle strade comunali. Infatti, non potendo i Comuni provvedere alla sistemazione delle loro strade comunali molto spesso, quando vi sia un minimo di condizioni obiettive, le province cercano di sollevare i Comuni dell'onere della manutenzione, provvedendo alla provincializzazione delle stesse. Ora la n. 181 dà la possibilità al Ministro dei lavori pubblici di provvedere egli stesso a queste difficoltà con i fondi di cui all'articolo 4 a sua disposizione e con la buona volontà che gli riconosciamo.

Mi pare, infatti, che il Ministero possa disporre di una cospicua somma annualmente su questo capitolo. Ma sul piano nazionale è sempre una somma esigua per poter affrontare le varie necessità, dal momento che non solo i comuni ma anche le province dovrebbero poter attingere all'articolo 4 della legge n. 181.

È da tener presente che gli enti locali si trovano in gravi difficoltà per far fronte alle spese di cui sopra, anche perchè per-

mangono ancora impossibilitati a contrarre mutui per mancanza di cespiti delegabili.

**C R O L L A L A N Z A .** Molte strade provinciali divenute statali si trovano in condizioni disastrose.

**P I C C O L O .** Devo dire che molte strade provinciali sono state restituite all'ANAS in condizioni di buona efficienza. Desidero qui utilizzare lo spunto offertomi dal senatore Crollalanza per spiegare il motivo per il quale i comuni si rivolgono più volentieri alla provincia che non all'ANAS, nell'ambito delle ipotesi previste dalla legge, in quanto la provincia è un organismo politico e amministrativo, e quindi più sensibile alle necessità dei comuni.

Mi permetto, pertanto, di rivolgere all'onorevole Ministro la preghiera di esaminare la possibilità di ampliare gli interventi a favore dei comuni e delle province. In 20 anni di amministrazione democratica in Italia, come si evince da quanto sopra rappresentato, sono state fatte soltanto due leggi che consentono l'intervento statale a favore di questi enti, e precisamente la numero 126 del 1958 e la n. 184 del 1953, il che non è molto, per la verità.

**G E N C O .** Ma vi è anche la Cassa per il Mezzogiorno.

**P I C C O L O .** La Cassa per il Mezzogiorno interviene soltanto per le opere da costruire *ex novo* e non anche per la sistemazione delle strade già esistenti. Diamo atto alla Cassa di aver fatto interventi notevoli, però, per la rete viaria di cui ho parlato vi è bisogno di un altro intervento massiccio, altrimenti il problema è insolubile. In Campania, ed anche altrove, vi sono terreni fertilissimi che, se avvicinati ai centri mediante un'adeguata sistemazione della rete viaria, da un punto di vista economico e sociale, acquistano un altro valore e sono in grado di dare un reddito molto più elevato.

Desidero, inoltre, richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro sull'entità del contributo che si dà alle province per le manu-

tenzioni a norma della legge n. 126. Come tutti sapete, è fissata una quota di lire 300.000 a chilometro, che è assolutamente inadeguata ai reali bisogni. Mi permetto di far rilevare, poi, che non si possono considerare alla stessa maniera e nella stessa misura gli interventi per tutte le zone: una cosa, infatti, è sistemare una strada lontana dai centri abitati ed altra cosa è sistemare una strada che attraversa ininterrottamente centri abitati. Nella provincia di Napoli, ad esempio, tutta la rete viaria è un *hinterland* della città stessa. Ora non è possibile fare una strada provinciale che colleghi un comune all'altro, senza prevedere almeno qualche tratto di fogne per la raccolta delle acque, sia pure di quelle superficiali. Quindi, in certe strade provinciali che si snodano intorno ad una grande città occorre anche la presenza di quelle attrezzature di ordine urbanistico, che potrebbero esulare dalla competenza della provincia, ma che rappresentano dotazioni della strada proprio per la natura di quelle zone. Oggettivamente, pertanto, è proprio la natura diversa di queste strade che richiede interventi più adeguati rispetto a quelli che possono essere necessari in zone lontane da grossi agglomerati urbani, snodantisi in zone agricole, eccetera.

Passando ad un altro argomento, è opportuno ricordare alla Commissione che molti nostri comuni, anche importanti, sono privi di fognature e di acquedotti. Anche in questo campo, quindi, v'è bisogno di interventi più rispondenti a risolvere aspetti che riguardano strutture fondamentali, che non si possono ulteriormente procrastinare.

Per quanto concerne la questione dei mutui, in attesa della riforma della finanza locale, che metta gli Enti locali in una condizione di vera autonomia amministrativa, dato che, allo stato, essi non hanno la possibilità di contrarre mutui neppure per la sistemazione delle opere essenziali, lo Stato dovrebbe garantire alle province e ai comuni la contrazione di mutui almeno per la sistemazione degli acquedotti, delle fogne e degli immobili di fondamentale importanza, come la costruzione della casa comunale e qualche altro edificio di pubblico inte-



resse, quando gli Enti locali siano sprovvisti di cespiti delegabili.

Vorrei ora richiamare l'attenzione dello onorevole Ministro su quel decreto che stabilisce le distanze minime da osservare per le costruzioni lungo le strade provinciali e comunali (20 metri per le strade provinciali e 40 per quelle comunali), che, a mio avviso, dovrebbe essere rivisto. È vero che la legge prevede una deroga a questi limiti quando le strade attraversano centri abitati, ma essi mi sembrano ugualmente eccessivi, quando si tratti di strade a breve distanza da centri abitati per i quali è prevedibile una maggiore espansione urbanistica. Ma è un argomento che rientra nei piani di assetto territoriali e dei programmi di fabbricazione.

Da rivedere, a mio avviso, è anche il sistema delle gare per opere pubbliche. Personalmente ritengo che il sistema migliore sia quello della media aritmetica e non quello del massimo ribasso, il quale comporta inconvenienti molto gravi perchè tutti aspirano ad eseguire opere pubbliche e pur di vincere le gare, si abbandonano a ribassi eccessivi, che non possono, nonostante i controlli, garantire la bontà delle opere. Il sistema della scheda segreta, poi, con tutto il rispetto per le amministrazioni che presiedono alla compilazione di questa scheda, suscita insinuazioni e sospetti. Occorre scegliere il sistema che dia la piena garanzia alla pubblica opinione che le cose procedono con la massima regolarità e che non v'è posto per critiche e perplessità. Il sistema più idoneo, pertanto, è quello della media aritmetica che consiste nella media pura e semplice dei ribassi offerti dai partecipanti alle gare: quello che vi si avvicina di più per difetto, si aggiudica la gara. È stato proposto anche il sistema della media con la correzione mediante un coefficiente da parte delle amministrazioni; ma credo che anche questo tipo di media dei ribassi, può suscitare qualche sospetto o preoccupazione.

**M A N C I N I**, *Ministro dei lavori pubblici*. È il Consiglio di Stato che non ha ritenuto valido questo sistema.

**P I C C O L O**. Perchè manca una legge! Se noi la facciamo, mettiamo gli amministratori in una botte di ferro, lontano da ogni insinuazione e sospetto. A mio modesto avviso, sulla base anche del giudizio di coloro che sono più pratici ed esperti in questo settore, il sistema più rispondente sembra quello della media aritmetica. Non nascondo che sto raccogliendo gli elementi necessari per elaborare un disegno di legge in questo senso.

Vorrei aggiungere un'altra sola parola a proposito delle case popolari, per le quali pure ritengo che bisognerebbe valutare con più accuratezza il costo necessario, al fine di ottenere risultati più accettabili in questo settore. Non si tratta di costruire case di lusso, ma di costruire case che in qualche modo soddisfino i lavoratori che devono abitarle. D'altronde, fare economia su certe spese si riduce in definitiva a spendere di più, se è vero, come è vero, che ci sono case popolari fatte pochi anni fa e che devono essere già rifatte. E questo perchè sono case non fatte con criteri rigorosi, rispondenti alle effettive necessità ed esigenze di ordine igienico e umano. Pertanto, si impone un riesame dei sistemi sino a adottati per gli stanziamenti e per i controlli. Questo criterio, quindi, deve essere rivisto, tenendo sempre a mente la necessità di assicurare il maggior numero di case possibili, ma anche quella di far sì che siano case rispondenti ad un minimo di decoro e di civiltà.

**Z A N N I E R**. Signor Presidente, io non nascondo una certa difficoltà a parlare di questo bilancio, difficoltà che deriva dal fatto di essere intervenuto molte volte nel settore dei lavori pubblici e di dover ripetere anche questa volta le cose già enunciate nel passato.

Intendo limitare il mio intervento in questa sede ad alcuni aspetti fondamentali, di carattere generale, per una rinnovata politica del bilancio dei lavori pubblici, riservandomi di svilupparli e di integrarli in un intervento più preciso e concreto che svolgerò in Aula.

Nel progetto di programma di sviluppo economico, approvato dal Parlamento, allorchè si parla dei modi e dei mezzi della azione programmatica si dice che « il processo di programmazione si compie in una economia mista, nella quale coesistono centri di decisione privati e pubblici ciascuno dei quali è dotato di una propria sfera di autonomia ».

Ma mentre l'iniziativa privata, gli operatori economici, riescono a seguire i processi di una avanzata tecnologia e ad adeguare sufficientemente i mezzi e gli strumenti operativi alla dinamica dei tempi moderni, lo Stato resta purtroppo anchilosato nella capacità di procedere, mediante coordinamento della selva degli interventi, delle spese e quindi delle realizzazioni preventivate dai vari bilanci, alla politica di programmazione.

Dobbiamo renderci conto che la macchina statale che siamo costretti ad utilizzare è vecchia di cent'anni e che era stata creata per un tipo diverso di politica economica. Allo Stato semplice controllore, ora succede lo Stato operatore, con nuove responsabilità e nuovi compiti. Dobbiamo quindi finalmente provvedere a quelle modificazioni necessarie per adattarlo al nuovo tipo di azione che deve svolgere.

Considerate le difficoltà di una riforma globale della Pubblica amministrazione, dobbiamo incominciare, senza attendere lontane riforme burocratiche, a mio avviso, a snellire e rendere più funzionali quei Ministeri sui quali grava maggiormente il peso della concreta realizzazione del piano. E non vi è dubbio che, tra questi, uno dei più importanti è il Ministero dei lavori pubblici. Questo Ministero dovrebbe essere veramente il centro motore, per lo studio e la realizzazione di quelle infrastrutture atte a fornire i presupposti di redditizie intraprese pubbliche e private, secondo le direttrici del programma di sviluppo economico nazionale e nel quadro di una politica urbanistica che rappresenta la naturale confluenza delle istanze economiche, culturali e sociali.

Il bilancio dei lavori pubblici, invece, che rispecchia in ultima analisi l'attività del Ministero, non comprende tutti gli interventi

dello Stato in materia di lavori pubblici, per cui esso non permette nemmeno una valutazione globale della politica dei lavori pubblici svolta dallo Stato italiano. La creazione, infatti, di numerosi enti e il desiderio sempre più manifesto da parte di molti Ministeri ed enti di avocare a sè attribuzioni di specifica competenza del Ministero dei lavori pubblici, rendono impossibile l'unitaria direzione politica dei lavori pubblici, proprio nel momento in cui stiamo avviando la politica di programmazione economica. Ma oltre a questo aspetto di fondamentale importanza — che deve essere risolto assicurando al Ministero il coordinamento dei lavori pubblici in forma unitaria, ivi compreso il problema della difesa e conservazione del suolo, la cui competenza è frazionata oggi in diversi Ministeri — pur prevedendo ai fini operativi i dovuti decentramenti, vi è la necessità di adeguare le strutture organizzative rendendole idonee ai compiti che il Ministero è chiamato a svolgere in uno Stato moderno.

Ho ascoltato con molto interesse l'intervento dei relatori, e soprattutto quello del collega Maderchi, circa l'incapacità dello Stato di far fronte ai compiti che esso si propone e di portare a compimento le realizzazioni previste in bilancio. Ora, è evidente che la condizione necessaria perchè lo Stato possa essere in grado di svolgere questo compito, vuoi nel settore dell'edilizia abitativa, vuoi in quello dell'urbanistica, dell'edilizia ospedaliera, delle opere portuali o di conservazione del suolo, dipende soprattutto da una necessaria ristrutturazione del Ministero dei lavori pubblici.

È necessario soprattutto disporre di personale dirigente altamente qualificato, attivo e dinamico, che si ponga in rapporto di collaborazione democratica con l'esecutivo, dotato di capacità organizzative in considerazione del fatto che i confini dell'intervento pubblico vengono ogni giorno di più ampliati.

Non intendo in questa sede ripetere quanto già dissi nella relazione svolta da me sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per il 1964 a proposito del personale di quel Dicastero, ma de-

sidero soffermarmi sul personale del ruolo tecnico.

A questo personale, come ebbi più volte modo di dire in numerosi interventi nella passata legislatura, deve essere rivolta la nostra attenzione, proprio in considerazione che l'Amministrazione dello Stato moderno sta sempre più diventando un fatto di ingegneria sociale.

È necessario provvedere tempestivamente al riordino di un organico pressochè invariato da circa un secolo e che presenta numerose vacanze soprattutto nelle qualifiche iniziali del ruolo di ingegnere. I concorsi restano pressochè deserti e la causa principale deve ricercarsi nell'assurdo trattamento economico, che supera di poco le 100 mila lire mensili.

Allorchè trattammo il disegno di legge n. 914, riguardante la difesa del suolo, riportai dei dati, forse non più attuali a distanza di un anno: un ingegnere al momento dell'assunzione al Genio civile, percepiva nel 1967 uno stipendio mensile di 83.745 lire, con un'aggiunta di lire 16 mila per indennità carovita: un totale di lire 90.000; tenuto conto degli ultimi irrisori aumenti, decisi recentemente, supererà di poco le 110.000 lire al mese. È chiaro che, in una situazione di questo tipo, non si può portare avanti nessuna politica di programmazione e più particolarmente nessuna politica urbanistica, nessuna rinnovata politica nel settore dell'abitazione, dell'edilizia scolastica, dell'edilizia ospedaliera, della difesa del suolo, se non si provvede con tutta urgenza a rinsanguare con nuovi tecnici il Ministero dei lavori pubblici.

So che il ministro Mancini è stato sensibile, per il passato, a questo problema, e sono convinto che le esperienze maturate nel periodo in cui ha avuto la responsabilità del Ministero dei lavori pubblici, e il mancato accoglimento di certe sue iniziative tendenti a rimediare, seppur parzialmente, le retribuzioni di questo personale, lo sapranno rendere attivo interprete di tali esigenze che io ancora una volta ribadisco e che sono convinto troveranno l'appoggio del Parlamento.

Tralascio volutamente la trattazione dei problemi urbanistici, della difesa del suolo e dell'edilizia abitativa, a proposito dei quali posso dichiararmi d'accordo con quanto detto dal collega Maderchi. Il Governo ha portato avanti una politica urbanistica in attesa della riforma organica, con la legge ponte, che fu presentata per correggere certe deformazioni della legge n. 1142 specie per quanto riguarda il settore delle lottizzazioni: ma questa legge, come la legge n. 167, è rimasta inoperante e resterà tale fino a che non ci organizzeremo, fino a quando non troveremo professionisti capaci di fare dell'urbanistica (che è una cosa diversa dall'essere architetto). Ecco quindi la necessità di adeguare le strutture con la preparazione di tecnici in grado di portare avanti un discorso urbanistico, che non è solo un discorso di architettura, ma investe problemi di carattere socio-economico e una molteplicità di altri problemi di carattere tecnico. Tralascio questo tema perchè mi riservo di svolgerlo — anche per quanto riguarda il problema dell'edilizia abitativa — in occasione della discussione di un disegno di legge in materia, anche se esso per noi socialisti non è accettabile, visto che continua a ricalcare l'impostazione della politica per l'edilizia abitativa convenzionata a sfavore di quella sovvenzionata. In questo settore è necessario arrivare a porre in essere delle leggi organiche per risolvere i problemi dei senz'altro, come ha detto il relatore e ha ripetuto il senatore Maderchi, e questo non significa che non si debba portare avanti anche il discorso sull'edilizia sovvenzionata, ma significa dare la priorità assoluta, nell'ambito degli interventi statali, a quelli in favore delle classi meno abbienti.

Manca ancora un'indagine conoscitiva che ci dica quali e quante sono le famiglie che avrebbero assolutamente bisogno di provvedimenti di questa natura.

Desidero inoltre, pur essendo il problema della legge n. 641, di cui si è parlato, di pertinenza del Ministero della pubblica istruzione, richiamare anche l'attenzione del Ministero dei lavori pubblici su di un problema che ho avuto modo di sottolineare con

un'interrogazione alla quale non è stata ancora data risposta. La legge n. 641, che è indubbiamente valida per una politica di programmazione scolastica, si trova bloccata attualmente da una circolare diramata dal Ministero della pubblica istruzione, la circolare n. 396, la quale, contrariamente a quello che voleva essere lo spirito di questa legge, determina per ogni tipo di scuola quale deve essere la superficie delle aule, quali le superfici di ogni singolo locale, definendo per di più i costi in maniera unitaria, come se la scuola costruita in pianura costasse come una costruita in montagna, dove le spese per i materiali e per la sistemazione delle aree sono enormemente diversi. In realtà con queste circolari, che sostituiscono i regolamenti, attesi ormai da anni, si finisce veramente per bloccare le iniziative della legge n. 641.

È chiaro che tutto il metodo va rivisto, adeguando i costi previsti alle reali situazioni. Da qui nascono poi anche i problemi dei residui passivi, per il fatto che con queste disposizioni non si riescono a progettare opere che siano rispondenti alle reali necessità e alle reali condizioni di ambiente in cui la costruzione deve essere realizzata.

Prima di chiudere questo mio intervento desidero soffermarmi sul problema dei residui passivi del bilancio dello Stato e delle altre pubbliche amministrazioni.

Troppo spesso il Parlamento ed il Governo, votata una legge definiti gli stanziamenti, ritengono di aver risolto il proprio compito; ma poi la legge resta, in molti casi, stampata sulla *Gazzetta Ufficiale* e senza pratica attuazione.

Il problema dei residui passivi merita un discorso approfondito di indagine e di terapia che deve essere fatto con serenità ma anche con chiarezza. Sappiamo che al 31 dicembre 1967 i residui passivi del Ministero dei lavori pubblici ammontavano a 1.553 miliardi su di un totale di 5.168 miliardi riguardanti l'intero bilancio dello Stato e cioè circa il 30 per cento di questi ultimi. Ma sappiamo anche che i residui passivi alla fine del 1968 sono di circa 7.000 miliardi nell'ambito del bilancio dello Stato.

Molteplici sono le cause che concorrono

alla determinazione di questi residui passivi: 1) l'inefficiente organizzazione strutturale dello Stato, 2) un'antiquata legge sulla contabilità generale dello Stato e in particolare il superato decreto del 1895 riguardante la direzione, la contabilità e la collaudazione dei lavori pubblici. (Norme queste veramente anacronistiche che occorrerebbe modificare. Non si tratta di avere disponibilità finanziarie; si tratta di avere la volontà di trovare un gruppo di esperti che sappia rivedere questa legislazione, valida allorchè si faceva un lavoro per l'Amministrazione comunale ogni due o tre anni, ma non più ora che l'intensità operativa degli enti pubblici è notevolmente aumentata). 3) l'insufficiente organizzazione tecnica degli uffici degli enti locali. Gli enti locali non sono ancora nelle condizioni di realizzare una programmazione economica, ma sono ancora al livello di semplice adempimento di pratiche burocratiche, in quanto i servizi tecnici degli uffici degli enti provinciali e comunali sono completamente trascurati. Siamo in uno stato di impreparazione a seguire l'andamento di una società a tecnologia avanzata e le necessità che sorgono giorno per giorno. Non si è risolto finora un corretto rapporto tra Enti pubblici e liberi professionisti. Con particolare riferimento alla GESCAL, che dipende dal Ministero del lavoro e della previdenza sociale, non si capisce perchè quest'attività che riguarda il settore edilizio non possa essere inserita tra le attività del Ministero, in modo che si possa avere unitarietà nelle norme tecniche di progettazione e che il Ministero dei lavori pubblici abbia la possibilità di svolgere una politica unitaria nell'ambito dell'edilizia, valendosi soprattutto dell'Istituto autonomo delle case popolari.

So che Ella, signor Ministro, conosce questa situazione e che conosce anche il rapporto steso dal CNEL circa i cento e più enti che operano nel settore dell'edilizia abitativa.

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Per la maggior parte sono enti che solo in teoria potrebbero operare perchè in realtà non operano più.

Z A N N I E R . Comunque sono già molti quelli che operano nel settore delle cooperative e che trovano difficoltà alla realizzazione delle spese per il reperimento delle aree. Questi fatti, insieme alla mancanza di una politica urbanistica, costituiscono per il settore dell'edilizia sovvenzionata una delle principali remore alla sua attuazione.

Non si deve tralasciare infine di sottolineare la mancanza dei mezzi di finanziamento per la concessione dei mutui da parte degli istituti di credito all'uopo delegati. A questo discorso se ne ricollega un altro: quello delle dotazioni finanziarie della Cassa depositi e prestiti che potrebbe, forse, essere risolto attraverso un aumento dell'interesse sui buoni postali.

Con il decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, che reca la firma del ministro Mancini, il Governo dimostrò la volontà politica di favorire la semplificazione e l'acceleramento delle procedure per l'approvazione e la gestione dei lavori pubblici, decentrando ai Provveditorati poteri e responsabilità già attribuiti al Ministero. Si è trattato in sostanza di un provvedimento di estrema validità che aveva permesso, nel giro di un anno, di ridurre notevolmente il conto dei residui passivi nonché di esonerare il Consiglio superiore dei lavori pubblici da una serie di esami e procedure che impegnavano quest'organo che può e deve diventare invece strumento di propulsione, di studio e di ricerca del Ministero.

Questi provvedimenti che vennero successivamente prorogati e che hanno dimostrato validità, devono essere integrati urgentemente dalla modifica della normativa riguardante la contabilità, la direzione e la collaudazione delle opere pubbliche. Occorre, a mio avviso, fermo il principio fondamentale di dotare quantitativamente e qualitativamente di personale, di mezzi e di attrezzature i provveditorati e gli uffici tecnici del Genio civile, come ebbi già modo di far presente nella relazione al bilancio del Ministero dei lavori pubblici del 1964, provvedere ad una estensione dei limiti di competenza degli uffici del Genio civile da 100 a 250 milioni in analogia a quanto è stato fatto, su mia

proposta, per la legge n. 641 riguardante il finanziamento dell'edilizia scolastica ed universitaria, con l'autorizzazione e l'attribuzione di piena responsabilità ad effettuare, entro tali limiti, tutte le operazioni inerenti e successive all'approvazione del progetto fino alla liquidazione e al collaudo dell'opera.

Questo è un discorso fondamentale, signor Ministro, in quanto basta che si modifichi un nonnulla, per dover presentare un progetto di variante al piano già approvato. Perché quindi non si creino lungaggini inutili, si dovrebbe specificare che la perizia sulla variante da apportare non è necessaria qualora questa non riguardi gli elementi essenziali della costruzione, bensì elementi secondari.

Favorevoli ripercussioni, ai fini dell'espletamento delle procedure tecniche ed amministrative, si ottengono con un siffatto provvedimento, demandando all'ufficio del Genio civile i compiti oggi riservati al provveditorato: approvazione di perizie e di varianti nel caso in cui non sia richiesto contributo integrativo da parte dello Stato; autorizzazione all'impiego di eventuali ribassi d'asta entro il limite di spesa stanziato ed ammesso a contributo; approvazione di prezzi nuovi da effettuarsi in corso di lavoro ed infine la concessione di proroghe ed ogni altro atto di carattere tecnico amministrativo riguardante la conduzione e i collaudi delle opere. In questo modo, quando lo Stato ha concesso un contributo ad un comune, questo ha il diritto di spenderlo, sempre però attraverso i necessari controlli amministrativi dell'Ufficio del genio civile. Si eviterà così tutta quella dispersione di tempo che rappresenta una delle principali remore per la costituzione di questi residui passivi.

Sono altresì convinto della rilevante importanza dei temi che ho così velocemente accennato e, di fronte all'incapacità dello Stato di impiegare rapidamente i mezzi stanziati in bilancio, ritengo che Ella, signor Ministro, dovrebbe promuovere la costituzione di una Commissione di studio, opportunamente articolata con elementi di specifica competenza in tale settore per arrivare alla formulazione di nuove norme in grado di sveltire le progettazioni e le rea-

lizzazioni delle opere, in maniera da evitare il continuo aumento in bilancio delle somme stanziare ma non spese.

Riuscire a riformare i Ministeri operativi, renderli competitivi, sul piano funzionale, con i centri imprenditoriali pubblici e privati, significa ridare allo Stato quell'ordinamento democratico che è la base e l'aspirazione delle forze migliori del nostro Paese. È emerso dai dibattiti parlamentari e da notizie di stampa ed anche da atti parlamentari all'esame di questa nostra Commissione (come ad esempio costruzione di linee ferroviarie metropolitane) che per uscire da questo vicolo cieco vi è l'intenzione di fare assumere all'IRI e ad altri Enti, funzionali compiti d'intervento nel settore delle infrastrutture ed in quello dell'edilizia sociale. Si verrà così ad accrescere l'intervento pubblico o quasi pubblico, nell'economia del Paese sottraendo, è vero, ai Ministeri competenti quelle funzioni specifiche attuali, di esecuzione, rese difficili da una situazione che ho precedentemente descritta, ma creando nuovi centri di potere che sfuggono all'indispensabile controllo parlamentare.

È certamente indispensabile dare corso a forme di interventi che rendano più agili le strutture ormai arcaiche dei nostri Ministeri, ma si deve, a mio avviso, evitare deleghe totali ad organi esterni, perchè incapaci di modificare le strutture dello Stato, di uno Stato democratico in grado di portare avanti una politica di programmazione economica. Se il Governo riuscirà a superare, anche solo in parte, il *gap* della spesa pubblica, la ripresa occupazionale sarà facilitata, le opere pubbliche, l'edilizia scolastica, ospedaliera si metteranno in moto favorendo la ripresa economica nel nostro Paese.

Ritengo di avere dato, seppure incompletamente, una risposta della volontà politica del Gruppo socialista del Senato per quanto concerne l'attività del settore dei lavori pubblici, non tanto per il bilancio di quest'anno, ma anche per l'avvenire.

Pensiamo che il problema fondamentale, dal quale possono trarre soluzione tutti i problemi particolari, sia dell'urbanistica, sia dell'edilizia abitativa, sia della difesa del suolo, sia quello del rimodernamento, del po-

tenziamento del Ministero dei lavori pubblici, spendendo quello che è necessario. L'elemento primo dell'economia è l'uomo e il Ministero dei lavori pubblici, date le attuali strutture, non può essere in grado di portare avanti gli impegnativi compiti che ha di fronte.

N O E' . Signor Presidente, signor Ministro, accennerò agli argomenti che riguardano la regolamentazione dei fiumi e la difesa del suolo; se poi avrò tempo toccherò velocemente qualche altro problema.

Le attività miranti alla difesa idraulica e del suolo è necessario siano condotte con unità di criteri per tutto il territorio nazionale, con riferimento a zone idrograficamente omogenee.

La relazione della Commissione presieduta dal professor De Marchi, che Ella, signor Ministro, avrà in questi giorni ricevuto, prevede, a questo proposito l'istituzione di almeno due magistrati, in aggiunta a quelli già esistenti, e ciò al fine di assoggettare ad un'unica direzione più zone, come ho poc'anzi detto, idrograficamente omogenee. Occorre inoltre che gli ingegneri idraulici, i geologi, i chimici (per la parte relativa all'inquinamento delle acque) lavorino tutti insieme, in modo coordinato, perchè altrimenti molte energie verrebbero sciupate. Il fatto che invece, come avviene oggi, vi siano vari organi che trattano separatamente i problemi del territorio e delle acque comporta dispersione di energie e disorganicità di interventi. Inoltre, per comprendere, ad esempio, la situazione di un fiume, occorre effettuare dei sopralluoghi, toccando con mano i vari problemi che si presentano nella loro globalità: si dovrebbe cioè fare in questo campo ciò che si è fatto quando si sono esaminati vari bacini idroelettrici, disciplinati attualmente da norme che sono il frutto dello studio di persone che avevano trascorso la propria vita in mezzo ai problemi del settore e che quindi li conoscevano in tutti i vari aspetti.

Anche in riferimento alle aree omogenee che, come ho detto, andrebbero configurate, dovrebbe essere istituito un corpo di tecnici che conoscano a fondo il problema

delle acque; dovrebbe, in ogni caso, esser superata la confusione di competenze derivante anche dal fatto che vi sono tecnici ministeriali che hanno competenza su tutto il territorio italiano ed altri che la hanno su limitati territori.

Comunque questo è un progetto a lungo termine: a breve termine, invece, dovrebbe essere la realizzazione di alcune opere, che dovrebbero stare a cuore a tutti noi, e che la relazione del professore De Marchi ci indica come le più sicure. Molte di queste opere hanno una spesa che può essere benissimo sopportata e quindi non c'è ragione che vengano rimandate ulteriormente. Mi riferisco alla creazione di alcuni serbatoi nel corso medio dei fiumi, che immagazzinerebbero una certa porzione dell'onda di piena, decapitandola; in questo modo potrebbero esercitare un'azione determinante nell'evitare l'uscita delle acque dall'alveo del fiume. Se facessimo questo per l'Arno, realizzeremmo un'opera non molto costosa che risolverebbe il problema.

Voglio però aggiungere: non bisogna avere la facile illusione che con questi sistemi eviteremo quegli eventi calamitosi che si sono verificati ultimamente in Piemonte, in Calabria e in Liguria. Voglio farvi notare che una pioggia di 47 millimetri ha fatto morire 300 persone in California dove esiste una vasta attrezzatura per la difesa del suolo e per interventi a seguito di calamità naturali.

Vorrei poi accennare brevemente al problema dei porti. Occorre tenere presente a questo riguardo l'estrema dinamicità dei trasporti marittimi. Nei giorni scorsi, in Francia, in una località vicino Marsiglia, è stato inaugurato un porto che può accogliere navi di qualunque tonnellaggio; questo porto è stato concepito con larghezza di vedute per quanto concerne i trasporti sia a mezzo di superpetroliere che di *containers*.

Anche noi dobbiamo muoverci su questa strada, attrezzando porti in vista soprattutto di future esigenze: ricordo a questo proposito, il caso del porto di Basilea, che creato due anni fa, e ritenuto all'avanguardia, oggi già pone problemi in merito, ad esempio, ai *containers*. Per questo rinnovo

il mio invito ad operare con lo sguardo volto al futuro, cogliendo tempestivamente ogni accenno a nuove necessità.

In Francia — mi riferisco a questo Paese perchè in esso sono stati conseguiti buoni risultati — il Governo, dopo la guerra, ha favorito la formazione di *bureaux d'études*, cioè di uffici di progettazione e di direzione dei lavori dove confluissero i vari specialisti di questo campo. Ed io sono convinto che in Italia, qualora gli Istituti per le case popolari, ad esempio, potessero giovare della consulenza di uffici veramente capaci, facendo un lavoro di *équipe*, si potrebbe giungere a dei risparmi proprio nella progettazione, il che potrebbe essere di sostanziale importanza. Mi auguro, quindi, che anche nel nostro Paese si possa giungere a questi *bureaux d'études*.

Concludo, infine, con un argomento che mi sta molto a cuore: quello dei trafori ferroviari. Il nostro Paese ha eseguito alcuni trafori stradali che ritengo di enorme importanza, come quello del S. Bernardo e del Monte Bianco. È indubbio che essi costituiscono un grande passo per il futuro sviluppo del Nord Italia, ma per quanto concerne il resto della Penisola, di grande importanza sono i trafori ferroviari a bassa quota soprattutto per il trasporto delle merci, perchè gli attuali trafori ferroviari sono quasi tutti sui mille metri. Ora da qualche anno in Svizzera, con l'apporto però anche di tecnici e di collaboratori tedeschi, si sta studiando di eseguire trafori a 500 metri, con il vantaggio che i treni potranno correre lungo itinerari percorribili tutto l'anno, mentre anche quest'anno il Gottardo è stato interrotto due volte. Ma quel che è più importante è che si giungerà ad un accorciamento delle distanze, il che, evidentemente, è vitale. Mentre la Svizzera ha interesse che questa nuova galleria venga eseguita sotto il Gottardo noi invece avremmo interesse che essa venisse eseguita sotto lo Spluga, sia perchè attiveremmo la Valtellina sia soprattutto perchè accorceremmo di ben 120 chilometri i percorsi dalla Valle Padana alla Germania.

Pregherei, quindi, il signor Ministro, unitamente al Ministro dei trasporti, di prendere l'iniziativa perchè la presenza italiana in questo dibattito diventi attiva. Purtroppo fino a pochi mesi fa non esisteva neppure un Comitato italiano, mentre erano operante un Comitato svizzero a Coira e un Comitato tedesco. Solo da qualche mese si è formato a Lecco un Comitato italiano presieduto dal senatore Morlino e si può quindi cominciare ad operare, però lo vorremmo fare sostenuti dall'autorevole intervento dei Ministri interessati, data l'estrema importanza di questo problema.

V O L G G E R . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, desidero intervenire in questo dibattito molto brevemente soltanto sulla viabilità.

A tale riguardo, onorevole Ministro, mi rendo conto che le relative esigenze, dalla Sicilia al Brennero, sono moltissime ed i fondi a disposizione sono sempre troppo pochi. Io dico però che almeno quei pochi fondi disponibili dovrebbero essere spesi in tempo utile e non posso che appoggiare quanto detto dal collega Zannier, cioè che tutta la macchina statale è invecchiata e non funziona ed anche se il Parlamento stanziava dei fondi ci troviamo sempre di fronte al problema dei residui passivi.

Nei giorni scorsi si è parlato molto del problema della montagna; esso, evidentemente, è strettamente connesso con quello della viabilità. Quando il suo predecessore, onorevole Ministro, venne a Bolzano l'assessore regionale per i lavori pubblici gli fece presente che la nostra vita, il nostro sviluppo economico è legato a quello delle strade.

Sappiamo che le strade in montagna costano molto. La provincia autonoma e la regione hanno fatto molto per le strade rurali e per quelle provinciali, ma vi sono anche delle grandi arterie di competenza statale. Ed io vorrei attirare l'attenzione del Ministro sull'autostrada che va da Ulma a Milano. Al riguardo esiste già un'iniziativa legislativa all'altro ramo del Parlamento e sappiamo che sia i tedeschi che gli

austriaci sono favorevoli. Personalmente ritengo che tale autostrada sarebbe estremamente utile e mi batto affinché il tunnel venga fatto sotto lo Stelvio e non sotto lo Spluga. È necessario prendere in considerazione questa soluzione, altrimenti la nostra regione sarà tagliata fuori dalle grandi arterie internazionali.

L'estate scorsa, onorevole Ministro, come ricorderà, è stata aperta la strada del Passo del Rombo e quell'apertura ha portato dei grandissimi benefici alla popolazione della Valle Passiria. Dopo l'apertura di questa strada la vita comincia a riprendere in quella vallata. Mentre prima era in corso lo spopolamento, adesso si sta verificando un ritorno delle persone nella vallata stessa perchè vi è un maggiore movimento e sviluppo turistico.

Un'altra strada che raccomando all'attenzione del signor Ministro è quella del Passo di Penes, la quale è passata dall'Amministrazione provinciale a quella statale. Da ben due anni è stata promessa la sua asfaltatura, ma ancora non si è visto nulla.

Un'altra arteria da tenere presente è quella del Passo di Vize. Si tratta di una vecchia strada militare veramente in condizioni disastrose e le sue condizioni sono molto peggiorate da quando essa è passata dall'Amministrazione provinciale a quella statale.

Per quanto concerne l'edilizia sovvenzionata e quella popolare, Lei sa, onorevole Ministro, che noi come provincia autonoma facciamo leggi speciali in questo settore e recepiamo quelle statali e le posso garantire che non abbiamo residui passivi. La sua legge è molto operante in provincia di Bolzano; noi chiediamo sempre nuovi fondi perchè abbiamo gli uffici tecnici della Provincia, cioè quegli uffici decentrati, chiesti dal collega Zannier, che ad esempio, fanno progettazioni gratuite per i lavoratori agricoli. Il decentramento, pertanto, almeno per quanto ci riguarda, ha portato i suoi frutti e frutti ottimi. Concordo, quindi, con il collega Zannier sul fatto che sono assolutamente necessari uffici tecnici decentrati, altrimenti continueremo a rimanere nella situazione attuale.



BILANCIO DELLO STATO 1969

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.)

**P R E S I D E N T E .** Se non si fanno osservazioni, il seguito dell'esame dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici è rinviato ad altra seduta.

*(Così rimane stabilito).*

*La seduta termina alle ore 12,10.*

**SEDUTA DI MARTEDI' 4 FEBBRAIO 1969**

**Presidenza del Presidente TOGNI**

**(Antimeridiana)**

*La seduta è aperta alle ore 11.*

*Sono presenti i senatori: Abenante, Aimoni, Andò, Bargellini, Bonazzi, Cavalli, Crollanza, Deriu, Fabretti, Florena, Genco, Lombardi, Zuccalà, Maderchi, Noè, Piccolo, Poerio, Raia, Spagnolli, Togni, Volgger e Zannier.*

*Intervengono il Ministro per i lavori pubblici Mancini, il Sottosegretario di Stato per lo stesso Dicastero Lo Giudice e il Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile Sammartino.*

**Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1969**

**— 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 allo Stato per l'anno finanziario 1969 — Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici ».

**R A I A .** Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, il relatore, senatore Andò, ci ha offerto un quadro globale della situazione, senza soffermarsi sui particolari del bilancio dei lavori pubblici, inquadrando il problema dei lavori pubblici

nel contesto del piano quinquennale. È proprio questa impostazione che ci fa rifiutare nel modo più categorico un bilancio come quello che ci è stato presentato; un bilancio che presenta una diminuzione della spesa complessiva rispetto all'anno 1968; che in percentuale passa dal 4,93 per cento al 4,24 per cento; un bilancio che prevede un complesso di investimenti produttivi che è circa un terzo di quello necessario per cominciare seriamente ad avviare una politica strutturale e per cominciare a stroncare gli equilibri settoriali e territoriali, e che rispetto all'anno precedente incide sulla parte direttamente produttiva, di circa 30 miliardi in meno rispetto al 1968.

Si è rilevato quali sono le particolari carenze di questo bilancio: è un bilancio che non prevede nulla per la difesa del suolo, nulla per le opere idrauliche (anche se abbiamo sentito alla Camera che si aspettava la relazione De Marchi per poter avere un quadro completo di questa situazione), nulla per ciò che attiene alle idrovie; praticamente non è previsto nessun nuovo investimento. Carente è la voce che riguarda l'edilizia economica e popolare a carico dello Stato. È un bilancio da cui traspare chiara la disuguaglianza di ritmo rispetto alle stesse indicazioni programmatiche, sia riferito agli stanziamenti sia agli investimenti, caratterizzato da una grave carenza per le infrastrutture e per i servizi pubblici. Partendo da ciò il discorso andrebbe allargato, perché questo stato di previsione non può essere giudicato al di fuori del significato che riveste nell'ambito generale del bilancio e soprattutto nell'ambito delle scelte di fondo operate, programmate e prevedibili. Tale bilancio si inserisce cioè in una strategia a breve e a lungo termine, aderendo per la sua parte alla razionalità parziale di questa linea, ma che ci fa cogliere gli elementi di irrazionalità globale. In forme nuove esso ripropone secolari contraddizioni della nostra società, quella dell'occupazione, degli squilibri territoriali (in particolare quelli del Mezzogiorno) derivanti a loro volta da squilibri settoriali tra industria e agricoltura e tra settore e settore. Tale sistema ingenera

un meccanismo cumulativo, per cui la parte più debole tende a divenire più debole e quella forte si rafforza ulteriormente. Tale giudizio lo abbiamo ricavato dalla stessa impostazione del piano e via via dagli altri provvedimenti che si sono succeduti e non ultimo dai decreti nn. 917 e 918 che sono quasi emblematici del tipo di sviluppo prescelto e che hanno impegnato una spesa tale da legare i governi futuri. Carità ed elemosina per i settori deboli, come l'agricoltura, massicci interventi in appoggio degli industriali e delle iniziative private. Questa è la caratteristica dei decreti che si inquadrano nel piano generale della politica del Governo. Ora il piano dopo sei anni ha dato lo stesso numero di disoccupati del 1964, aumentato delle nuove leve, oltre a una parte del milione dei disoccupati agricoli. Quel piano si è rivelato fallace in base alle stesse previsioni del milione e 400 mila unità di forze nuove di lavoro da occupare. Non voglio addentrarmi troppo su questa questione perchè il discorso ci porterebbe troppo lontano. L'accento serve solo per dire che il bilancio dei lavori pubblici è un supporto alla linea generale, cioè alle scelte di investimento operate dai responsabili della politica economica italiana.

Rimane dimostrato in sostanza che l'odierna mancanza di un incremento della occupazione e di un accrescimento di investimenti industriali soprattutto nel Mezzogiorno, deriva palesemente dalle tendenze proprie del sistema a sviluppare soltanto la propria area forte, tendenza assecondata dai nostri Governi.

Nè la prospettiva è rosea, da quello che abbiamo ascoltato dall'onorevole Colombo e dai vari Ministri che hanno parlato in questi giorni; cioè il bilancio, secondo noi, è di ordinaria amministrazione, teso solo a rispondere a certe esigenze infrastrutturali poste dallo sviluppo in atto ed al rimorchio di questo sviluppo. Secondo noi, in sintesi, una utilizzazione propulsiva e un sostanziale incremento e potenziamento del bilancio dei lavori pubblici, potrebbe svolgere una doppia funzione nel processo di riequilibrio settoriale e territoriale, in quanto potrebbe

essere un fattore di sviluppo dei consumi e un assorbimento della mano d'opera, intervenendo nel processo al fine di sanare gli squilibri tra città e campagna e tra nord e sud. Per fare ciò, solo l'incremento e il potenziamento degli investimenti non bastano per riequilibrare le situazioni gravemente ammalate; se non vi è una strategia globale si provocano gli inconvenienti che si sono avuti con la legge n. 167, ha determinato in parecchie città, e proprio in quelle che avevano applicato questa legge in senso più propulsivo, un aumento del costo delle aree e ciò in mancanza di quel complesso di investimenti di cui ho parlato precedentemente. Le amministrazioni più lungimiranti si sono trovate a bloccare una certa aliquota di aree senza poter poi, per mancanza di capitali, espropriarle e rimetterle sul mercato a un ritmo più adeguato. Di questi ritardi si sono avvalsi i proprietari delle aree libere rimaste sul mercato in quantità minore che nel periodo precedente alla redazione dei piani di zona, per aumentarne il valore di acquisto e, man mano che le amministrazioni procedevano all'espropriazione delle aree inserite nei piani della legge n. 167, gli uffici erariali ne valutavano il prezzo di esproprio sulla base degli accresciuti prezzi di mercato delle aree circostanti non coperte dai vincoli del piano.

Questo esempio conferma l'esigenza di una linea alternativa a quella attuale e di una adeguata linea di intervento delle forme di investimento pubblico demandate al Ministero dei lavori pubblici, tale da operare uno sviluppo territoriale che elimini i fenomeni gravi di congestione derivanti dagli squilibri strutturali nel settore delle costruzioni.

In Italia le opere di urbanizzazione tecnica e sociale, sono state realizzate in misura insufficiente nei nuovi insediamenti per cui — come ho detto in premessa — abbiamo un complesso di investimenti produttivi che è un terzo di quello necessario.

Signor Presidente, dato il giudizio negativo che noi diamo in merito alle spese previste dal bilancio, è inutile insistere sugli stessi rilievi fatti dallo stesso relatore sulle più evidenti carenze del bilancio. Che l'abbia presentato l'onorevole Colombo e l'onorevole

Mancini questo bilancio, ha secondo noi, scarsa importanza; a parte il fatto che non c'è stata mai soluzione di continuità dal 1964 ad oggi, dato che anche il Governo dell'onorevole Leone era appoggiato dai socialisti e dai repubblicani e l'onorevole Mancini era del parere che bisognava stare dentro al Governo e mai fuori.

Il relatore ha lamentato, se non vado errato, la disuguaglianza di ritmo tra bilancio dei lavori pubblici e le previsioni del piano quinquennale; il piano come ho detto è già saltato e per di più negli aspetti più salienti, e cioè nelle previsioni della diminuzione della mano d'opera agricola e nella previsione della creazione di nuovi posti di lavoro.

Lamentarsi, senatore Andò, che sono saltati gli stanziamenti per opere di difesa del suolo e della regolazione delle acque, o strapparsi i capelli per la situazione che ogni volta viene a determinarsi, con perdita di vite umane e danni ingentissimi, allorquando si verifica una alluvione, non vale a nulla, quando poi si continua soltanto a tappare le falle come è avvenuto fino ad oggi.

Lei ha detto che non si può continuare così; ma mi consenta di obiettare che per lo meno da sei anni, cioè da quando fui eletto per la prima volta, uno dei miei primi interventi ricordava una alluvione di Ragusa. Ho sentito ripetere le stesse cose dai vari Ministri e Sottosegretari che si sono succeduti alla direzione del Dicastero di cui stiamo trattando. Le lamentele provenienti dalla sua parte politica sono esclusivamente un tentativo di giustificare i mancati interventi che il Paese da tempo reclama, ma che sistematicamente sono stati disattesi.

Lei ha detto che è necessario un intervento più organico per la disciplina delle acque e per la difesa del suolo; è probabile che lo dirà anche il Ministro, ma mi consenta di affermare che le buone intenzioni espresse anche in questa occasione, sono poco credibili dati i tristi precedenti. Quando si fa l'exasperata politica delle autostrade e dei poli di sviluppo, è assurdo e, direi quasi impossibile, pensare alla difesa del suolo e ad un serio sviluppo organico delle nostre

contrade; è difficile affrontare seriamente quelle riforme indispensabili per impedire la drammaticità a cui siamo costretti ad assistere ogni qualvolta vi sono alluvioni.

**C R O L L A L A N Z A .** Il Mezzogiorno non ha autostrade, e rimane isolata.

**R A I A .** Quando non si ha una precisa direttiva, quando si spostano tutti gli stanziamenti senza avere una precisa direzione, anche il Sud viene ad essere compresso. Purtroppo le alluvioni in questi ultimi anni non sono mancate. È vero che è quasi impossibile prevedere un terremoto, ma è possibile limitarne i danni laddove vi fossero strutture più solide (qui mi rifaccio a quanto è avvenuto nella Sicilia occidentale, dove sono rimaste in piedi le case in cemento, mentre sono state distrutte quelle fatte di tufo).

Certo è quasi impossibile prevedere la portata delle cadute atmosferiche, ma quando penso a quello che è avvenuto a Trapani, come è stato dimostrato durante la discussione delle interrogazioni a tale proposito, si deve essere d'accordo nel criticare coloro che, passata la tempesta, si dimenticano troppo facilmente delle cose dette e delle cose da farsi.

A Trapani, come sul Belbo, gli argini si sono rotti proprio nello stesso punto dove già vi erano state vittime e gravissimi danni, in seguito all'alluvione di due anni fa. Se si fosse stati più attenti e più solerti nel portare avanti una seria politica di disciplina delle acque e di difesa del suolo, certamente sarebbe stato possibile evitare tanto disastro. Si interviene a danno avvenuto, quando la frana, l'inondazione e il crollo è cosa fatta. Le spese stanziare servono per riparare i danni provocati dalla mancata realizzazione delle opere di difesa del suolo, ma non a salvaguardare la zona colpita e a prevenire. Ora, se c'è un settore che deve essere pianificato a lungo termine e senza soluzione di continuità, e non tappando solo le falle, è proprio questo; qui vi è una colpevole negligenza che non è più possibile tollerare. Ecco perchè attendiamo dal Ministro una risposta chiara su questi problemi che non siano le

solite generiche promesse, ma che siano impegni precisi. Ormai quello della difesa del suolo non è un problema di lunghi discorsi, ma è un problema di fatti e di iniziative concrete.

Anche nell'edilizia pubblica e popolare sono state fatte amare considerazioni dal relatore; in tono appassionato egli ha detto che bisogna aver chiara la visione di quella che è la situazione nella quale si trovano tutti i baraccati.

È stato poi rilevato dal senatore Maderchi, come non sia dovuta solo a dimenticanza, la mancanza di ogni previsione di spesa per l'edilizia popolare. La musica è sempre la stessa come per le strade. A proposito di queste, infatti, devo dire che, mentre per le strade statali e le autostrade vi sono miliardi a iosa, per le strade provinciali e comunali non si vede assolutamente nulla. L'Italia ha conquistato nel campo delle reti autostradali uno dei primi posti nella graduatoria europea, mentre per le reti stradali comunali e provinciali occupa uno degli ultimi posti.

Dette queste cose di carattere generale, ci sarebbero da portare molti esempi particolari, che derivano dalla nostra esperienza giornaliera. In Sicilia, dove Ella signor Ministro è stata da poco, esiste un tratto di strada — precisamente quello che congiunge Lercara alla stazione di Lercara-Friddi, che da dieci anni aspetta una sistemazione —; diversissimi anni per fare solo otto chilometri di strada, dato che ogni mese succede qualcosa. E pensare che questa strada dovrebbe inserirsi in una strada a scorrimento veloce! I lavori pubblici in Sicilia, sono tutti così. Si cominciano e non si finiscono mai.

La realtà è che — e nessuno potrà smentirla — per le autostrade sono stati stanziati 200 miliardi, mentre per le strade secondarie, che hanno una estensione maggiore, ben poco è stato stanziato.

Sono d'accordo, signor Presidente, per una visita ai baraccati da parte della Commissione. Infatti solo andando sul posto la Commissione potrà rendersi conto delle necessità di questa gente; mi fa piacere che ci

venga anche il Ministro e con lui anche altre personalità perchè così si potrà vedere la realtà nella quale sono costretti a vivere quelle popolazioni. A questo proposito avevo presentato anche una interpellanza in cui chiedevo che si andasse a vedere in che condizioni vivono queste persone. Per questo insisto per la partecipazione della Commissione e del Ministro, per sapere quello che dovrà essere il futuro di queste popolazioni e per le quali ancora non si parla di rinascita.

A proposito del fatto cui avevo accennato prima, che ognuno potrebbe portare centinaia di esempi che derivano dalla propria esperienza, voglio citarvi il caso della frana di Agrigento. A tre anni dall'accaduto ancora molte case devono essere ricostruite; io avevo presentato un disegno di legge per snellire le procedure dei vari progetti, ma nulla è stato fatto.

**M A N C I N I**, *Ministro dei lavori pubblici*. Molte case sono già state occupate dai disastri.

**R A I A**. Ma ancora devono essere consegnate!

**M A N C I N I**, *Ministro dei lavori pubblici*. Non voglio insistere, solo le dico di andare a vedere quello che è avvenuto ad Agrigento, esempio unico in tutta Italia, a due anni dall'avvenimento per fare il confronto con ciò che è avvenuto per altre zone.

**R A I A**. Farò con piacere questo confronto; comunque la situazione è la seguente.

A proposito dell'articolo 5-bis della legge che abbiamo votato, riguardante la conversione in legge con modificazioni del decreto 31 luglio 1966, n. 590, recante provvedimenti a favore della città di Agrigento in conseguenza del movimento franoso, ho presentato due interrogazioni, una prima alla Camera e poi al Senato, per sapere per quale motivo è caduto su di esso il muro del silenzio.

È una questione, signor Ministro, che vorrei considerasse nella sua giusta visione

per dare pratica attuazione a questo disposto legislativo.

Tornando alla situazione di Agrigento, questa è una tra le più gravi; è la seconda provincia d'Italia come basso reddito, la provincia che ha il maggior numero di emigrati e il maggior numero di disoccupati. E questo deriva da un complesso di cose e soprattutto dalla mancanza di industrie e di infrastrutture.

La città di Agrigento viveva esclusivamente sull'edilizia e, signor Ministro, lei sa che se c'è stato qualcuno che ha chiesto che venissero puniti i veri responsabili di quanto è accaduto ad Agrigento, questo sono stato io insieme con lei. Lei sa come su questo ci siamo battuti, avendo dimostrato di chi era la responsabilità di una situazione nella quale la speculazione edilizia ha contribuito alla rovina della città, perchè io sono del parere che non è stata solo una frana voluta dal cielo, ma una conseguenza dell'andamento dell'edilizia.

A proposito del decreto interministeriale di cui si parla, sulla situazione dei templi e della paesaggistica, vorrei pregarla, signor Ministro, di approfondire la situazione ancora di più di quanto non si sia fatto fino a oggi perchè è vero, e questo lo possiamo dire chiaramente, che vi sono alcuni i quali non intendono apprendere la lezione del 1967 e non vogliono capire che le cose non possono andare come prima, ma è vero altresì che alla speculazione precedente si è aggiunta la speculazione di coloro i quali, forse prevedendo un decreto di questo tipo, hanno venduto le loro terre a povera gente che ha comprato con la speranza di costruirvi una casetta.

Non vorrei essere frainteso. Lei sa come combattiamo contro coloro i quali vorrebbero tornare allo stato precedente, però è chiaro che su questa questione bisogna rivedere qualcosa. Non voglio in questa sede dare delle indicazioni precise, ma credo sia necessario rivedere quel piano che costituisce un pericolo per la situazione economica di Agrigento.

A proposito della zona completamente frana, cosa dobbiamo fare? O si distrugge tutto e si fanno dei rimboschimenti, o si ri-

costruisce. È necessario prendere al più presto provvedimenti perchè così non si può andare avanti, a parte il fatto che i fondi stanziati solo adesso sono utilizzati.

Secondo noi non c'è un criterio logico nel fare i lavori perchè, mentre non si è fatto nulla per tre anni, oggi si stanno facendo le fognature e ad Agrigento non si può più camminare.

Per finire, signor Presidente, la politica indicata nell'attuale bilancio ricalca, secondo noi, la linea di una politica vecchia e superata.

La politica dei lavori pubblici deve costituire un fattore strategico in funzione degli obiettivi di sviluppo economico e sociale che la società ci impone.

Dire, come il senatore Zannier, che non è accettabile **questo tipo di politica edilizia** che bisogna dare priorità alle categorie con reddito più basso, e poi dare il voto favorevole; oppure affermare che nel bilancio vi è uno sforzo serio e intelligente, senza badare a queste macroscopiche contraddizioni, è per lo meno stupefacente.

**L O M B A R D I .** Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, desidero parlare di alcune questioni che emergono dall'esame dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

Anzitutto tornerò sull'argomento, di cui ha già parlato il senatore Zannier, cioè quello dei residui passivi.

Il nostro bilancio è di competenza e non di cassa; in ciò sta la causa principale dell'esistenza del cumulo dei residui passivi. Io credo che sotto questo aspetto, non potendosi modificare tale situazione, è gioco-forza accettare una certa limitazione iniziale all'operazione che si intende fare, quella cioè di rivedere tutta la questione; mentre c'è una spirale aperta per quanto attiene alla legge di contabilità in ordine ai controlli, allo snellimento e al decentramento. Su questo bisogna meditare se vogliamo recare un certo giovamento alla politica dei lavori pubblici.

Devo dire che per questa remora dei residui passivi ci troviamo in situazioni dif-

ficili quando vogliamo eseguire dei lavori pubblici nel quadro di una politica anti-congiunturale. Abbiamo dei classici esempi, anche recenti, in materia edilizia. In tal modo, qualunque decisione si prenda nel settore dei lavori pubblici, solo con estrema difficoltà essa è in grado di essere adeguata alle necessità del momento, a meno che non si abbia l'avvertenza di provvedere, come qualcuno disse nel passato (il nostro Presidente del Senato) all'utilizzazione di un cosiddetto « patrimonio progetti ». Questo è molto importante, perchè ai fini di una politica congiunturale dobbiamo fare in modo che l'esame rigoroso della questione dei residui passivi ci consenta di escogitare metodi che riducano al massimo la formazione di tali residui.

Altra osservazione è questa: abbiamo, in base alle leggi di contabilità dello Stato, la possibilità di impegnare gli stanziamenti di esercizi futuri quando si tratta di spese in conto capitale.

Alcuni anni fa il Parlamento usò un criterio diverso e ciò mise in non cale questa disposizione ammessa da un'antica norma, introducendo una limitazione a proposito degli impegni di spesa.

D'altra parte io ho trovato che, in alcuni casi, leggi non riguardanti il nostro Ministero, stabiliscono che si possono impegnare stanziamenti di esercizi futuri. Questa norma è bene tenerla presente, perchè serve in parte a risolvere i problemi di certe opere imponenti e di lunga realizzazione. Se, ad esempio dovendosi provvedere ad un piano pluriennale di opere pubbliche, siamo in grado di impegnare quanto meno lo stanziamento dell'anno successivo, certamente guadagnamo tempo nel lungo « passaggio » che va dall'impegno alla liquidazione della spesa.

Altro suggerimento che vorrei dare a coloro che saranno chiamati a partecipare all'inchiesta è quello che potrebbe scaturire dall'esame delle vicende che hanno accompagnato la legislazione dell'edilizia scolastica.

Nel passato lo Stato interveniva per aiutare i Comuni e le Provincie con contributi trentacinquennali. I mutui erano a carico dei Comuni e delle Provincie.

Alcuni anni fa si è adottato il sistema (senza escludere naturalmente gli interventi degli enti locali con proprie iniziative) di una edilizia scolastica a tutto carico dello Stato. Senonchè il passaggio dal sistema antico al nuovo è stato fatto dimenticando di continuare, almeno per uno o due anni, con il metodo tradizionale dei contributi trentacinquennali, prima di rendere effettivamente operante il nuovo sistema. Ciò ha portato ad un periodo abbastanza lungo di sospensione dei finanziamenti.

Signor Ministro, visto che ella si è fatta carico di disporre un'inchiesta sui residui passivi, tenga presente anche queste difficoltà, che si possono, con un po' di attenzione, evitare.

Una seconda questione riguarda i tecnici. Essa fu già esaminata nella passata legislatura attraverso un tentativo fatto alla Camera e che poi è caduto qui al Senato, non per colpa della Commissione, ma perchè il Governo si è decisamente opposto. Ora devo ricordare che nel settore del trattamento dei tecnici il Ministero dei trasporti, di cui pure questa Commissione si occupa, ha risolto con una legge particolare la questione dei diritti casuali della Motorizzazione civile. Alcuni di voi mi potrebbero obiettare che siamo di fronte a servizi compiuti nell'interesse dei privati, ma è sempre vero che il funzionario dipendente dal Ministero dei trasporti, esegue tali operazioni, normalmente durante l'orario di servizio. Ora bisogna risolvere il problema con una certa coerenza; non si può ammettere che vi sia a fianco del Ministero dei lavori pubblici un altro Ministero, pure tecnico, i cui dipendenti abbiano un trattamento così diseguale. Ora io sono del parere che si debba realizzare un trattamento *ad hoc* per i tecnici, dipendenti della pubblica Amministrazione.

Passando ora ad un altro argomento, che mi è suggerito dall'esame di un capitolo del bilancio, il 1231, dove si parla del finanziamento del cantiere di Boretto, vorrei richiamare l'attenzione del Ministro su di una questione attuale ed urgente e che ha determinato recentemente, mi pare anche da parte comunista, una interrogazione al Senato. Voi sapete che il cantiere di Boretto è

stato istituito recentemente con l'articolo 4 della legge che riguarda la difesa del suolo e che con l'ultimo decreto-legge riguardante ulteriori interventi in tema di alluvioni (articolo 18), si è stanziata la somma di 500 milioni per lo stesso cantiere. Di questo dobbiamo ringraziare il Governo, il quale ha adempiuto l'impegno assunto quando venne istituito il cantiere. Ma questi stanziamenti erano destinati solo alla parte che si riferisce alle attrezzature del cantiere, mentre la parte che rimane ancora scoperta è quella del personale. Abbiamo un personale ridotto, che va esaurendosi di anno in anno, per la ragione che il cantiere da tempo era insufficientemente attrezzato. Abbiamo quindi bisogno di raddoppiare il personale e di utilizzare anche i cosiddetti precari, che sono gli unici che, pur non essendo dipendenti dell'amministrazione pubblica, sono esperti nell'impiego delle draghe. Se, infatti, volessimo incrementare rapidamente l'assunzione di personale qualsiasi per il cantiere di Boretto per far fronte al problema della manutenzione e dell'uso dei vari mezzi, saremmo di fronte all'impossibilità pratica di farlo, perchè non si possano improvvisare delle specializzazioni in materia di navigazione.

Per tale ragione proporrei al signor Ministro di dare piena attuazione al disposto dell'articolo 4 della legge sulla difesa del suolo incrementando il personale del cantiere di Boretto che si trova in condizioni di estrema necessità. Sono rimaste, allo stato attuale, poche persone anziane che vanno sempre più diminuendo di numero. In qualche caso si tratta di persone che risultano impiegate in diversi uffici a fare l'usciera, l'autista, mentre avrebbero dovuto rimanere in cantiere.

Mi rendo conto che il problema può sembrare particolare, ma i riflessi sono di notevole portata; in vista, infatti, dei finanziamenti per la difesa del suolo, dobbiamo considerare che il cantiere di Boretto si dovrà interessare non solo alla navigazione sul Po, ma anche alle opere di difesa. Se non saremo in grado di assicurare il per-

sonale sufficiente, avremo compiuto un grosso sbaglio.

Mi pare si tratti di un problema di attualità e per questo chiedo espressamente al signor Ministro se non sia il caso di convocare presso il suo Ministero (presso la Direzione competente) i funzionari del Magistrato per il Po che si interessano a tale questione per trovare l'adeguata soluzione.

Vengo infine al tema delle idrovie.

Poichè il piano quinquennale prevede che nel periodo 1966-1970 vi siano investimenti per 50 miliardi di lire, chiedo al Ministro dei lavori pubblici, il quale ha in materia competenza primaria, di presentare un disegno di legge al Parlamento che attui quanto previsto dal suddetto piano di sviluppo a favore delle idrovie.

So che al Ministero dei lavori pubblici esiste già un progetto di massima che manca, se non erro, del concerto con il Ministro del tesoro. Nonostante le presenti difficoltà ritengo che non si possa lasciare passare altro tempo se vogliamo attuare quanto stabilito dal piano quinquennale; molti lavori sono già in corso e ben sapete che, in materia di opere idrauliche, queste non si possono interrompere senza pregiudicare quanto è stato già costruito. Inoltre, non dobbiamo dimenticare che anche nei Paesi stranieri è previsto tutto un programma di ammodernamento delle reti idroviarie; dobbiamo competere con gli amici francesi che da Marsiglia stanno creando un collegamento con il Reno. Credo dunque che ulteriori ritardi nella presentazione del disegno di legge, di cui sopra, rappresentino un capitale errore.

In tale provvedimento, se mi è permesso esprimere un parere personale, sarebbe opportuno tener presenti due particolari questioni: la prima riguarda il riparto delle spese; infatti, l'attuale disposizione del testo unico che stabilisce il 60 per cento a carico dello Stato ed il 40 per cento a carico degli Enti locali interessati è da ritenersi superata in quanto un'idrovia non può essere considerata.

Oggi un'idrovia riveste un carattere regionale ed interregionale e di questo ab-

biamo avuto palesi esempi nel settore della navigazione fluvio-marittima; ormai possiamo considerare la navigazione interna non più come un fenomeno legato alle regioni del Nord, ma come possibilità di maggiori collegamenti tra il Sud ed il Nord d'Italia, accorciando distanze ed unificando i mercati.

Si deve, pertanto, nel riparto delle spese modificare le percentuali e, non essendo ancora in funzione le Regioni a statuto ordinario, lo Stato deve intervenire in misura più massiccia.

Il secondo punto che bisognerebbe tener presente, riguarda i pedaggi. Il testo unico del 1913 parla del pedaggio come di una facoltà lasciata ai Comuni quando questi si trovino in particolari situazioni di bilancio.

Mi soffermo su tale problema perchè alla Camera è stato proposto di usare il paradigma autostradale nell'ambito del piano idroviario, ma noi non possiamo far pagare agli utenti di tale servizio quote assai elevate del costo delle infrastrutture; il pedaggio in Olanda, è praticamente nullo salvo i traffici di passaggio nei porti come Rotterdam e Amsterdam. In Francia ed in Germania vengono praticati i pedaggi ma questi sono in misura sopportabile e dobbiamo tener presente che in questi Paesi il gasolio usato per la navigazione interna è agevolato mentre questo non avviene in Italia.

Se vogliamo dunque adoperare l'arma del pedaggio lo dobbiamo fare con molta attenzione per non determinare condizioni insopportabili per i traffici idroviari: essendo il nostro Paese all'inizio dell'operazione conviene usare una certa gradualità.

**B O N A Z Z I** Credo che saremo tutti d'accordo nel giudicare il settore dei lavori pubblici come di fondamentale importanza per tutti i Paesi e, in modo particolare, per un Paese come il nostro che ha di fronte ancora una lunga serie di problemi insoluti alcuni dei quali molto urgenti. Per ricercare le cause di questo stato di fatto bisognerebbe andare molto indietro nel tempo; la colpa non è da addebitare esclusivamente ai Governi che si sono succeduti in questi ultimi anni. Si tratta piuttosto di vecchie colpe di

vecchie forze politiche aggravate dalla insufficienza della politica seguita dai Governi più recenti.

Siamo di fronte ad una situazione che, a mio avviso, richiede un grande impegno nel settore dei lavori pubblici ed uno sforzo costruttivo negli anni prossimi; se questo non verrà fatto dobbiamo aspettarci che molte cose si comprometteranno in modo definitivo.

Per scongiurare tale pericolo dobbiamo dunque agire e, a mio avviso, dobbiamo innanzitutto tener presente la necessità di coordinare le opere necessarie per affrontare i vari problemi; tale coordinamento il più delle volte non c'è stato e non c'è e, di conseguenza, molte situazioni si sono aggravate in modo irreparabile.

In secondo luogo dobbiamo cercare di creare, negli anni che verranno, nuovi strumenti giuridici per portare avanti alcune riforme.

A mio avviso, e ad avviso del Gruppo che rappresento, il bilancio 1969 del Ministero dei lavori pubblici — così come i bilanci precedenti — ancora una volta non ha tenuto conto di queste fondamentali esigenze del coordinamento e di nuove riforme.

All'altro ramo del Parlamento ho sentito affacciare la proposta — che mi è sembrato essere condivisa dal ministro Natali presente al dibattito — di trasformare il Ministero dei lavori pubblici in un Ministero della pianificazione territoriale facendo di detto Ministero il centro dell'indispensabile coordinamento di tutte le attività dello Stato interessate alla realizzazione di strutture pubbliche.

Ripeto, mi è parso di capire, da quanto ha detto il ministro Natali, che anche egli condividesse questo punto di vista ed amerei sentire al riguardo anche il parere del ministro Mancini.

Facevo prima riferimento all'esigenza di creare nuovi strumenti legislativi e di affrontare riforme. Mi permetto ora, discutendo di questi problemi, di sollevare una questione che considero fondamentale senza la soluzione della quale inutilmente ancora parleremmo della risoluzione di tanti pro-



blemi: mi riferisco alla nuova disciplina urbanistica.

Do atto al ministro Mancini, dopo tante parole andate a vuoto, di aver portato a termine due impegni di notevole importanza in tale settore: la legge ponte ed il decreto sugli *standards* urbanistici. Senza la buona volontà dimostrata dal ministro Mancini, ripeto, non si sarebbe ancora fatto nulla ma c'è da dire che la legge-ponte — lo dice lo stesso nome — deve essere considerata come un provvedimento provvisorio per passare poi a risolvere il problema in modo definitivo mediante l'adozione di una nuova disciplina urbanistica.

In questo settore le cose sono andate molto male e tutti sappiamo quali risultati abbiano avuto la legge Sullo, quella Pieraccini ed infine quella Mancini. Non voglio neanche spendere molte parole sull'attuale situazione dell'urbanistica nel nostro Paese che l'architetto Astengo, in un suo scritto recente, definisce « una situazione di sconquasso ».

Voglio solo limitarmi, perchè mi pare che renda bene l'idea, a leggere alla Commissione poche parole dello stesso Astengo, scritte a proposito dei piani urbanistici fatti nel nostro Paese:

« La verità è che, con piani e senza piani, il risultato è stato, in complesso, quasi identico: le nostre città sono così tra le più brutte, congestionate e inabitabili d'Europa.

Non abbiamo realizzato nulla, o quasi nulla, in questo campo da mostrare senza arrossire; forse neppure un quartiere urbano, tra quanti sorti in modo pianificato, che sia completamente equipaggiato e decorosamente mantenuto; certo non un nuovo centro direzionale o commerciale, non una nuova università, un sistema autostradale urbano, un parco, non un risanamento conservativo attuato in un centro storico. Solo autostrade, fabbriche e case, tante case con pochi servizi, una congerie di edifici tra loro affastellati in un incoerente e sgrammaticato discorso da nuova reale barbarie ».

Sono parole di un uomo che appartiene alla stessa parte politica dell'attuale responsabile del Ministero dei lavori pubblici.

Detto questo desidero ricordare, per sentire poi a tale riguardo cosa ci dirà il Ministro, che egli un paio di anni fa sostenne — e mi pare molto giustamente — nei confronti della polemica fatta dai proprietari delle aree cittadine, che oramai esistevano nel Paese le condizioni per affrontare il problema della riforma urbanistica. Il ministro Mancini disse allora che la legge n. 167 costituiva un primo avvio di gestione urbanistica da parte dei comuni e che esistevano gli strumenti di cui dispone l'azione pubblica a livello centrale e locale per operare nuove riforme; inoltre, ad avviso dell'onorevole Mancini, la collettività nazionale si era sensibilizzata ai fondamentali problemi dello sviluppo pianificato delle città e del territorio e, finalmente, il Ministero dei lavori pubblici disponeva di una Direzione generale dell'urbanistica efficiente per cui la situazione dell'edilizia era migliorata rispetto al passato e si era in grado di pensare in modo non pessimistico alla presentazione della legge urbanistica.

Ebbene, credo che il Governo dovrebbe dire al Parlamento qualcosa di chiaro circa tutti questi problemi in occasione della discussione del bilancio dei Lavori pubblici.

Ma perchè mi soffermo in modo particolare su questo problema? Perchè c'è da tener presente che l'evolversi dell'attività costruttiva nel nostro Paese ha peggiorato la situazione nel corso degli ultimi anni per cui la riforma urbanistica — se e quando verrà — rischia di giungere fortemente in ritardo, rischia di giungere quando i guasti saranno oramai compiuti, quando molte cose — come dicevo prima — saranno oramai compromesse.

Non va dimenticato che all'arresto della pianificazione comunale (vi è infatti stato un arresto nel 1968 a seguito della sentenza della Corte costituzionale) si è accompagnato il vertiginoso incremento delle licenze di costruzione concesse dai comuni; non voglio qui portare dati che tutti gli onorevoli colleghi di certo conoscono perchè gran parte della stampa li ha pubblicati. Si è trattato di una vera valanga di licenze di costruzione concesse dai comuni che nel nostro Paese ha

fatto esultare certe forze politiche che hanno in seguito a ciò cominciato a parlare di ripresa edilizia.

Se si faranno tutte le costruzioni rispondenti alle licenze date dai comuni, in molte città sarà notevolmente compromessa la possibilità di un'ordinata organizzazione del territorio; si contenteranno quanti vogliono le case, ma si determineranno ancora fatti di inciviltà e barbarie in moltissime città del nostro Paese!

Vengo al discorso dell'edilizia e mi soffermo sul settore abitazioni. Tutti ricorderanno che cosa prevedeva il piano quinquennale a tale riguardo; il piano diceva apertamente che nel prossimo quinquennio l'intervento pubblico dovrà rendere possibile l'afflusso di risorse finanziarie all'attività edilizia pari al 25 per cento circa degli investimenti complessivi nel settore.

Viceversa, si continua a segnare il passo e si rimane a quote irrisorie rispetto agli investimenti privati.

Perdonate se vi tedierò con alcuni dati, ma ritengo che essi siano molto importanti per richiamarci al problema. Secondo fonti ISTAT, questi sono rispettivamente i dati relativi agli investimenti pubblici e privati in abitazioni nel periodo 1958-1967 in percentuale: 1958: 16,1, 83,9; nel 1959: 23,8, 76,2; nel 1960: 19,2, 80,8; nel 1961: 13,5, 86,5; nel 1962: 7,7, 92,3; nel 1963: 4,7, 95,9; nel 1964: 4,—, 96,—; nel 1965: 6,3, 93,7; nel 1966: 6,8, 93,2; nel 1967: 6,7, 93,3.

C'è una differenza paurosa come si vede da tali dati; la quota più alta di investimenti pubblici nel nostro Paese è stata toccata nel 1959 con il 23,8, la quota più bassa nel 1964 con appena il 4 per cento. Questo fu l'anno di grossa crisi nel settore dell'edilizia, crisi che venne imputata particolarmente al carattere speculativo impresso all'edilizia dai pochi investimenti privati; però dobbiamo dire che dalla crisi non si è tratta alcuna lezione, perchè gli investimenti privati continuano a essere preponderanti e decisivi, mentre quelli pubblici restano a percentuali basse, se non addirittura bassissime, al di sotto del 7 per cento. Da ciò si può rilevare quale sia la distanza rispetto alle previsioni del piano. Inoltre anche per questo settore,

in merito all'aliquota del 25 per cento, vi sarebbe da dire qualche cosa. E vi fu chi ebbe qualcosa da dire quando si elaborò il piano. In qualche studio elaborato da competenti si affermò che questa è un'aliquota insufficiente per una razionale e adeguata politica della casa nel nostro Paese.

Esaminando ancora il piano si legge che, nel quinquennio 1966-1970, un quarto degli investimenti in abitazioni dovrà essere realizzato nell'ambito dell'edilizia sovvenzionata e gli altri tre quarti, sempre secondo il piano, saranno riservati all'edilizia privata, compresa quella sovvenzionata. Mi chiedo, signor Ministro e onorevoli colleghi, che cosa è mai rimasto di quei propositi. Voglio però dire, per essere obiettivo, che quello del basso contributo della spesa pubblica nel complesso degli investimenti per l'edilizia è un vecchio male italiano; gli ultimi governi hanno purtroppo peggiorato l'atteggiamento dei governi precedenti. Prima ho riportato i dati a partire dal 1958; ma se si va più indietro nel passato vi è da chiamare in causa altri governi ed altri Ministri tra i quali anche il nostro Presidente.

**P R E S I D E N T E .** Nel 1958, quando io fui Ministro dei lavori pubblici, vi fu la maggiore quota di investimenti pubblici.

**B O N A Z Z I .** Se andiamo a vedere nel decennio 1951-1961, complessivamente questi investimenti hanno rappresentato il 13 per cento del totale. E se si confronta questa situazione con quella degli altri Paesi, vediamo che in queste condizioni siamo solo noi in Italia. In tale decennio in Inghilterra, infatti, l'investimento fu del 56 per cento; in Francia del 47 per cento; in Germania del 27 per cento; quello del nostro Paese invece è del 13 per cento. E badate, quando parlo di propositi che sono rimasti tale, mi riferisco anche ad un altro aspetto importante della questione che riguarda il settore dell'edilizia abitativa. Infatti non bisogna solo assicurare ai cittadini una casa decente a prezzi ragionevoli, ma dare assieme a questa tutti i servizi necessari allo svolgimento di una vita civile e moderna. A tale proposito non faccio che ri-

petere delle parole scritte ancora una volta nel piano Pieraccini. Questo è purtroppo un problema ancora da risolvere nel nostro Paese. Se si leggono le cifre del piano, si vede che c'è molta differenza con la realtà e certo questo bilancio non aiuta ad avvicinarsi alle previsioni del programma.

L'edilizia abitativa è in Italia più che mai affidata alla edilizia privata con tutte le conseguenze che purtroppo ne derivano. Si verifica infatti — questo è stato già detto da altri colleghi e mi pare anche dal relatore, senatore Andò — che ci sono troppi enti nel settore dell'edilizia popolare e c'è l'esigenza di un'unificazione dei vari enti: GESCAL, ISES, province, comuni, regioni, cooperative e società di mutuo soccorso. Mi chiedo — credo che se lo debbano chiedere tutti — come si potrà programmare e pianificare in una situazione di questo genere. Ciascuno di questi enti cammina per conto proprio con una serie di inconvenienti gravissimi, come quelle delle infrastrutture. Ci sono delle situazioni, in alcune province, dove le amministrazioni comunali, forse perchè dirette da forze politiche di colore diverso da quelle che dirigono gli istituti autonomi delle case popolari, vedono sorgere dei complessi edilizi di cui non sanno nulla o ne sono informate solo al momento della presentazione dei progetti per la concessione delle licenze di costruzione. C'è poi l'altro grave inconveniente derivante dalla presenza di tanti enti, e cioè quello delle gravi ingiustizie che si creano nei confronti di chi ha bisogno di una casa. Infatti può accadere che chi chiede una casa all'Istituto autonomo delle case popolari si veda costretto a pagare molto di più di quanto pagherebbe se lo chiedesse alla GESCAL. Questo è dovuto prima di tutto al fatto che l'Istituto autonomo delle case popolari è costretto a finanziare la propria attività con mutui sui quali paga pesanti interessi passivi, mentre la GESCAL non deve fare ciò. Eppure questi sono enti creati per assolvere gli stessi compiti; quindi non è giusto che vi siano queste differenze.

Sull'edilizia scolastica ho sentito che il senatore Zannier, nel corso del suo intervento,

si è lamentato di alcune cose, in quanto l'attuazione della legge è molto lenta. Egli ha poi citato una circolare del Ministero della pubblica istruzione. Bisogna però, senatore Zannier, andare al fondo della questione e per fare ciò bisogna allora fare il discorso sulla legge n. 641. Una legge, questa che, secondo me, ha dimostrato in questo anno di applicazione la sua natura burocratica e accentratrice. Vorrei sperare che non mi si dicesse che questa legge è di competenza del Ministero della pubblica istruzione e che pertanto non è questa la sede per parlarne; questa legge interessa invece — e come! — anche il Ministero dei lavori pubblici. Per quanto riguarda questa legge bisogna dire che era inevitabile che accadessero i mali che sono stati qui ricordati e denunciati e ciò solo che si ponga mente a come è stata concepita la macchina che è stata messa in movimento: uffici scolastici regionali e interregionali, sovrintendenze, comitati regionali per l'edilizia scolastica, direzioni regionali per l'edilizia scolastica, sessioni speciali per l'edilizia scolastica presso i provveditorati. È una legge macchinosa e complessa; ecco perchè ha funzionato male. È stato fatto il calcolo da qualcuno che se ne intende, che fanno parte di questa macchina, tra comitati, direzioni, uffici speciali eccetera, circa 1.500 persone. È chiaro quindi che una macchina di questo genere abbia un difficile funzionamento. Perciò non siamo ancora in possesso di una sola sede costruita in base a questa legge e chissà quando vedremo realizzare le aule promesse. Gli stanziamenti previsti sono serviti solo perciò ad incrementare la produzione di quella che è stata definita la più grossa macchina dello Stato, ovvero quella dei residui.

Sulla legge n. 167 devo dire che se è vero che in alcune parti del Paese qualche cosa di serio è stato realizzato, si sono avute però delle serie conseguenze. La principale, senza dubbio, è dovuta alla mancanza di una adeguata politica di finanziamento. È accaduto per questa legge un fatto grave che deve essere attentamente considerato da parte nostra; infatti, anzichè raggiungere lo scopo che era quello di fare diminuire il costo del-

le aree, si è corso e si corre il pericolo di ottenere un risultato opposto. Quindi, invece di rappresentare la legge n. 167 un calmieramento dei prezzi delle aree, rappresenta qualcosa di ben diverso. Infatti le aree vincolate in base a tale legge e non immesse nuovamente nel mercato hanno finito col far aumentare i prezzi delle altre aree libere da vincoli di tal genere. Dopo che sono stati approvati i piani formulati dalle amministrazioni comunali che hanno vincolato notevoli estensioni di terra, le aree rimaste sono risultate minori e quindi sono diventate più pregiate.

Si tenga poi conto che gli Uffici tecnici erariali hanno dovuto fissare i prezzi di indennizzo sulla base di quelli delle aree vicine e si tenga conto che ciò ha reso pertanto ancora più difficile per i comuni espropriare le aree vincolate dai piani.

È dunque urgente, signor Ministro, affrontare il problema del finanziamento della legge n. 167, cioè del finanziamento necessario per l'attuazione dei piani formulati dai comuni in base alla suddetta legge, giacché abbiamo potuto constatare che tale problema non si è risolto con la legge 29 settembre 1964, n. 847. In proposito, ho letto le conclusioni cui è giunto il dottor Martuscelli nella sua relazione inviata al Ministero dei lavori pubblici sulla applicazione della legge n. 167; relazione nella quale si invita il Governo a decidere alcune integrazioni che dovranno essere apportate alla legge n. 847. Il ministro Natali, alla Commissione lavori pubblici della Camera, ha assunto di fronte a tale problema un preciso impegno; voglio sperare che tale impegno venga ora riconfermato dal ministro Mancini.

Concludendo, quindi per essere coerente con quanto detto, dichiaro che esprimerò voto contrario al bilancio in discussione.

**C R O L L A L A N Z A**. Contrariamente a quanto ho fatto da 15 anni a questa parte, intervenendo con ampiezza nella discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in Aula e, da quando vige il sistema della legge Curti, in Commissione, non mi soffermerò che brevemente sulla sua impostazione ed articola-

zione e, anzi, quasi ne prescindereò salvo a riservarmi, se del caso, di intervenire su qualche tema particolare quando se ne discuterà in Assemblea.

Nella sua chiara esposizione il relatore, senatore Andò, ha messo in evidenza, tra l'altro, che tutto sommato vi è una previsione di spesa di circa 1.000 miliardi, che dovrebbero consentire al ministro Mancini, nel corso del 1969, di svolgere una vasta attività nel suo settore.

Purtroppo, però, non c'è da farsi molte illusioni perchè dalla somma globale bisogna togliere, oltre alle centinaia di miliardi per spese correnti, i 219 miliardi che si riferiscono a leggi speciali, e che quindi non sono disponibili per nuovi investimenti. Devo poi avanzare molte riserve sul prestito di 286 miliardi, in gran parte destinati a finanziare l'edilizia scolastica, la viabilità e le altre opere elencate e precisate dall'egregio relatore.

Non c'è dunque che constatare la solita rigidità che caratterizza lo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici. Guardando al futuro preferisco soffermarmi su taluni problemi che appaiono incombenti e pressanti.

Siamo alla vigilia, come è noto, della compilazione del nuovo piano quinquennale di programmazione ed è necessario che ci preoccupiamo fin da ora di dare tutto il nostro sostegno al Ministro, affinché le sue richieste, le sue pressioni, in ordine a taluni problemi riguardanti la politica dei lavori pubblici, siano adeguatamente considerate ed accolte.

Nel corso della discussione sulla conversione in legge dei due decreti, riguardanti le provvidenze per le alluvioni del 1968, ho largamente trattato il tema della difesa del suolo, tema che richiamo anche oggi, in vista del prossimo aggiornamento del vecchio piano del 1954, riguardante la disciplina idrogeologica e quindi l'assetto della montagna e la sistematica regolazione dei corsi d'acqua. Purtroppo, dopo i tanti disastri alluvionali che si sono verificati, questo è un problema che, sul piano della priorità, non è stato finora adeguatamente affrontato.

Tutti gli altri problemi, anche se di indiscutibile importanza, a mio modo di vedere, passano in seconda linea a fronte a quello della difesa del suolo, che bisognerà concretamente impostare e risolvere con finanziamenti massicci, ben diversi da quelli che sono stati erogati fino ad oggi. Occorrerà anche, perchè il Ministero dei lavori pubblici possa assolvere un compito così gravoso ed imponente, provvedere ad una adeguata organizzazione, tenuto conto dell'attuale situazione di particolare carenza in cui si trova sia per quanto si riferisce alle attrezzature che ai tecnici, come è stato ampiamente illustrati, nella seduta precedente, dal senatore Zannier.

Io penso, onorevole Ministro, che lei non si possa assumere la responsabilità dell'esecuzione di una nuova legge di programmazione a difesa del suolo, senza ottenere i mezzi adeguati. Bisogna che il titolare del Dicastero del tesoro si convinca che, se dovessimo attendere la riforma della Pubblica amministrazione, il problema non lo risolveremmo mai o comunque lo risolveremmo su uno *standard* di parallelismo con altri settori dell'amministrazione che non invoglierebbe certamente i tecnici a partecipare ai concorsi del Ministero.

Ritengo, per quanto si riferisce agli strumenti idonei per una organica ed efficiente esecuzione del nuovo piano — e non so quando ella potrà annunciarci la sua ultimazione e presentazione all'esame del Parlamento — che non si dovrà prescindere dal varare una legge costituzionale per togliere la competenza in materia idraulica alle regioni esistenti o da costituire. È assurdo pensare che si possa lasciare tale competenza alle regioni, perchè vi sono regioni prive assolutamente di proprie risorse idriche e regioni che ne hanno grandi disponibilità. Non è nell'ambito regionale dunque che il problema dovrà essere considerato e risolto, ma in relazione ai singoli bacini idrici, facendo corrispondere, almeno a quelli di maggiore importanza, altrettanti uffici speciali che dovranno occuparsi unicamente e organicamente, al di sopra dell'ambito regionale, delle sistemazioni che deriveranno dalla nuova programmazione.

Naturalmente questi uffici dovrebbero essere alle dipendenze di un organo centrale dell'Amministrazione dei lavori pubblici che abbia la visione generale della programmazione in materia di difesa del suolo, anche se, come è naturale, in collegamento con i Provveditorati alle opere pubbliche, dai quali non si può nè si deve prescindere. Perchè tali uffici funzionino a ritmo pieno sarà indispensabile, a mio modo di vedere, costituire delle *équipe* che potranno essere formate sia dai tecnici in servizio o da assumere con nuovi concorsi dal Ministero dei lavori pubblici, ai quali bisognerà assicurare uno speciale trattamento economico, a carico delle opere da eseguire, sia da liberi professionisti.

Il Ministero dei lavori pubblici non ha più quegli insigni idraulici che erano dei veri maestri, e che lo caratterizzavano. Gli elementi in servizio, veramente qualificati, sono relativamente pochi; ed ecco perchè bisogna far ricorso anche ai liberi professionisti che in Italia non mancano nel settore idraulico, nonostante che non pochi di essi siano impegnati a costruire grandi impianti all'estero.

Se vogliamo affrontare realisticamente il problema della difesa del suolo, dobbiamo aggiornare, inoltre, la legge di contabilità dello Stato, altre vecchie leggi e strutture ed adeguarci ai tempi moderni, assicurando procedure agili e tempestivi interventi.

Sempre in relazione al nuovo piano quinquennale, occorre affrontare e risolvere un altro problema: quello del concentramento delle competenze. Il Ministero dei lavori pubblici deve tornare ad essere il centro motore delle attività tecniche dello Stato, perchè, fino a prova contraria, la legge del 1933, che concentrava ogni attività nel settore delle opere pubbliche, comprese quelle dei Ministeri militari, con esclusione delle sole opere di fortificazione, è una legge che non è stata mai abrogata.

Vari Ministeri, in questo dopoguerra, hanno invece spogliato quello dei lavori pubblici di molte delle sue attribuzioni, ma bisogna che esse rientrino nella sede competente, e ciò vale per l'edilizia, per altre opere e specialmente per il settore idraulico.

Si tratterà di fronteggiare con decisione le inevitabili resistenze che deriveranno, ma ho fiducia che una azione adeguata da parte del ministro Mancini possa sortire effetti positivi.

Un altro dei problemi da porsi sul piano delle priorità, con carattere urgente, è quello dei porti.

In questo settore siamo in una situazione quanto mai carente e preoccupante, sia che si tratti dei grandi porti del Nord che di quelli maggiori o minori del Mezzogiorno e delle Isole; sia per quanto riguarda le attrezzature, le banchine ed i fondali; sia infine in relazione alla circostanza che le opere esistenti vanno in malora, onorevole Ministro, perchè anche i fondi per la manutenzione come, ella sa, sono inadeguati.

Lei pensi che una breccia nel molo foraneo del porto di Bari, creatasi quattro anni fa a seguito di violente mareggiate solo di recente è stata chiusa. E la stessa situazione si è verificata al molo foraneo di Napoli. Questo è un problema che va risolto con criteri moderni, di moderna tecnica portuale, in relazione anche alla nuova realtà del Mezzogiorno, come infrastruttura efficiente delle aree industriali. Se l'industrializzazione del Mezzogiorno la vogliamo concepire come deve essere, in funzione anche di espansione economica nel Mediterraneo, occorre che essa sia servita, oltre che da una adeguata rete viabile, anche da scali marittimi ben attrezzati.

Onorevole Ministro, ho prospettato alcuni dei problemi che mi sembrano meritevoli di speciale considerazione sul piano delle priorità ed ho accennato all'ordine sparso che tuttora permane in materia di competenze nel campo delle opere pubbliche. Desidero ora farle presente una situazione preoccupante che si sta delineando. Ella ricorderà che con la legge n. 717, alcune delle competenze che erano state attribuite temporaneamente all'amministrazione straordinaria, cioè alla Cassa per il Mezzogiorno (la quale avrebbe dovuto essere non sostitutiva ma integrativa dell'amministrazione ordinaria), sono state restituite ai Ministeri dei lavori pubblici e dell'agricoltura e la « Cassa » —

rettificando l'attività svolta negli anni precedenti, che aveva dato luogo a molti inconvenienti, perchè frammentaria, e spesso influenzata da campanilismi e da clientelismi — aveva preso infine un indirizzo più conforme alle effettive esigenze delle zone depresse, concentrando la sua azione in alcuni comprensori e riservandola in prevalenza al campo industriale, a quelli irrigui e turistici ed ai grandi acquedotti. Secondo un articolo, che ora non ricordo, della stessa legge n. 717, in casi particolarissimi la « Cassa » si riservava di intervenire anche fuori di tali comprensori per alcune opere di carattere vario.

Ebbene, onorevole Ministro, alcuni giorni fa alla Giunta per il Mezzogiorno, il Ministro che sovrintende alla attività della « Cassa » ha tenuto a sottolineare che nelle regioni meridionali sussistono tuttora, in conseguenza forse della politica di concentrazione, delle sacche di depressione che occorre eliminare. Implicitamente si vuol sostenere che non avendo l'amministrazione ordinaria provveduto adeguatamente ai propri compiti, è da esaminare se la « Cassa » debba persistere nella politica di concentrazione o estenderla nuovamente fuori dei territori dei comprensori di cui alla citata legge, cioè nelle cosiddette sacche di depressione.

Ciò significa, tanto per intenderci, mirare a riprendersi alcune delle competenze che erano state restituite al Ministero dei lavori pubblici ed a quello dell'agricoltura; e quel che è peggio, riportare la « Cassa » sul piano di una politica clientelistica, magari in funzione di qualche corrente dello stesso partito di maggioranza. Questa è la minaccia in atto. Io non ho peli sulla lingua; a me piace dire le cose così come le penso e così come le dirò in sede competente. La « Cassa » con la legge n. 717 aveva preso la via giusta; si corre ora il rischio che torni indietro e che si esautori, ancora una volta, il Ministero dei lavori pubblici dalle sue competenze istituzionali, scaricando su di esso la responsabilità di tutte le carenze che tuttora, in effetti, sussistono nel Mezzogiorno. E allora non saranno mai troppe le raccomandazioni, onorevole Ministro, perchè lei si batta, come si deve battere, sia a difesa del-

l'attività del suo Ministero sia perchè i problemi che io ho succintamente esposti e tutti gli altri che si riferiscono ad esigenze di vita del Mezzogiorno possano trovare più adeguata impostazione nel prossimo bilancio e, comunque, inserimento e soluzione nel nuovo piano quinquennale in gestazione.

Ho ascoltato con interesse quanto è stato giustamente prospettato da alcuni colleghi nel dibattito dell'altro giorno ed in quello di oggi, circa l'edilizia economico-popolare e sulla necessità di preoccuparsi innanzitutto della edilizia per la gente che vive nelle baracche o nei sottani, cioè di quell'edilizia, prevista dalla legge n. 640, che da tempo non ha più finanziamenti. A me sembra, onorevole Ministro, che, se uno sforzo c'è da fare, è da fare proprio in questo campo. Io non dico che si debbano trascurare gli istituti delle case popolari o le cooperative, tanto più che gli uni e le altre svolgono la loro attività tra molte difficoltà per la stipulazione dei mutui e per le ritardate opere di urbanizzazione da parte dei Comuni, ma è evidente che il finanziamento della legge n. 640 merita la particolare attenzione del Ministro: bisogna tirar fuori dai sottani e dalle baracche la gente che vi vive in condizioni veramente deprecabili dal punto di vista igienico e morale. Solo mediante la costruzione di nuove abitazioni a carico dello Stato si potrà far fronte a queste necessità.

In relazione anche a quanto accennato, presento un ordine del giorno per invitare il Governo a sottoporre al Parlamento un disegno di legge che assicuri ulteriori finanziamenti per il risanamento igienico-urbanistico della città vecchia di Bari, dove l'indice di affollamento, per vano, è superiore al 3 per cento.

Non so se il ministro Mancini abbia mai visitato la città vecchia di Bari caratteristica per i suoi aspetti monumentali e di omogeneità storico-paesistica, che trovano riscontro in Assisi, in Siena ed in poche altre città. Il complesso medioevale a Bari vecchia rappresenta un vero modello urbanistico a fronte allo scempio della espansione edilizia di questo dopoguerra.

L'ordine del giorno è del seguente tenore:

**Il Senato,**

considerato che i finanziamenti disposti con la legge 23 dicembre 1962, n. 1844, concernente provvedimenti per il risanamento igienico-urbanistico della città vecchia di Bari, si rivelano inadeguati, sia per quanto attiene alle opere di risanamento, sia per la costruzione di alloggi in numero sufficiente ad ospitare la popolazione che dovrà abbandonare i locali attualmente occupati;

considerato che il risanamento igienico-urbanistico, per essere tale, non può prescindere, dato il carattere storico, monumentale ed artistico del vecchio abitato, dalla conservazione, dal restauro o dalla ricostruzione totale o parziale di molti edifici privati — in prevalenza appartenenti a piccoli proprietari — i quali trovansi spesso in condizioni di fatiscenza o di pericolosità;

considerato che per la città vecchia vigono, secondo lo speciale piano regolatore, norme cautelative e vincoli che rendono antieconomici i suddetti lavori;

invita il Governo a predisporre una nuova legge che assicuri un ulteriore finanziamento, sia per le opere già previste dalla legge n. 1884, sia per la concessione di contributi ai possessori di fabbricati da restaurare, ricostruire o risanare, ispirandosi alle norme già disposte, con leggi speciali, a favore di Assisi, di Siena, di Urbino e di altre località da salvaguardare nel loro complesso storico artistico monumentale.

Dirò brevemente, per illustrare l'ordine del giorno che i tre miliardi a disposizione per il risanamento della città vecchia, sono stati assorbiti dalle opere di fognatura tuttora in corso, da alcuni lavori di diradamento e di demolizioni e dagli indennizzi ai proprietari espropriati; ma si è appena all'inizio! Anche i quattro miliardi per la costruzione di case per gli abitanti da sfrattare sono stati tutti impegnati.

Vi è da considerare però che le costruzioni destinate ad ospitare un primo nucleo della popolazione del vecchio abitato sono

state concesse in parte agli abitanti delle demolite baracche di Torre Tresca, nonchè a cittadini del borgo nuovo, sfrattati perchè le loro abitazioni erano pericolanti, a gente in estrema miseria e così via; si tratta di qualche migliaio di persone che hanno trovato, a danno però degli aventi diritto, una loro sistemazione.

È necessario ora costruire nuovi alloggi, sia in sostituzione di quelli occupati, sia per destinarli ad un secondo nucleo di abitanti da sfrattare, poichè le case del vecchio centro sono molto spesso fatiscenti, o puntellate, per le lesioni riportate a seguito dei bombardamenti durante la guerra; ciò che provoca, col passare del tempo, crolli ed incidenti. I proprietari, essendo per la maggior parte povera gente, non potranno provvedere alle ricostruzioni senza contributi da parte dello Stato, essendo queste subordinate a costose norme tecniche, nel rispetto delle proporzioni originarie, quindi su un piano di antieconomicità.

Ho terminato, signor Ministro; mi auguro che ella vorrà tenere in considerazione i rilievi e le raccomandazioni che ho ritenuto opportuno di prospettare.

**P R E S I D E N T E .** Se non si fanno osservazioni il seguito della discussione è rinviato alla seduta pomeridiana.

*(Così rimane stabilito).*

*La seduta termine alle ore 12,50.*

#### **SEDUTA DI MARTEDI' 4 FEBBRAIO 1969**

**Presidenza del Presidente TOGNI**

**(Pomeridiana)**

*La seduta ha inizio alle ore 17,05.*

*Sono presenti i senatori: Abenante, Aimoni, Andò, Avezzano Comes, Bargellini, Bonazzi, Cavalli, Crollalanza, Deriu, Fabretti, Florena, Genco, Lombardi, Maderchi, Noè,*

*Piccolo, Poerio, Raia, Spagnolli, Tansini, Togni, Volgger e Zannier.*

*Intervengono il Ministro dei lavori pubblici Mancini e il Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile Sammartino.*

#### **Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1969**

##### **— 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 1969 — Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici ».

**G E N C O .** Onorevole Presidente, onorevoli senatori, onorevole Ministro, un collega questa mattina lamentava di dover ripetere cose già dette e temeva di doverlo fare anche in avvenire. Io pure non dirò nulla di nuovo rispetto a quello che abbiamo detto negli anni passati; cercherò però di non ripetere quanto è stato detto in questa discussione dagli altri colleghi, perchè è superfluo.

Il senatore Maderchi, del quale condivido alcune impostazioni, ha parlato degli scarichi delle acque reflue che disturbano notevolmente le acque ancora limpide del mare e che infettano le nostre spiagge. Quello che accade in Italia, onorevole Ministro, in questo campo è una cosa veramente assurda: abbiamo un grande bisogno di acqua di qualsiasi specie per uso potabile, per usi industriali ed agricoli, eppure se c'è un popolo che sciupa l'acqua è proprio quello italiano.

Ho fatto più volte rilevare, parlando in convegni tenutisi a Bari o nel Mezzogiorno e riferendomi all'Acquedotto pugliese, che il comune di Bari compie l'inspiegabile delitto di buttare giornalmente in mare qualcosa come 30 mila o 40 mila metri cubi di acque reflue che, viceversa, potrebbero molto più proficuamente essere utilizzate per irrigare le nostre campagne assetate e, in



particolare, la zona degli oliveti a monte di Bari. Ma quale è l'organo che dovrebbe provvedere a questo migliore utilizzo di queste acque? La competenza è del Ministero dell'agricoltura se si tratta di acque per uso irriguo, e del Ministero dei lavori pubblici per il resto. Occorre, comunque, fare qualcosa e presto.

La città di Roma — il senatore Maderchi non lo ha detto esplicitamente, ma lo ha adombrato — ha a disposizione oltre 500 mila metri cubi di acqua potabile; essa, cioè, ha il privilegio di avere a disposizione una portata d'acqua che poche città italiane hanno. La nostra Commissione due anni fa ha visitato le sorgenti del Peschiera, che si trovano a 70-80 chilometri da Roma, al di là di Rieti, le quali hanno una portata di acqua purissima di 18 metri cubi a secondo. Di questi 18 metri cubi, 6,3 metri cubi vengono immessi a Roma per mezzo di grandi sifoni di 1,40 metri di diametro e di un sifone più piccolo per le zone di periferia, e tutto il resto viene buttato e finisce in mare. Occorre, quindi, che venga creato un meccanismo ed un organismo nel suo Dicastero, onorevole Ministro, che risolva questi problemi, perchè abbiamo una necessità assoluta di acque. Il problema, del resto, non è soltanto nostro ma di tutto il mondo. Ricordo che l'anno scorso nella mia relazione al bilancio del Ministero dei lavori pubblici, parlando di quest'argomento, dissi che il mondo avrà prima sete e poi fame. E questo forse perchè provengo da una regione notoriamente carente di acqua, la Puglia, la quale per tre anni di seguito non ha avuto piogge sufficienti per mandare avanti i suoi raccolti, tanto che nel 1968 vi è stata una tale scarsità di raccolto di cereali e di paglia, da far temere questi giorni che un'improvvisa nevicata nelle nostre zone possa provocare una moria del nostro bestiame — abbiamo decine di migliaia di capi ovini — perchè non si saprebbe come alimentarlo, con un danno considerevole per la nostra economia, come è facilmente immaginabile.

È stato fatto un piano regolatore generale per gli acquedotti; ci sono programmi a lungo respiro, ma noi abbiamo bisogno di

qualcosa di immediato. E qualcosa, onorevole Mancini, come ho già scritto l'anno scorso nella mia relazione, occorre fare anche per quanto concerne il prezzo dell'acqua.

Abbiamo unificato, anche se solo sulla carta, il prezzo dell'energia elettrica con l'istituzione dell'ENEL. Una gran parte dell'Italia paga l'energia elettrica — parlo di quella che serve per l'illuminazione e non di quella per usi industriali — 42 lire al chilowattora, prezzo base al quale vanno aggiunte le imposte comunali e quelle erariali, ma ci sono alcune regioni d'Italia più fortunate, in particolare la Valle d'Aosta ed il Trentino-Alto Adige, dove l'energia si paga da 21 a 23 lire al chilowattora. Un passo avanti, comunque, in questo settore si è fatto perchè ricordo che nel 1949 in questa sede facevo rilevare che la provincia di Bari pagava l'energia elettrica 65 lire al chilowattora e le provincie di Foggia e Matera la pagavano oltre 70 lire.

Ora è possibile che non ci si ponga lo stesso problema per l'acqua? Nessuno di voi, neppure il senatore Maderchi, pure così attento, si è mai domandato quanto costa l'acqua a Roma a metro cubo. Io ho i dati e vi posso dire che l'acqua dell'Accea costa 10 lire a metro cubo; a Milano costa 21,50 lire; a Torino 22,50 lire, mentre noi a Bari la paghiamo 100 lire al metro cubo. Costava molto di meno nell'isola di Ischia prima che venisse fatta la tubazione sottomarina, quando l'acqua vi veniva trasportata ancora con le navi cisterne. Nei nostri paesi della Murgia, sulle colline baresi, l'acqua costa 110 lire al metro cubo perchè l'acqua deve essere sollevata. E dire che l'Acquedotto pugliese ha gli impianti elettrici di produzione dell'energia, che producono energia sfruttando la caduta delle acque che vanno verso le zone costiere! Comunque vi pare possibile continuare a sopportare questa situazione di grande divario fra il prezzo che pagano alcuni cittadini e quello che pagano altri? È necessario, dunque, torno a ripeterlo, fare qualcosa per eliminare questa sperequazione.

Per quanto concerne l'edilizia abitativa, argomento che è già stato trattato questa mattina, desidero chiedere all'onorevole Mi-

nistro perchè non si pensa di fare un'anagrafe edilizia, così come si vuol fare un'anagrafe tributaria. Posso affermare con sicurezza che alcuni cittadini italiani hanno avuto dallo Stato non una ma due case, ed ho avuto delle denunce in questo senso. L'estate scorsa venne a trovarmi una persona della mia città, la quale mi fece presente che un insegnante elementare aveva avuto contemporaneamente due case della Gescal: una l'occupava e dell'altra aveva le chiavi, e mi chiese cosa poteva accadergli se fosse andata ad occupare una delle due. Gli risposi, naturalmente, che non gli potevo consigliare di compiere un reato.

Rimasi sorpreso del fatto e, volendo andare a fondo, lo contestai a quest'insegnante il quale non solo confermò che ciò che sapevo era vero ma aggiunse anche che nella stessa sua situazione, nel complesso nel quale egli abitava, si trovava un'altra dozzina di persone delle quali però non mi volle fare il nome.

Non avendo io personalmente la possibilità di fare quest'indagine, scrissi una lettera al presidente della Gescal, denunciando il fatto ed invitandolo a fare i dovuti accertamenti.

Sembra impossibile che ci siano persone che hanno due o tre case, ed invece queste speculazioni esistono e si verificano continuamente; perchè, dunque, non istituire presso i Lavori pubblici un'anagrafe atta ad eliminare queste situazioni abnormi? Solo così potremo arrivare a dare a tutti gli italiani che veramente ne hanno bisogno una casa...

M A D E R C H I . Magari fosse solo questo il problema!

G E N C O . Stavo per concludere, senatore Maderchi, che potremo dare a tutti gli italiani che ne hanno bisogno una casa a patto, però, che anche gli interessati collaborino in questo sforzo con il Governo con un minimo di sacrificio personale, altrimenti, anche per le abitazioni, si ripeterà quanto è accaduto per i poderi dell'Ente riforma pugliese.

In Puglia sono stati assegnati ai contadini poderi di 10-50 ettari, completi di casa, stalle, pozzo, luce elettrica; ebbene, se visitaste la provincia di Bari, vi rendereste conto che ci sono decine e decine di questi poderi deserti, abbandonati dai concessionari proprio perchè a loro non erano costati alcun sacrificio.

Dobbiamo far dunque comprendere agli italiani che, se vogliono una casa dallo Stato, essi pure devono collaborare e sopportare qualche piccolo sacrificio.

F A B R E T T I . Nessun cittadino pensa di avere la casa senza sacrificio. Nessuno chiede cose che solo il senatore Genco ipotizza.

G E N C O . Vorrei allora che il senatore Fabretti mi accompagnasse alla periferia di Roma, di Napoli e di qualche altra città, dove ci sono centinaia di persone che vivono nelle baracche in condizioni veramente deplorevoli, avendo però tutti l'antenna della televisione sul tetto della casupola!

R A I A . Questa è proprio la prova che la povera gente va in cerca di beni di consumo spiccioli, che non pensa a beni durevoli come la casa, perchè lo Stato non è in grado di assicurarla loro a poco costo.

G E N C O . Torno a ripetere che, comunque, molto di più si potrà fare a favore di quanti hanno veramente bisogno istituendo un'« anagrafe » edilizia che permetta di sventare ogni speculazione; è necessaria una unificazione in questo settore in modo che gli enti che si occupano dell'edilizia abitativa nel nostro Paese agiscano tutti sotto la guida e la responsabilità tecnica e amministrativa del Ministero dei lavori pubblici.

Ma vi è un altro compito, assai importante, che, a mio avviso, deve preoccupare il Dicastero diretto dall'onorevole Mancini: le leggi che regolano le espropriazioni risalgono a circa la metà del secolo scorso e ricordo che il senatore Pella, quando era Ministro del tesoro, disse che era allo studio una nuova legge per la contabilità dello Stato e per la disciplina delle espropriazioni.

Altri Ministri dopo di lui hanno fatto le stesse asserzioni, ma di fatto nulla è avvenuto.

Possibile che in materia di espropriazioni dobbiamo rifarci ad una legge del 1865? Occorre pertanto una legge più semplice e sbrigativa.

Un ultimo cenno vorrei fare a proposito della ripartizione degli investimenti pubblici per l'edilizia tra le diverse zone del nostro Paese, a seconda degli indici di densità per vano.

Vi sono infatti regioni fortunate nelle quali questi indici sono al di sotto dell'unità per vano — il che significa che, su cento vani da abitazione, vi sono per esempio 90 abitanti — ed altre regioni nelle quali invece questa percentuale è di tre abitanti per ogni vano.

Mi riferisco in particolar modo ai piccoli paesi del Mezzogiorno e specialmente a quelli della Lucania, della Calabria, della Puglia e di alcune zone della Sicilia.

Ed ancora, signor Ministro, vorrei ricordarle che, lo scorso anno, approvammo una legge di finanziamento per l'INCIS, alla quale io proposi un emendamento che facultava quest'Istituto ad eseguire costruzioni per abitazioni anche in centri non capoluoghi di provincia; ebbene, ad un anno di distanza, non mi consta che si sia tenuto in alcuno modo conto di questa necessità mentre, specie nel Sud d'Italia, ci sono molti di questi centri nei quali risiedono 700-800 impiegati dello Stato, i quali attendono una casa.

Mi auguro che si voglia tener conto anche di questa necessità e la ringrazio, signor Ministro, per la cortese attenzione che vorrà dedicare a questo problema.

Il senatore Crollanza, nel suo intervento di questa mattina, ha fatto riferimento alla Cassa per il Mezzogiorno ed anche io desidero dire qualcosa in proposito.

Al termine del suo primo decennio di attività la Cassa ha affermato che tutte le infrastrutture del Mezzogiorno d'Italia erano state completate; non vi è niente di più erroneo perchè abbiamo ancora in Puglia, in Lucania ed in Calabria, abitati nei quali le reti idriche e quelle delle fognature sod-

disfano solo un terzo, un quarto dei bisogni delle popolazioni.

Nel sud della penisola le cittadine si vanno accrescendo e sviluppando e quanto è stato fatto finora si mostra del tutto insufficiente. È un altro problema, signor Ministro, che sottopongono alla sua attenzione.

E vengo ad un'altra questione di grande attualità.

Sono anni che la stampa denuncia il pericolo — che non è troppo di là da venire — che incombe sulla città di Venezia minacciata dal mare. In proposito non è mai stata detta da parte del Dicastero dei lavori pubblici una parola rassicurante, mentre Venezia rappresenta per tutti gli italiani un bene talmente prezioso che qualunque sforzo e sacrificio per salvarla sarebbe giustificato; e lo stesso dicasi di quanto si deve fare a salvaguardia della Torre di Pisa.

Nel corso del dibattito si è anche parlato dei collaudi e dei relativi pagamenti; vorrei segnalare che, in tale materia, sarebbe opportuno dare maggiore importanza al lavoro dei liberi professionisti. La gran parte dei collaudi statali, infatti, viene affidata ad ingegneri dello Stato o in servizio o già in pensione, i quali, per varie ragioni o per la mole di lavoro che loro compete, non possono spesso volte essere solleciti, così che la clausola per cui il collaudo deve essere fatto entro sei mesi dalla ultimazione dei lavori diventa del tutto inefficiente.

Questi ritardi comportano notevoli danni anche dal punto di vista economico e le più colpite sono le piccole imprese.

Questa mattina si è anche parlato delle autostrade e si è denunciata la « politica autostradale » del Governo. Ebbene, senatore Raia, questo discorso l'abbiamo sentito ripetere più volte dalla vostra parte politica ed anche dai colleghi socialisti quando non facevano ancora parte del Governo.

Devo però dire che questo discorso è stato fatto una volta che, avendo terminato la rete autostradale del Nord, stavamo arrivando a quella del Sud. Sono del parere che delle autostrade si serva la gente che lavora, non i ricchi che si servono invece dell'aeroplano, del piroscifo, dello *yacht*.

Per questo, una volta che abbiamo completato la rete del Nord, cerchiamo di completare anche quella del Mezzogiorno. Mi permetto di rivolgere un plauso al Ministro Mancini per l'impulso da lui dato ai lavori per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Per quanto riguarda la Sicilia devo dire che non sono nè contrario, nè favorevole al ponte sullo stretto, di cui ha parlato il relatore senatore Andò. Vi sono molte soluzioni da esaminare e vi è una Commissione all'uopo costituita, che finora ha tenuto una sola seduta, per il cui funzionamento furono assegnati dei fondi, a mio parere, insufficienti. Probabilmente l'attraversamento dello stretto sarà realizzato con un sistema diverso da quello del ponte, ma certamente si sceglierà tra tutte le soluzioni quella meno costosa e meno esposta agli effetti dei fenomeni sismici. Ho avuto modo di parlare con tecnici ad altissimo livello anche di un'altra soluzione, che già appare sui giornali, ma io, torno a ripeterlo, non ho preferenze. Comunque, quello che ora è certo e possibile è che bisogna accelerare i lavori della rete stradale siciliana. Io sono stato in Sicilia l'anno scorso, ho percorso le strade per Messina e Catania e ho dovuto concludere che è meglio andare a piedi. Vorrei auspicare che l'autostrada fosse pronta fra tre anni, e forse sono ottimista; ma intanto occorrono strade e le strade sono assai arretrate, ma una regione che dispone di 140 miliardi o più, come qualcuno mi ha detto, può trovare il modo di destinarne 10 alle sue strade, senza aspettare l'intervento dello Stato. Ci occuperemo ancora di questo problema quando esamineremo una leggina sugli acquedotti siciliani; in quell'occasione, come relatore, esprimerò di nuovo il mio parere.

A pagina 10 della relazione a proposito delle opere idrauliche e degli impianti elettrici si legge che il Ministero opera anche per i nuovi impianti dell'energia elettrica. Solo ora con il contributo del Ministero dell'agricoltura stiamo per avere qualcuno di questi impianti nelle nostre campagne, ma il Ministero dei lavori pubblici deve badare a distribuire le somme di cui dispo-

ne e che non sono rilevanti in quelle zone in cui tali impianti non sono sviluppati. Vorrei aggiungere qualche osservazione a proposito del personale. Gli organici sono incompleti, sono anni che lo diciamo, io stesso ne parlai in una relazione di qualche anno fa. Un ingegnere del Genio civile che deve visitare, verificare, controllare i lavori di un comune, prende normalmente un terzo, un quarto di quello che prende l'ingegnere comunale di un comune di 30, 40 mila abitanti. Il problema riguarda anche gli organici dell'ANAS, così come il personale tecnico delle Ferrovie. Se non verrà risolto, dirotteremo verso carriere più remunerative il meglio dell'ingegneria italiana.

Dopo di che, onorevole Ministro, concludo tralasciando qualche altro argomento e ringraziando tutti per l'attenzione prestata.

**P O E R I O .** Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, non intendo fare una disamina delle cifre, non perchè non sarebbe pertinente, ma perchè intendo fare alcune considerazioni politiche parendomi più giuste, più congeniali all'esame di un bilancio e augurandomi che anche l'onorevole Ministro e il relatore rispondano fermando la loro attenzione più sulle considerazioni di ordine politico generale che su questa o quella sollecitazione di carattere particolare che talvolta ha fatto capolino in un dibattito che a mio avviso poteva e doveva assumere una diversa dimensione e una diversa durata. Dico ciò in considerazione anche del fatto che, a mio parere, la nostra Commissione non può assumere nel suo seno quattro Ministeri; se il lavoro della Commissione dovesse andare avanti così come è andato finora, certamente graverebbe sui commissari un lavoro imponente che non permetterebbe quell'approfondimento singolo delle varie materie che pure è necessario.

Quindi, non parlerò dei residui passivi dei quali si è tanto occupata la stampa e, giorni orsono, lo stesso Ministro del tesoro, Colombo, portando questa volta una giustificazione opposta a quella che portò

in altra epoca. Voglio citare solo il fondo di « 24 ore » di alcuni giorni fa, esattamente del 25 gennaio.

È veramente interessante per il modo come è concepito il problema e per l'impostazione che al problema stesso viene data. Esso inizia con un titolo esemplificativo, che è un misto di latino e di inglese, quasi che questi elementi potessero trovare un'origine lontana in una consolidata storiografia e un'origine pratica in un metodo che dovrebbe essere quello inglese. Il titolo è questo: *Il deficit non spending*. Vi sono fatte alcune considerazioni interessanti che potremmo approfondire, ma non voglio. Credo però che l'onorevole Ministro — che so uomo capace e che conosco dai primi anni della mia vita politica — non possa limitarsi all'impegno assunto nell'altro ramo del Parlamento, cioè semplicemente di procedere, in sede di Commissione, ad una indagine conoscitiva dei residui passivi. Una cosa del genere è giusta ed opportuna, perchè può far capire molte cose a coloro che non conoscono la materia e può anche essere un metodo dell'Amministrazione che vuole portare all'attenzione del Paese i vari problemi di ufficio. È giusta, ripeto, e l'accetto. Però non credo che per un problema di questo tipo ci si possa e ci si debba limitare ad un'indagine conoscitiva; credo che dovremmo andare più oltre, credo che dovremmo vedere insieme come modificare quella struttura dell'organizzazione dello Stato per evitare che fatti e problemi come quelli che oggi sono all'ordine del giorno e che sono stati denunciati questa mattina anche in questa Commissione si continuino a verificare. Parlo dei vari settori della spesa pubblica; parlo — come mi pare abbia sostenuto nella sua relazione il senatore Andò — di momento decisionale e momento dell'attuazione. In base a calcoli che sono stati fatti in questa direzione, perchè una spesa decisa diventi operativa nel nostro Paese pare che occorran circa 900 giorni, cioè quasi tre anni. E ciò è enorme perchè toglie quella collocazione che si voleva dare al Ministero dei lavori pubblici, il quale, a mio avviso, non può e non deve avere la fisionomia del

Ministero che interviene volta a volta nella vita economica del Paese per sopperire a determinate situazioni di carattere economico, e quindi di Ministero che voglia aiutare attraverso i propri interventi il superamento di situazioni di carattere congiunturale, così come si è fatto in altre epoche. Adesso, per fortuna, il Ministero dei lavori pubblici lo si intende far vivere in un contesto più generale del nostro Paese e quindi in un contesto più generale della spesa pubblica, cioè nel contesto di quella programmazione economica della quale, purtroppo, nessuno ci parla.

Non insisterò sulle cifre; ne citerò soltanto alcune, quelle cioè che, a mio avviso, costituiscono elementi molto validi dal punto di vista dell'esemplificatività e del riferimento che intendo fare.

È veramente grave trovare nell'allegato IX del nostro bilancio queste cifre: per coperture varie residui 218 miliardi; per l'edilizia scolastica (prima della legge n. 641) 284 miliardi; per le opere igienico-sanitarie 154 miliardi; per la difesa del suolo 44 miliardi. Ho scelto questi capitoli perchè mi sembrano emblematici, nel senso che indicano chiaramente il modo come si muove l'intervento pubblico nel nostro Paese ed anche per richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro su questi specifici settori, che poi coinvolgono quei rapporti che sono di ordine generale, cioè la spesa pubblica e la copertura. Sono anch'io calabrese ed insieme all'onorevole Ministro abbiamo vissuto giornate drammatiche durante le alluvioni, e da quell'esperienza dovrebbero venir fuori elementi validi ad ottenere che si eliminino quelle cause che oggi portano a conseguenze di una gravità eccezionale e che abbiamo visto ripetersi di recente anche per il Piemonte.

Se è vero quello che abbiamo affermato in altra occasione pochi giorni orsono, sempre in Senato, cioè che le alluvioni sono costate al nostro Paese più delle guerre combattute (cinquemila miliardi di lire e 3.000 morti), credo che una considerazione attenta debba essere rivolta in questa direzione.

Tutto ciò dimostra, onorevoli colleghi — e vuole essere un campanello di allarme per

tutti — che la politica che noi approviamo con il bilancio di previsione non si traduce poi in una reale applicazione sul piano delle opere.

Altra questione, sempre inerente alla parte economica del bilancio, è la cosiddetta « rigidità » del bilancio, che anche il relatore sottolineava. Il relatore infatti metteva in evidenza che la gestione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici si svolge mediante impegni di spesa i cui pagamenti vengono frazionati in annualità differite. Si tratta di cifre enormi sulle quali voglio richiamare la vostra attenzione: per il 1968, di 341 miliardi, cifra imponente che va valutata alla stregua del fatto che il totale di tutti gli oneri protratti ammonta a ben 5.130 miliardi.

Voi conoscete il discorso che a tal proposito fa la Corte dei conti; sapete che essa ha respinto per illegittimità ben due capitoli del bilancio dei lavori pubblici. Siete anche a conoscenza del fatto che la materia è stata demandata alla Corte costituzionale, con le implicazioni di ordine pubblico generale che una cosa del genere comporta. Ma di chi tale colpa? Perchè ciò avviene? Perchè fatti così gravi sono possibili? Perchè, ripeto, vi è un'insufficienza dell'apparato burocratico; vi è una carenza intrinseca del programma; perchè gli interventi nel settore del lavoro pubblico non riescono ancora ad armonizzarsi con una politica di piano.

E qui vengo alla seconda considerazione politica che intendo fare, cioè quella inerente alla priorità degli investimenti, alle scelte territoriali, al coordinamento territoriale delle opere nel quadro di una organica e democratica visione dello sviluppo dell'economia italiana. Bastano a tale proposito alcuni esempi: la viabilità autostradale a scapito della viabilità minore e completare.

Non si dica che sempre dalla nostra parte politica si fa il discorso delle autostrade! Non riducete ad una battuta quella che è un'osservazione di fondo sulle scelte politiche ed economiche del nostro Paese. Da che cosa nasce questa nostra considerazione? Prendiamo elementi di parametro; di-

scutiamo di economia politica e di politica economica, e discutiamo in maniera serena e pacata come di chi voglia veramente capire le cose. Certamente si è fatta una politica autostradale — non saremo noi a negarla — e si sta completando questo quadro. Lo si completi; però — ecco il punto — quale sarà la proiezione avvenire delle scelte che in questa direzione continueremo ad operare? Ripeteremo, cioè, l'esperimento che già esiste in Europa?

L'Italia — ecco il parametro — ha 2.500 chilometri (fra poco ne avrà circa 4.000) di esercizio di autostrade ed un reddito medio *pro capite*, secondo le statistiche dell'ISTAT del 1968, di 600-700 mila lire. La Germania — prendo in esame le quattro grandi Nazioni che hanno una superficie territoriale ed una popolazione quasi identiche a quelle italiane per stabilire un parametro indiscutibile — nel 1968 ha avuto un reddito *pro capite* di un milione 180 mila lire ed ha in esercizio circa 2.000 chilometri di autostrade, cioè non ha superato quanto fu costruito dalle braccia dei nostri lavoratori e dei nostri fratelli al tempo di Hitler. La Francia nel 1968 ha un reddito *pro capite* di quasi un milione di lire ed ha una rete autostradale di circa 1.500-2.000 chilometri. L'Inghilterra, sempre nel 1968, ha un reddito *pro capite* di quasi 980 mila lire ed una rete autostradale di circa 2.000 chilometri. Come hanno supplito la Francia e la Germania e come sta supplendo in questo momento l'Inghilterra? La Francia ha supplito con il famoso Piano verde, anzi con una serie di Piani verdi in direzione della viabilità minore, andando verso lo sviluppo di quella rete viaria che ha rappresentato il collegamento — e lo rappresenta tuttora — tra i centri di produzione e quelli di consumo, avendo una visione organica fra retroterra, centri di consumo e centri di imbarco che oggi fanno un disegno organico e che sono all'attenzione di tutto il mondo.

Il caso di Marsiglia non va considerato soltanto per il settore fluviale, come diceva questa mattina il collega Lombardi, ma va considerato nel contesto generale di questa visione organica che in sede di elaborazione del loro Piano verde ha questa dimen-

sione: tutto si inserisce e tutto ruota intorno a un grande polo, che è un polo che restituisce, che moltiplica, che risolve e non assorbe soltanto. E varrebbe la pena di cominciare a fare qualcosa di analogo anche da noi.

L'anno scorso ho visitato per la prima volta l'Inghilterra ed ho cercato di vedere e capire il più possibile. Visitando alla *White Hall l'House corporation development* sono stato profondamente colpito da questo fatto: il compagno che dirige quel settore — tecnico di grande valore — attraverso una cartografia ci ha fatto vedere quale era la situazione di Londra, indicandoci una prima zona ancora in sviluppo di 120 mila ettari, compresa la *city*, e la seconda di 620 mila ettari. Facendo mente locale, ho potuto calcolare che la prima è quanto il crotonese e la seconda è quanto tutta la provincia di Reggio Calabria. Ho chiesto quando avevano fatto l'impostazione ed egli mi ha risposto che l'hanno fatte prima del 1942, cioè mentre cadevano i V2 essi pensavano già a fare i piani. Ecco un modo di vedere e di prospettare le cose in modo razionale. E bisogna vedere come vive il Tamigi, come si inserisce nel sistema viario generale, contribuendo allo sviluppo economico del Paese. Roma, Milano, Napoli non hanno tutto questo, eppure avrebbero le condizioni obiettive, a mio avviso, per poter avere una stessa visione ed uno sviluppo analogo a quello di Londra.

Andiamo cauti, quindi, quando ci vogliamo liberare con una battuta della nostra affermazione: la scelta delle autostrade o la scelta della viabilità minore.

È venuto il momento di affrontare il problema del collegamento fra questo settore e quello agricolo se volete a breve scadenza esaminare a discutere con serietà il problema che pone il famoso piano Mansholt, se volete trovare un legame organico tra i lavori pubblici e l'agricoltura, tra lo sviluppo della città e quello della campagna, se volete dare una visione d'insieme ai problemi per far vivere e sviluppare il nostro Paese. Ecco quindi come la viabilità autostradale e i problemi dell'assetto territoriale e dei piani territoriali di sviluppo dovrebbero vivere.

Per quanto concerne la viabilità autostradale ed il suo legame con gli altri settori, devo dire che si commette un errore di impostazione allorchè non se ne tiene conto perchè non si trova un legame organico con i porti, gli aeroporti e le ferrovie. Non basta, a mio avviso, discutere insieme il bilancio in Commissione: il problema essenziale è di cominciare a fare questa ricerca, di trovare qualcosa che ci consenta di avere una visione organica dei problemi.

Per quanto concerne il settore viario, nella relazione del collega Andò non è affrontato a fondo il problema di un equilibrato intervento tra il settore autostradale, stradale e della viabilità minore. Vi si lamenta la sovrapposizione delle competenze, la sempre più marcata autonomia alle società concessionarie di autostrade; mentre ci sarebbe bisogno di una visione generale per una politica unitaria (dalle tariffe alle scelte ubicazionali, dalle priorità di investimento ai collegamenti tra i vari tipi di infrastrutture, eccetera).

Anche qui mi pare che il nodo del problema sia solo appena accennato. In realtà si tratta anche qui di scelte precise in funzione di una ben definita linea di politica economica. Facciamo parlare le cifre per il 1969: contro i 300 miliardi previsti per le autostrade per un totale di 4.340 chilometri, si hanno solo 100 miliardi per la rete stradale per 41 mila chilometri e 100 miliardi per la viabilità minore che è di 239 mila chilometri. Che cosa significano queste cifre i colleghi lo sanno meglio di me.

In relazione all'interconnessione esistente fra vie di comunicazione e mezzi di comunicazione vi è da fare un'altra osservazione. Pare che si debba discutere un provvedimento per il rifinanziamento della Cassa per il Mezzogiorno, ed io credo che sia venuto il momento di discutere anche questo grosso problema. La vogliamo ancora far vivere la Cassa nel contesto generale di un piano organico di sviluppo del Paese? E se deve vivere, può continuare a farlo in una situazione in cui gli elementi di intersecazione non sono mai ben precisi e chiari tra le competenze del Ministero dei lavori pubblici e le sue?

Qualcuno ha fatto riferimento a questioni di carattere clientelare e di parte politica. Ma non è questo il problema che mi preoccupa, cioè che venga fatta una piazzetta lastricata in questo o quel paese, a nome di questo o di quel deputato o senatore. Il problema di fondo è se deve sopravvivere ancora questo istituto o se è necessario che il Ministero dei lavori pubblici assumi in sé anche le competenze della Cassa, eliminando queste continue intersezioni e questi continui scivolamenti. Io non lo so. La mia parte politica, a suo tempo, sollevò delle perplessità quando all'altro ramo del Parlamento venne fatta una relazione, ottima, per il provvedimento di proroga della Cassa.

Ricordo che presso l'altro ramo del Parlamento vi fu un'ottima relazione al provvedimento di proroga della Cassa stessa, sulla quale la nostra parte politica sollevò alcune perplessità, così come del resto fecero i socialisti e lo stesso ministro Mancini. Ora è chiaro che fino a quando esisteranno elementi di intersecazione e di sovrapposizione noi non sapremo mai come operare una scelta chiara, una scelta precisa ed anche una precisa collocazione di ciò che deve essere fatto. Oltretutto bisogna poter comprendere quando una spesa può essere armonizzata con le altre e come si debba fare per evitare la dispersione degli investimenti; e tutto ciò può avvenire solo attraverso una politica di piano.

La terza osservazione è appunto quella inerente alla dispersività degli investimenti nella mancanza di omogeneità, di organicità. Si prenda come esempio la questione delle infrastrutture: strade, acquedotti, ferrovie, opere irrigue e via dicendo. Come si può operare in questa direzione se non si parte dalla premessa indispensabile, che è quella della sistemazione e della difesa del suolo? A tale proposito presenteremo anzi un ordine del giorno, che intende richiamare il Governo alla sue responsabilità.

Accettiamo poi la proposta del Presidente di una seduta con la Commissione agricoltura e foreste per un'indagine conoscitiva. Noi abbiamo avanzato anche la richiesta di una conferenza nazionale per la difesa del

suolo; però è necessario sollecitare contemporaneamente la Commissione De Marchi perchè giunga alle conclusioni ed indichi a tutti noi le scelte che in quella direzione possono e debbono essere operate. Esiste infatti, per quanto concerne i problemi del territorio, dell'acqua, dei bacini idrogeologici, un'enorme confusione di enti, che d'altro canto non risolvono nessuno dei problemi stessi, o, per meglio dire, neanche li affrontano: Cassa per il Mezzogiorno, enti di sviluppo agricolo, consorzi di bonifica, Amministrazione forestale, Piano verde n. 1 e Piano verde n. 2, Piano di rinascita della Sardegna, Piano per la Sicilia, Acquedotto pugliese. . .

D E R I U . Legge speciale per la Calabria..

P O E R I O . Certo: grande affare per il Governo del nostro Paese!

D E R I U . Grande affare per la Calabria.

P O E R I O . Non certamente per la mia zona. Legge n. 1117: 650 miliardi incassati, 264 spesi. Ecco la risposta all'interruzione del collega Deriu.

E quindi necessario, a mio avviso, che per la difesa del suolo si tolgano anzitutto di mezzo tutti questi elementi di sovrapposizione oggi esistenti, elaborando poi un programma preciso, come dicevo, ed organico di opere, con priorità ai piani territoriali che sono ancora di là da venire.

Quanto alla legge urbanistica, che tutti ci attendiamo, essa ha dato luogo ad una lunga polemica, che è ancora aperta e sulla quale l'onorevole Natali, ex Ministro dei lavori pubblici, si è tra l'altro espresso in una intervista apparsa sul settimanale « Tempo », alla domanda: « Onorevole Natali, quante licenze di costruzione sono state richieste nel 1968 dai 357 comuni italiani? », ha risposto: « Parecchie centinaia di migliaia. Il numero esatto è ancora in fase di definizione... È da ritenere che l'indice *record* del 1963 sia stato più che raddoppiato ». Ora nel 1963 sono state progettate abi-



tazioni per 4.968.000 vani: nel 1968 sono stati dunque progettati più di dieci milioni di vani. Queste sono le dimensioni del fenomeno.

Io comprendo che una polemica sull'argomento ci porterebbe lontano. Credo però che una considerazione su tale grosso problema, che oggi travaglia il nostro Paese, sia necessaria. Con la legge ponte e con l'ultima leggina, la cosiddetta « legge Leone », si è voluto concedere ancora un certo lasso di tempo per l'esame delle soluzioni necessarie. Ma come, quando, in che maniera saranno affrontati i problemi della strutturazione delle città? Certo questo si dovrà fare. Voi, sotto la spinta degli interessi enormi rappresentati dalla rendita fondiaria, ma soprattutto degli interessi dei lavoratori, di quei lavoratori che amano e vogliono la casa e, se costretti ad acquistare il televisore ed il frigorifero, non lo fanno perchè rinunciano al bene superiore rappresentato appunto dalla casa: si vedano le occupazioni in atto in tutta Italia, da Milano a Crotona, le manifestazioni svolte in tale direzione, e alle quali è doverosa, da parte di chi amministra il Paese, una risposta. E noi siamo qui per darla: l'approfittare di circostanze di ordine particolare per pronunciare giudizi che certo non fanno onore a chiunque di noi ne sia l'autore, non è giusto; è invece nostro dovere risolvere il problema urbanistico, il grande problema della casa, prima base per lo sviluppo a venire del nostro Paese.

Io concordo col collega Guanti quando afferma che oramai la pleora degli organismi esistenti deve trovare un minimo denominatore comune. La posizione è quella della CGIL, della CISL, della UIL in occasione del recente Congresso degli edili e dell'assetto territoriale.

Ebbene, in questo documento si propone l'unificazione degli enti preposti alla edilizia economico-popolare, una legge organica per l'edilizia popolare a carico dello Stato e, infine, che le abitazioni così costruite siano riservate alle famiglie con reddito inferiore a lire 250.000 l'anno.

È stato invece presentato un provvedimento che si discuterà nei prossimi giorni

con il quale si intende concedere la casa a famiglie con un reddito minimo annuo di tre milioni. Certo, non si migliora in questo modo la situazione dei cittadini meno abbienti!

E le stesse critiche si possono muovere ad altri settori quali, ad esempio, quello degli acquedotti; si è molto osannato al piano che è stato fatto ma, prima di tutto, bisognerebbe considerare che esso non è stato accettato in linea di massima da nessun ente locale. Durante il periodo della pubblicazione del piano degli acquedotti presso i Provveditorati locali, infatti, non vi è stato ente che non abbia fatto le sue osservazioni ritenendo non giuste le soluzioni che, volta a volta, sono state adottate per questo o quel problema.

« L'Italia è un Paese assetato », ha detto un collega e non ho niente in contrario a riconoscerlo. Del resto, lo stesso ministro Colombo nella sua relazione previsionale non si è dichiarato completamente soddisfatto.

È recente un interessante studio di Passino, direttore del Centro ricerche acque, nel quale si dice che il 71 per cento dei comuni italiani è senza acqua; di questi, il 31 per cento sta nel nord Italia, il 40 per cento nel centro ed il 60 per cento nel sud con punte massime in Sicilia.

In questo studio vi è anche un'interessante indagine per vedere come affrontare il problema e per porre anche la questione delle acque reflue e di quelle inquinate, come è per il Naviglio a Milano e il Tevere a Roma e così via.

Problema del personale. Cominciano a farsi dibattiti in questa direzione e so che del problema si è occupato anche il senatore Zannier al quale va tutta la mia solidarietà; credo che sia giunto il momento di procedere ad una revisione, organizzazione, ristrutturazione degli apparati del Ministero dei lavori pubblici — a meno che non lo si voglia dividere, come è stato fatto in altri Paesi, in Ministero della casa e delle opere pubbliche — a cominciare dalla periferia, cioè dagli uffici del Genio civile, per finire con gli uffici del centro che devono essere impinguati avendo a disposizione tecnici di alta qualificazione e specializzazione.

Concludo con il problema dell'appalto delle opere pubbliche.

Non entrerò nel sistema delle procedure anche se la questione che si porrebbe è di sostanza; sta di fatto che il risultato è uno solo: il monopolio del settore da parte dell'industria privata.

Oggi, gran parte degli appalti delle opere pubbliche va in Italia alla Elettroconsult...

N O E' . La Elettroconsult è solo una società di progettazione, non ha mai costruito nulla!

P O E R I O . Mi meraviglio che sia lei a fare questo rilievo, senatore Noè! Appalto di opere non significa solo esecuzione; sta di fatto che la Elettroconsult ha oggi interesse alla costruzione di opere in tutta Italia!

N O E' . Insisto nel dire che ciò non risponde a realtà.

P O E R I O . La realtà, onorevole Ministro, è che si favorisce il monopolio degli appalti pubblici da parte della Edison, della Condotte, della SO.GE.NE.

Da parte delle imprese si cerca di aiutare il « cartello » perchè questo porta all'aumento del costo delle opere.

Si pensi alla Montedison ai suoi cantieri enormi nei quali si parte dalla produzione del cemento, del ferro, per arrivare fino all'esecuzione dell'opera stessa; si pensi ai denari dati alle grandi imprese nel campo dell'elettricità ed alle scelte che queste hanno operato.

Un controllo si impone e la invito a farlo, signor Ministro! Non sono in grado in questo momento di offrire elementi di osservazione o di suggerimento; credo tuttavia che questa situazione debba costituire elemento di preoccupazione per tutti.

Per esempio, a Milano, l'Istituto autonomo case popolari ha appaltato diversi miliardi di lavori; ebbene, questi miliardi di lavori sono stati divisi tra quattro imprese che monopolizzano anche il settore della prefabbricazione.

Nei confronti di tutte queste aziende è necessario, a nostro avviso, un controllo ed un intervento per puntualizzare i prezzi e quindi i costi, onde evitare che il guadagno vada a favore della grossa speculazione del nostro Paese.

Perchè lo Stato non potrebbe assumersi direttamente l'esecuzione delle opere? Non certo di tutte, ma di quelle necessarie per rompere il monopolio delle imprese private.

Si tratta di grossi problemi ai quali dobbiamo porre rimedi atti ad evitare che l'autorità, la potenza economica di queste imprese schiacci l'interesse pubblico di talune opere. Si faccia promotore lei, signor Ministro, di un'azione in questo settore.

Mi scuso se la fretta dell'esposizione mi ha potuto far sembrare disordinato; ancor altro avrei voluto dire.

Mi sembra comunque di aver fatto il mio dovere accentrando l'attenzione dell'onorevole Mancini e dei colleghi su quei punti del bilancio dei Lavori pubblici che più mi è sembrato opportuno mettere in evidenza.

A N D O' , *relatore*. Confesso di trovarmi in difficoltà nel replicare, in modo possibilmente breve, agli oratori intervenuti nel dibattito. Infatti, il disagio che avevo cominciato con il manifestare all'inizio della relazione, si è accresciuto ascoltando i vari colleghi.

Ho potuto constatare che la vastità dei problemi che interessano il settore dei lavori pubblici è ancora maggiore di quanto io stesso avessi potuto accertare; oramai, si può e si deve considerare questo settore come la struttura portante del bilancio statale.

Nella mia breve relazione iniziale avevo stabilito alcuni punti principali per fare alla Commissione un quadro panoramico d'insieme; ho cercato poi di scendere dai problemi generali ai particolari, intrattenendomi su importanti argomenti quali la difesa del suolo, le baracche ancora esistenti, le autostrade, eccetera, per giungere poi ad una conclusione.

Anche in questa brevissima replica vorrei limitarmi alla valutazione data alla mia relazione non andando al di là delle critiche mosse alla relazione stessa.

Ritengo di dover respingere quanto affermato da qualche oratore circa pretese contraddizioni tra taluni rilievi da me espressi e le conclusioni favorevoli al bilancio in esame che io stesso ho formulato; aggiungo che mi pare sia stata fatta una disamina molto dettagliata ed apprezzabile soprattutto sugli aspetti politici del bilancio, in merito alla quale direi che la parola spetta più al ministro Mancini che a me.

Qualche cenno sulla relazione, che quindi mi riguarda personalmente, è stato fatto dal senatore Raia a proposito di quanto da me detto circa la difesa del suolo e le baracche che, a suo avviso, era in contraddizione con le conclusioni cui io stesso sono giunto.

È evidente che se avessi detto che tutto va bene non sarei stato sincero; molti rilievi li ho fatti anche io e sono certo che lo stesso Ministro si troverà con me d'accordo su molti punti. Proprio in questo sta la collaborazione tra Governo e Parlamento.

La mia conclusione favorevole al bilancio, senatore Raia, sta nel fatto che io nego le sue affermazioni circa la politica di immobilismo rivelata dal bilancio stesso. Questo non lo ritengo assolutamente vero; anzi, ritengo che proprio nelle cifre, nelle voci e, in genere, nella politica della spesa dimostrata dal bilancio in esame, si rileva l'esistenza di una politica nuova.

R A I A . Avrò preso, allora, un abbaglio!

A N D O' , *relatore*. Le ripeterò brevemente che non rinvento alcun immobilismo, come lei ritiene, che sarebbe caratteristica di un andazzo che si tramanda di bilancio in bilancio. Al contrario, io noto dei fermenti di una politica nuova, che trova il suo maggior riscontro nello sforzo di aderenza al piano di sviluppo specie per quanto riguarda l'edilizia ed i lavori pubblici in genere; la ripresa dell'edilizia, la politica delle autostrade, non sono, questi, aspetti positivi di una politica nuova?

Gli stessi fatti di Agrigento non sono un punto a vantaggio di questa tesi? Forse non nell'attuazione pratica, perchè io sono con

lei perfettamente d'accordo che molte cose non vanno assolutamente, ma in merito all'impostazione ed alla tempestività dell'intervento governativo non credo si possano muovere degli appunti. Questi sono, viceversa, da farsi all'apparato burocratico che non risponde, a causa delle sue carenze, alla prontezza e all'abilità dell'attività privata.

Ed ora vediamo quali sono, in sostanza, i rilievi circa la difesa del suolo e il problema delle baracche. Per la difesa del suolo possiamo dire che l'inadeguatezza delle norme ha sollevato un coro generale di protesta e lo abbiamo sentito qui in Senato anche in questa stessa Commissione, e al di fuori, dal colore politico: non c'è dubbio che si tratta di un settore che presenta delle carenze gravissime, ma non c'è addebito da fare a questo bilancio, trattandosi di una questione di metodo e di strumenti operativi, come acutamente ha sottolineato il senatore Crollalanza.

Per le baracche siamo tutti dello stesso avviso: si tratta di un bubbone che dobbiamo eliminare e non credo che il Ministro possa essere di diversa opinione. Io sono certo che egli compirà tutti gli sforzi possibili per venire incontro alle esigenze che ho cercato di illustrare nella mia relazione. Inoltre credo anche di avere prevenuto la critica del senatore Maderchi con una iniziativa legislativa di cui io stesso, unitamente ai colleghi Genco, Florena, Noè, Lombardi eccetera, mi sono fatto promotore per cercare di aggiornare la legislazione in questo settore e di adeguarla ai nuovi tempi.

Viceversa, ancora insisto e mi trovo in difforme parere dai critici sul problema delle autostrade. Sono perfettamente d'accordo che le autostrade non possono risolvere il problema della viabilità, perchè occorre anche risolvere il problema della viabilità minore, ma una cosa non contrasta con l'altra e voler dare la precedenza all'una o all'altra io credo che sia sbagliato, anche se, apparentemente, c'è una priorità per arrivare all'*optimum* rappresentato dall'autostrada in genere. Ma se non teniamo conto del fattore tempo possiamo mandare all'aria tutti i programmi di attuazione di questo settore. Quindi, specialmente nelle zone che non so-

no servite da autostrade, abbiamo il dovere di tener presente il fattore tempo in modo da poter istituire, accanto alla viabilità minore, quella maggiore, così da colmare un vuoto che diversamente aumenterebbe, se non tenessimo in considerazione il tempo; anzi io non riesco proprio a capire il perchè di una pervicace opposizione, quando i vantaggi delle autostrade sono evidentissimi.

R A I A . Ma chi li nega? Però il problema sta nella priorità delle scelte.

A N D O ' , *relatore*. Non si deve parlare di priorità, bensì di concomitanza. Quando sarà passato troppo tempo, anche le autostrade saranno superate e così noi avremo perduto soprattutto i vantaggi di questi collegamenti rapidi. Vantaggi che sono di natura economica, ma anche turistica; ma non solo: per alcune regioni del Mezzogiorno si tratta di superare il secolare isolamento nel quale vivono, senza dire che quando il senatore Poerio ha fatto il raffronto tra le autostrade della Germania o di altre nazioni con quelle del nostro Paese, dimentica e non tien conto di quella che è la conformazione geografica dell'Italia: si tratta di un fattore geografico, come giustamente mi suggerisce l'ingegner Noè, che si riferisce alla lunghezza della nostra penisola e quindi al bisogno di queste strade più di quanto ne abbiano le altre nazioni.

Identico discorso va fatto per i porti; anche qui è difficile parlare di priorità rispetto ad altri problemi; le priorità sono tutte opinabili perchè non c'è una priorità assiomatica, assoluta per cui se lasciamo inutilmente trascorrere il tempo, rischiamo di provocare danni incolmabili.

A B E N A N T E . Ma allora perchè avete fatto il piano economico? Perchè non fate la televisione a colori?

A N D O ' , *relatore*. Dialetticamente tutto può essere rovesciato, onorevole collega, ma i principi restano con tutta la loro forza, ed essi, a mio avviso, si possono condensare in due principali: il primo è che più

che i programmi contano le opere, i fatti, la tenacia e su ciò credo che possiamo essere d'accordo; il secondo è che il nemico principale da combattere è il tempo che sfugge e che passa. Termino con queste parole, ringraziando il presidente dell'onore che mi ha voluto concedere affidandomi l'onere di questa relazione.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il relatore per la fatica che ha sopportato; la sua relazione ha messo in evidenza i punti determinanti dei problemi che ci interessano, ma soprattutto va riconosciuto che il senatore Andò ha fatto del suo meglio, data la ristrettezza del tempo a sua disposizione, per esaminare e quindi sintetizzare, nel suo lavoro, i punti salienti del bilancio dei lavori pubblici, di un bilancio così importante per l'economia del nostro Paese.

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Signor Presidente, mi rendo conto del senso di insoddisfazione che si rileva negli interventi degli onorevoli colleghi che hanno preso la parola sul bilancio dei lavori pubblici, insoddisfazione che, in parte, condivido e di cui parlo perchè, a mio avviso, questo nostro incontro annuale dovrebbe servire anche a precisare i nostri punti di vista sul modo in cui, di solito, si svolge la discussione parlamentare.

Sappiamo tutti, e lo ripetiamo spesso, che il momento essenziale della vita amministrativa del nostro Paese è quello che si riferisce alla discussione del bilancio. Però poi, constatiamo che in quel momento abbiamo poco tempo disponibile per affrontare tutti i problemi, che non sono semplici e che rientrano nella competenza di diversi ministeri; e anche chi è obbligato a parlare di problemi giustamente sottolineati dai colleghi, puntualmente rileva, a volte, l'impossibilità di dare una risposta puntuale e precisa. Questo problema, a mio avviso, tocca il modo in cui si svolge il nostro lavoro di parlamentari: ogni anno ci troviamo ad affrontare tutti i problemi, ma non li precisiamo nel modo

più giusto ed opportuno, rinviando gli approfondimenti al momento di discutere i problemi specifici. Ma non riusciamo a mantenere nemmeno questo appuntamento perchè, in rapporto al problema specifico, nasce la esigenza di un inquadramento generale, da definire, appunto, in quelle discussioni più ampie, che ci lasciano insoddisfatti. Devo dire, con piacere, che questa situazione può essere notevolmente migliorata attraverso il lavoro delle Commissioni parlamentari, affidando ad esse, secondo un sistema introdotto anche al Senato, lo svolgimento di indagini conoscitive su determinati problemi. Questo sistema ci consente di individuare, nella vasta gamma dei problemi, quelli che più ci premono e che si ritiene più urgente discutere ed approfondire, sia attraverso il contributo dei parlamentari e del Governo, sia anche attraverso l'apporto esterno che è sempre, a mio avviso, necessario sollecitare su temi di notevole importanza.

Ho appreso che per iniziativa del Presidente del Senato si procederà al più presto ad una indagine conoscitiva sulla difesa del suolo, di cui ci siamo occupati anche in questa discussione.

Ho piacere di ricordare che la Commissione lavori pubblici della Camera, alla fine dell'altra legislatura, iniziò e portò a termine con molta precisione e diligenza un'altra indagine, sull'attuazione della legge n. 167.

Abbiamo a disposizione, attraverso questi strumenti, una somma notevole di contributi, di esperienze, di sollecitazioni, che consentono l'individuazione delle diverse questioni, di natura tecnica, politica e anche burocratica.

Mi auguro che moltiplicando questi nostri incontri, avremo anche la possibilità di precisare altre questioni, in modo da arricchire il lavoro conoscitivo della nostra Commissione sui problemi seri e importanti che sono davanti a noi.

Ciò premesso, passo agli interventi dei colleghi, che contengono tutti elementi stimolanti per l'azione del Governo.

Vorrei anzitutto dire che, se confrontiamo il panorama dell'attuale società italiana — questa società così ricca e viva di fermenti,

d'iniziative, di vita democratica, di partecipazione attiva da parte di gruppi sempre più vasti di cittadini, di lavoratori, e da parte di regioni in passato tenute ai margini della vita nazionale — con le cifre del bilancio dei lavori pubblici, non possiamo dare torto ai colleghi i quali si dichiarano insoddisfatti. Dico di più; come hanno già accennato altri colleghi, anche se si fa un confronto più ristretto tra il bilancio e le indicazioni del programma economico quinquennale, non possiamo dirci soddisfatti, al contrario possiamo esprimere molte critiche e riserve. Credo che questa insoddisfazione sia giusta, soprattutto se consideriamo che oggi, dal punto di vista politico-amministrativo, ci troviamo in una fase di transizione, una fase di passaggio tra un modo di intendere l'amministrazione come somma di interventi particolari ed un modo diverso, basato fundamentalmente sulla programmazione.

Non mi sentirei però (ed ecco in che differisce il mio modo di vedere dalle impostazioni espresse dall'opposizione) di condividere il giudizio assolutamente negativo nei confronti degli sforzi che si sono fatti in questi anni per modificare non solo l'impostazione pratica, ma anche l'impostazione teorica di quei grandi problemi della società italiana cui deve provvedersi anche con la azione del Ministero dei lavori pubblici. Mi riferisco ai problemi della difesa del suolo, della casa e dell'urbanistica in generale, dell'edilizia ospedaliera, problemi che, una volta risolti o avviati a soluzione, modificheranno il volto del paese e lo faranno entrare nel novero di quelli veramente civili.

Un discorso nuovo è stato cominciato; ne troviamo un'esposizione esplicita nel programma economico quinquennale e ne troviamo traccia anche nelle scarse cifre del bilancio dei lavori pubblici: si tratta di vedere in che misura e con quale impegno esso viene portato avanti. Ci sono state delle pause, delle interruzioni e dobbiamo recuperare momenti perduti. In questi termini penso che chi parla e ha la responsabilità del settore, possa inserirsi nel discorso che viene fatto anche dall'opposizione, alla quale dobbiamo riconoscere il merito della puntualizzazione

di determinati problemi. Anche noi vediamo i problemi, e anche noi vorremmo vederli avviati tutti a soluzione nel più breve tempo possibile. Ma non ci sembra giusto negare che alcuni grossi problemi siano stati già affrontati e, come cercherò di dimostrare, impostati nel senso giusto. E mi riferirò ai problemi che stanno davanti a noi e davanti all'opinione pubblica, la quale però non sempre questi problemi conosce (nè possiamo pretenderlo in tutti i loro dettagli).

Prendiamo il grosso problema della difesa del suolo, sul quale si sono appuntati i rilievi dei colleghi e che è stato collegato all'altro problema dei residui passivi, sul quale mi intratterrò più avanti e che, mio avviso, è assai importante per le sue implicazioni tecniche e politiche.

Sulla difesa del suolo, dopo l'alluvione del 1966, abbiamo fatto in Parlamento un discorso veritiero; ma quando oggi ci riferiamo ai 44 miliardi che si trovano nei residui passivi prescindiamo da quel discorso. E qual è il discorso che faremmo? Accenno brevemente ad un aspetto del problema, anche perchè, avendo la Commissione deciso di procedere ad una indagine conoscitiva, lo si dovrà riprendere ed esaminare in maniera approfondita.

Noi dicemmo allora chiaramente, senza reticenze, qual era la situazione italiana; e le critiche si riferivano al fatto che, poichè periodicamente il nostro paese si trova di fronte a determinati eventi, è necessario (tutti l'avvertono, non solo i Gruppi politici) che il Governo non sia impreparato ad affrontarli. Disse allora, con molta autorità, il Consiglio superiore dei lavori pubblici che, nel decennio precedente, il finanziamento da parte dello Stato previsto dalla legge per i fiumi aveva adeguatamente funzionato. Si disse anche, però, che era giusto sottoporre a verifica quanto era stato fatto, per vedere se determinati interventi di competenza del Ministero dell'agricoltura o del Ministero dei lavori pubblici erano stati tecnicamente svolti nel modo giusto, e se il Ministero dei lavori pubblici era sufficientemente attrezzato in rapporto ad eventi del genere; si disse ancora che, in ogni caso, occorre che il

Parlamento, prima di legiferare, avesse un panorama generale sullo stato dei fiumi e dei bacini italiani.

Si arrivò così alla nomina di quella commissione De Marchi, della quale abbiamo parlato. Poichè sapevamo che la commissione De Marchi aveva un compito molto impegnativo, che non poteva essere svolto nè in un mese nè in un anno, si cercò di stabilire gli interventi da effettuare nell'arco di tempo che avrebbe separato la fine dei precedenti finanziamenti con il momento in cui la commissione De Marchi avrebbe concluso i lavori. E si varò pertanto la legge-ponte dei 40 miliardi per il Ministero dei lavori pubblici.

Adesso, una prima questione sui residui passivi. Si dice: ci sono 44 miliardi di residui passivi del 1967. Così dicendo, però, non si tiene conto (ed ecco perchè è opportuna l'indagine conoscitiva: se anche parlamentari esperti della lettura dei bilanci fanno certe osservazioni, è evidente che l'opinione pubblica può muovere critiche assai pungenti nei confronti dell'amministrazione dello Stato), non si tiene conto, dicevo, che quella legge venne approvata a metà del 1967 e la variazione del bilancio avvenne alla fine di dicembre. Ecco perchè noi vediamo questa somma nei residui passivi.

La domanda da fare è quindi: nel 1968 la somma è stata impegnata o è rimasta in disponibilità? La risposta la darà il Ministro dei lavori pubblici, che è in grado di affermare che sono stati impegnati quasi interamente non solo i 44 miliardi del residuo passivo, ma anche la restante somma fino ai 90 miliardi, e che le opere ritenute più urgenti, al fine appunto di evitare che si determinino situazioni di allarme e di pericolo, sono già in corso di esecuzione.

Vorrei aggiungere (e non per difendere l'amministrazione di cui sono responsabile e sulla quale farò anch'io dei rilievi critici) che quando si parla di lentezza nella realizzazione delle opere previste dalla legge-ponte, non si tiene conto che l'amministrazione dei lavori pubblici nello stesso periodo è dovuta intervenire per l'esecuzione di quelle opere che abbiamo considerato di pronto soccorso, e che nel complesso comportano una spesa

molto superiore ai 90 miliardi della legge-ponte. Vi è stato, quindi uno sforzo notevole in questo settore.

Che cosa ha fatto finora la commissione De Marchi? Essa è obbligata a presentare la relazione conclusiva sui suoi lavori entro il 30 giugno 1969, ma ha comunque già presentato degli elaborati — dopo essere stata prorogata dal Ministro dei lavori pubblici di concerto con quello dell'agricoltura — che sono di estremo interesse e che, a mio avviso, consentono di passare subito alla fase legislativa per quanto concerne i problemi del suolo. Tra breve, quando affronteremo insieme la questione, vedremo in quali zone, in quali bacini intervenire, considerando naturalmente in primo luogo quelli dove più forte si è sentito l'allarme nel novembre 1966, e senza dover attendere le conclusioni di carattere generale, che varranno per altre zone, per altri territori, per altri bacini fluviali.

Voglio dire, perciò, che giustamente si ferma l'attenzione del Parlamento e dell'opinione pubblica su tali problemi; ma che, per altro, noi li abbiamo affrontati in modo razionale, in modo serio. E con questo non intendo rivendicare un merito del Governo perchè, se meriti ci sono, sono collettivi, avendo noi tutti a lungo dibattuto su tali questioni sia in Commissione che in sede di Assemblea, al Senato e alla Camera. Si tratta ora di continuare su questa strada, e di vedere come arricchire questa nostra iniziativa attraverso il contributo che certo verrà dalle indagini conoscitive, e dal quale risulteranno, molto probabilmente, altri problemi, altre strozzature da eliminare.

Naturalmente, bisognerà dipanare anche la matassa dei contrasti che nascono tra le varie competenze — e dei quali abbiamo avuto un clamoroso esempio in occasione della legge-ponte — liquidando certe gelosie di carattere burocratico, di carattere ministeriale; gelosie che vanno messe una buona volta da parte, perchè in prima linea vengano invece i problemi da risolvere, nella loro essenzialità.

Tornando al problema della difesa del suolo non v'è dubbio che, soprattutto nella Pia-

nura padana e anche in altre zone, esistono conflitti — anche legittimi — aperti tra Ministero dei lavori pubblici e Ministero dell'agricoltura, che possono certo ritardare la esecuzione di opere anche importanti e favorire invece l'esecuzione di altre che non sempre sono utili ai fini dei risultati che vogliamo conseguire. È necessario molto coraggio: speriamo di averlo tutti e di saper tutti resistere a quelle spinte che, a mio avviso, non mancano mai in una società democratica a pluralità di interessi. Non apro qui un inciso, ma faccio un'osservazione in rapporto alla politica di programmazione in generale: la programmazione che abbiamo scelto, cioè, non è la via più facile per risolvere determinati problemi, ma è anzi la via più difficile in quanto noi dobbiamo darle, appunto, un contenuto democratico e in quanto pretendiamo che ad essa partecipino, nell'ambito della nostra comunità nazionale, le Regioni, gli Enti locali e via dicendo. Una programmazione di tipo autoritario, invece, può essere forse più rapida nelle esecuzioni, nell'affrontare determinati problemi; ma, ad ogni modo, quella da noi scelta è la via giusta, perchè altre non possono esservene in una società democratica che si sviluppa e va facendo sentire sempre più la sua presenza anche nelle zone che sono più tradizionalmente e storicamente lontane da una partecipazione attiva alla vita politica del Paese. Certo, bisogna fare i conti con questa realtà, che a volte è ritardatrice di quelle che dovrebbero essere rapide ed immediate esecuzioni.

Tale realtà l'avremo di fronte, in maniera forse anche più precisa, quando affronteremo l'ordinamento regionale. Direi che i primi segni li abbiamo; gli onorevoli senatori sanno, ad esempio, ciò che sta avvenendo nell'ambito delle diverse regioni italiane quando i vari Comitati per la programmazione economica regionale si accingono ad affrontare i loro problemi e poi vediamo la disparità tra le conclusioni raggiunte in quella sede e il grado di riferimento di carattere nazionale.

Anzi, a questo riguardo nasce un altro tipo di osservazione, che vale per tutte le forze politiche e che concerne un punto sul

quale spesso ci accapigliamo. Avviene a volte che le regioni più forti, più avanzate economicamente, più attrezzate, agguerrite e moderne, pesino di più. Non voglio parlare adesso di altre forze economiche, anche se nell'ambito di determinate regioni avvengono poi strane soluzioni tra determinate forze economiche da un lato e forze sindacali e operaie dall'altro. Accade insomma talvolta che le forze politiche nazionali sono d'accordo da Torino a Palermo sul terreno dei programmi e delle scelte generali; mentre poi l'insieme delle forze politiche, economiche e sindacali presenti, ad esempio, a Torino sono d'accordo nell'ambito torinese, ma contrastano con determinate forze che invece agiscono a Palermo oppure a Bari.

Così, ad esempio, per il problema delle autostrade avviene che nelle enunciazioni di carattere generale troviamo un incontro tra le varie forze politiche nell'affermare la opportunità di arrestare la cosiddetta « febbre autostradale »; però poi, nell'ambito regionale e provinciale, si decide l'invio di delegazioni al Ministro, rappresentative di tutte le forze politiche, che evidentemente sul piano locale non sono in grado di opporre la resistenza dovuta a certe pressioni e si servono di tutte le possibilità che hanno per esprimersi. Vi sono, insomma, determinate forze, che agiscono anche nella formazione dei programmi economici nazionali e nella stessa formazione dei bilanci e nella esecuzione delle leggi, che dobbiamo cercare di frenare nell'ambito delle scelte democratiche, riconducendole a una logica di sviluppo del Paese intero.

L'unica via per raggiungere tale scopo è quella del dibattito aperto, perchè sappiamo che solo così saremo in grado, ciascuno per la propria parte, sia all'interno dei partiti politici in cui operiamo, sia nel Parlamento, di trovare un equilibrio di carattere generale e territoriale.

Molti altri discorsi abbiamo avviato che vogliamo continuare, che non vogliamo lasciare aperti, anche se sappiamo che per determinati problemi esistono difficoltà notevoli da affrontare. Non è esatto che si inizi dall'anno zero per determinati problemi: ad

esempio, per quanto riguarda un problema su cui molte sono state le critiche da parte dell'opposizione di sinistra, come quello della legislazione urbanistica. In merito a tale problema non devo modificare una sola parola di quanto ho detto nella nota di dichiarazione, che il senatore Bonazzi ha avuto l'amabilità di ricordare. Aggiungerò, anzi, qualche argomento in più, essendomi avuta — dopo di allora — la sentenza della Corte costituzionale, che a mio avviso rappresenta un incentivo a porre un punto fermo sulla questione. Però, prima di parlare del discorso a lungo termine che dovremo affrontare, vorrei dire che non è giusto tralasciare di considerare quanto, in questa materia, siamo stati in grado di fare nel corso degli anni passati, tenuto conto anche delle difficoltà esistenti.

Io sono grande amico (oltre che appartenere allo stesso partito) del professor Astengo, e anche di altri urbanisti della medesima preparazione; però posso anche aprire una polemica con gli urbanisti italiani. E anche alle forze politiche (che a volte si richiamano alle diagnosi fatte dal professor Astengo, per vedere in che modo noi insistiamo in determinati momenti per proteggere alcune linee e tendenze, e se abbiamo utilizzato tutto ciò che era possibile per ottenerne determinati risultati) io dico che la legge-ponte non è qualcosa di importante: lo sarebbe stato se l'avessimo emanata nel 1948 o nel 1952. Certo, è stato necessario un certo gradualismo, però se nel 1948 fossimo partiti, anzichè con impostazioni di tipo radicale con impostazioni di altro tipo, oggi avremmo forse evitato di vedere la verità drammatica che i nostri amici urbanisti spesso sottopongono alla nostra attenzione.

Comunque, dei passi sono stati compiuti, e non possiamo fermarci. Il Presidente del Consiglio ha fatto alcune dichiarazioni per quanto concerne questo aspetto, ricordando che si tratta di un periodo breve da concludere al più presto sulla base dell'indagine conoscitiva compiuta sulla legge n. 167, per vedere in che modo modificarla e quali elementi ne abbiano ritardato l'esecuzione o ne abbiano determinato gli inconvenienti. È stato detto che bisogna intervenire soprattutto



nei grandi comuni per ottenere il finanziamento di tale legge; ed io voglio a mia volta osservare, con animo sgombro da ogni polemica, che il mio predecessore, parlando del diluvio di licenze, non ha forse tenuto conto di un elemento che era però stato considerato dal Parlamento nel momento in cui concesse la nota proroga: quello rappresentato dalla legge della domanda e dell'offerta.

È quello che peraltro sta avvenendo. Non tutte le licenze sono utilizzate o lo saranno; del resto la legge-ponte prevede anche qui un limite di tempo. C'è stata una spinta, ma dovremmo semmai vedere perchè non sono stati scoraggiati determinati comuni a fare quel *tour de force* che tutti conosciamo. Sappiamo, infatti, come alcuni comuni grandi e piccoli hanno utilizzato la notte dal 31 agosto al 1° settembre! Si tratta allora, in questi casi, di una questione che riguarda più che altro il magistrato penale, perchè credo che non sia neanche giuridicamente possibile che nel giro di una notte si diano migliaia e migliaia di licenze. Questo è un elemento che certamente riconduce noi a determinate considerazioni, non tanto di carattere tecnico quanto di carattere pratico, quando puntiamo solo sulle autonomie locali. Ci sono certamente dei comuni che vanno bene, altri che vanno male; ma a volte le autonomie locali sono più vicine di quanto non lo siano i settori della burocrazia romana a determinati interessi di speculazione e di profitto privato.

La questione della legislazione urbanistica non si accantona nè la si può accantonare per il fatto che, avendo il Governo preso l'impegno di arrivare all'ordinamento regionale, il Governo stesso deve essere in grado di fornire alle Regioni le indicazioni di base per quanto riguarda la legislazione urbanistica generale. E credo che su questo problema avremo modo di incontrarci in questa Commissione per precisarne i termini, soprattutto dopo la sentenza della Corte costituzionale.

Passando al problema della casa, sono state citate anche delle percentuali sul rapporto tra edilizia privata ed edilizia pubblica. Anche qui non c'è dubbio che siamo in ritardo per quanto riguarda la percen-

tuale del 25 per cento prevista dal Piano e che dobbiamo fare in modo di accorciare determinate distanze, che a mio avviso esistono e dalle quali deriva anche l'inconveniente dei cosiddetti residui passivi. Questi, infatti, non dipendono dal fatto che non sono stati effettuati gli stanziamenti, ma proprio dalle difficoltà in cui si vengono a trovare i comuni per quanto riguarda il reperimento delle aree, oppure dalle difficoltà in cui si sono trovati gli Istituti autonomi case popolari, la GESCAL e l'ISES per utilizzare i fondi che sono a loro disposizione. Nei mesi prossimi, pertanto, se sapremo incidere su queste strozzature, credo che si dovrebbe stabilire un avvicinamento per quanto attiene alle percentuali previste. E questo è un obiettivo giusto, a mio avviso, anche perchè non possiamo smentire in alcun modo la critica fatta a proposito dell'edilizia, che deve interessare tutti coloro che non sono in grado di pagare i fitti che praticano gli Istituti autonomi delle case popolari. Dobbiamo intervenire, e io mi servirò della spinta che proviene dalla Commissione dei lavori pubblici, per dare soddisfazione ad una richiesta di questo tipo. Dobbiamo pensare a quella fascia di cittadini che sono meritevoli della solidarietà dello Stato e del Governo, ai quali finora non siamo stati in grado, essendo esaurita la legge n. 640, di dare una casa a condizioni possibili.

Anche qui, però, vorrei richiamare l'attenzione della Commissione — e non per chiedere le attenuanti generiche nei confronti di questo reato che sarebbe stato commesso — sulla situazione in cui si trovava l'edilizia due o tre anni fa. Ricordiamo la minaccia di crisi, ricordiamo che cosa questa significava per l'occupazione, e ricordiamo infine come determinati provvedimenti che insieme abbiamo adottati, per quanto riguarda l'edilizia agevolata, anche se hanno avuto momenti di difficoltà hanno dato poi risultati soddisfacenti — tanto soddisfacenti che ora si reclama il ritorno a queste forme di incentivazione — per quelle categorie le quali possono avere la casa ricorrendo per il 75 per cento

del costo della medesima al mutuo presso le banche.

Sempre per quanto riguarda la casa, credo che sia stato affrontato un discorso di particolare interesse: quello dell'urbanizzazione dei suoli sui quali sono ubicate le case costruite dagli Istituti autonomi per le case popolari, dalla GESCAL ed altri enti. Tutti sappiamo di case costruite in passato ma non abitabili, perchè mancavano gli allacciamenti delle fogne e via dicendo. Quando esamineremo il disegno di legge che il Ministero dei lavori pubblici ha presentato nel mese di agosto, il discorso da fare è che il prezzo dell'urbanizzazione non deve gravare sugli Istituti autonomi delle case popolari, ma va detratto dal costo della casa. Per quanto riguarda questo aspetto, in sostanza, sono stati introdotti elementi moderni che corrispondono alle richieste avanzate da più parti nel nostro Paese.

Condivido l'opinione per quanto attiene all'unificazione degli enti che operano nel campo dell'edilizia, anche se onestamente dico che sarà il problema più difficile da risolvere pur essendo quello sul quale maggiormente concordiamo. Sappiamo quale peso hanno all'interno di questi enti i sindacati o le corporazioni interne, quali resistenze si oppongono e come queste resistenze trovino poi il modo di imporsi all'interno del Parlamento. Però è un discorso che dobbiamo fare e, speriamo, vittoriosamente. Io, pur essendo d'accordo con voi sulla necessità di portare avanti questo discorso e di concordare col Ministero del lavoro un incontro per quanto riguarda la GESCAL, mi sento in coscienza di dover far presente qualche venatura di scetticismo sulla possibilità di ottenere dei risultati immediati in proposito.

Lo stesso devo dire per quanto riguarda la questione degli ospedali. Cerchiamo di esaminare criticamente i ritardi che si sono verificati in questo settore. In passato siamo partiti in anticipo nei confronti delle spese previste dal programma quinquennale, con la legge che stanziava 530 miliardi e che ha avuto il suo svolgimento di progettazione, di assegnazione e di esecuzione. La pausa è intervenuta nel momento in cui si

stava per approvare la riforma sanitaria, che stabiliva altri congegni e che nello stesso tempo prevedeva altri tipi di interventi — ospedali di base, ospedali di zone, ospedali regionali — per cui i vecchi programmi hanno dovuto subire un aggiornamento in rapporto alle nuove indicazioni. E questo ci ha portato ad un altro tipo di assegnazione.

Mi sento di poter affermare, con la massima tranquillità, che il programma quinquennale è un punto di riferimento giusto. Però c'è un elemento che noi via via siamo venuti scoprendo, e cioè che le previsioni sono valide in quanto nello stesso momento approntiamo determinati mezzi esecutivi che rendano effettivamente verificabili le previsioni indicate nel piano stesso.

E qui c'incontriamo con le osservazioni in merito agli organici del Ministero, e a tutte le attrezzature e alle nostre possibilità di intervenire. Le indicazioni relative agli ospedali forse sono inadeguate in rapporto a determinate esigenze del Paese; ma in rapporto a determinate possibilità pratiche che abbiamo nella vita parlamentare, nella vita amministrativa, forse sono esagerate, e ci mettono sempre nella condizione di dimostrare delle carenze.

Ed allora, qual è il punto sul quale mi permetto di insistere perchè a mio avviso è quello di maggior rilievo? Perchè io, come Ministro dei lavori pubblici, ho parlato di questa indagine conoscitiva sui residui passivi? Non intendo fare soltanto uno studio di carattere tecnico; credo, però, che in rapporto all'elemento tecnico avremo la possibilità di sapere con precisione quali di questi residui sono solo residui contabili e quali altri, invece, sono residui riferiti a stanziamenti non impegnati. Quando faremo un'indagine di questo tipo, sapremo che sui 1.500 miliardi di cui si parla, solo 200 miliardi sono addebitabili a ritardi di esecuzione dell'amministrazione dei lavori pubblici, mentre gli altri sono residui contabili, nel senso che sono somme già impegnate che si vanno spendendo nel corso degli anni. Può verificarsi il caso della legge sull'edilizia scolastica — ma questo è un altro discorso —, la quale pre-

vedeva che l'iter della programmazione comunale regionale e interregionale avrebbe avuto termine il 30 giugno 1968, per cui, anche volendo, non si sarebbe potuto spendere una lira prima del 1° luglio. Ma qui, semmai, al fine di evitare questi appesantimenti, direi che ci si deve rivolgere al legislatore, il quale avrebbe dovuto evitare di fissare nel 1967 e nel 1968 una spesa di cento più cento miliardi, partendo invece da previsioni minime per questi due anni e aumentando gradualmente negli anni successivi: così come, a mio avviso, dal punto di vista della tecnica legislativa si dovrebbe fare tutte le volte che si prevede uno stanziamento poliennale.

Ma ritornando al tema dei residui passivi, io ho voluto indagare su tale questione non solo dal punto di vista dell'aspetto contabile o per iniziare una polemica col Tesoro, che a volte non risponde puntualmente alle richieste degli Enti locali per quanto concerne le erogazioni della Cassa depositi e prestiti, ma perchè queste cose debbono essere chiarite, nella maniera più limpida per tutti, per vedere strozzature di carattere tecnico, che possano derivare appunto dalla mancanza di coordinamento tra Ministero dei lavori pubblici e Ministero del tesoro, e se ci sono strozzature di altro genere, a volte anche di carattere politico, per cui certe spese vengano sollecitate ed altre ritardate. Questo processo si può e si deve fare alla luce del sole: in questo senso penso che l'indagine sui residui passivi abbia una sua validità; ed io vorrei che si facesse detta indagine anche perchè non sempre mi convince l'espedito del ricorso ad altre organizzazioni ed enti, che si invoca di fronte al ritardo dell'Amministrazione dello Stato nell'esecuzione delle opere ad essa affidate, citando a questo proposito enti che potrebbero essere meglio qualificati.

Quali inconvenienti comporta un sistema di questo tipo, che magari ha il pregio di avviare ad esecuzione determinate opere in rapporto ad un determinato momento? Nel momento in cui affidiamo ad altri l'esecuzione di certe opere, praticamente noi veniamo a far gravare sull'Amministrazione

dello Stato una doppia spesa. Se l'Amministrazione non è più capace di fare certe cose, abbandoniamola per determinati settori, ma se vogliamo fare opera incisiva, dobbiamo scoprire quali sono gli inconvenienti di un certo stato di cose e correggere le deficienze che riscontriamo nell'Amministrazione dello Stato: deficienze che io stasera non sto qui a ripetere, perchè sono già state coralmemente indicate da tutti i colleghi, soprattutto quando si sono riferiti al personale, assolutamente insufficiente, del Ministero dei lavori pubblici. Giustamente è stato rilevato che un giovane ingegnere non viene a lavorare al Ministero dei lavori pubblici per 90.000 lire al mese, perchè trova di meglio, facendo magari un lavoro di altro tipo. Sono problemi che dobbiamo certamente affrontare. Io desidero che l'indagine sui residui passivi venga fatta, affinché queste cose siano più chiare di quanto non lo siano oggi. Certo, per i colleghi della Commissione lavori pubblici le cose sono già molto chiare, però vorrei che fossero chiare anche all'opinione pubblica di tutto il Paese; poichè i cittadini sono influenzati da certe campagne di stampa, fatte con grande clamore e con l'impiego di nomi famosi del giornalismo, le quali portano alla conclusione che la via facile, la scorciatoia per risolvere tutti i problemi è quella di rivolgersi a determinati enti. Non è per aprire una polemica nei confronti di tali enti che dico questo, ma perchè, a mio avviso, noi dobbiamo sempre riportare nell'ambito del controllo democratico e della vita parlamentare tutte le questioni: se affidiamo ad altri certi compiti, veramente il nostro controllo diventa platonico e la discussione sul bilancio in Commissione diventa una cosa non puntuale, perchè certe cose sfuggono alla competenza e all'intervento del Parlamento.

Su tali questioni ho voluto soffermarmi questa sera perchè i grandi problemi che impegnano il Ministero dei lavori pubblici siano esaminati ed affrontati meglio attraverso la vostra collaborazione. Sappiamo che al Ministero dei lavori pubblici spettano dei compiti importanti. Sarà, questo Ministero, il centro motore della politica dei

prossimi anni, come ha detto il senatore Crollanza, o sarà soltanto il Ministero della pianificazione territoriale, di cui parla il collega Bonazzi? Io non so ancora quello che sarà; so però che il Ministero dei lavori pubblici deve avere una sua più rilevante importanza in rapporto ai grandi problemi del vivere civile nel nostro Paese, che si presentano sotto dimensioni che qualche anno fa noi non eravamo in grado di immaginare giacchè li vedevamo in senso settoriale. Abbiamo fatto una serie di piani (piano della scuola, piano degli ospedali, piano degli acquedotti, eccetera) a cui sono state mosse anche valide critiche, però si tratta di piani che hanno una logica interna soltanto in rapporto alla loro definizione, ma non hanno nessun aggancio per quanto riguarda un piano urbanistico generale. Di qui lo sforzo che abbiamo iniziato per dar vita ai piani territoriali di coordinamento, che poi dovrebbero concludersi in un piano urbanistico nazionale, che non è un piano impegnativo ma un piano di orientamento, di riferimento per le attività che vorremmo fare.

A questi compiti deve attrezzarsi il Ministero dei lavori pubblici. Onestamente, io oggi non me la sento di dire che il Ministero dei lavori pubblici è attrezzato e quindi dobbiamo fare ogni sforzo per ottenere i risultati che intendiamo raggiungere.

Non vorrei però concludere il mio intervento senza fare qualche riferimento al problema della viabilità siciliana che il senatore Raia ha toccato nell'ultima parte del suo discorso. Anche in questo settore le cose cominciano ad andare: non c'è più la polemica sulla scelta fra strade ed autostrade, che è stata accantonata. Sono infatti già da qualche tempo in corso i lavori per la realizzazione delle autostrade Palermo-Catania, Messina-Catania e Messina-Patti e fra breve si passerà a costruire quella fra Punta Raisi e Mazara del Vallo, alla cui realizzazione siamo impegnati per la legge sul terremoto. Trovo poi giuste determinate richieste per quanto riguarda un miglioramento della rete delle strade statali. Sono parimenti d'accordo sullo scorporo che si è determinato per quanto riguarda la viabi-

lità minore. Io terrò in evidenza le osservazioni che sono state fatte in relazione a questi problemi, per cercare di dare una risposta adeguata e soddisfacente.

Per quanto riguarda l'osservazione fatta dal collega Maderchi circa la pubblicazione dell'elenco delle ditte che hanno costruito baracche per i terremotati, dichiaro che da parte mia non c'è nessuna difficoltà. Non so se esiste un impegno del Governo in proposito: qualora non ci fosse, l'assumo senz'altro io, perchè anch'io sono interessato come voi — non dico di più — a che in merito a tale questione siano disponibili tutti gli elementi di verità. Giacchè non sempre la verità è stata detta per quanto riguarda le baracche siciliane, il loro prezzo, il costo di urbanizzazione delle aree, il lavoro che è stato fatto, eccetera.

Quando si parla di baracche, si pensa che sia una cosa semplice; invece non è così. Il senatore Raia sa benissimo che siamo partiti da una previsione di 6.000 baracche in Sicilia, siamo arrivati a 20.000 e ora si pensa di costruirne addirittura 23.000, il che comporta centinaia di acquedotti, di strade e fognature. Si sono verificati certamente degli inconvenienti, che non abbiamo alcun interesse di nascondere; non credo però che si siano verificati inconvenienti per quanto riguarda l'ordinatività, perchè nella prima fase, mentre i terremotati stavano sotto le tende o sotto l'acqua e bisognava sistemarli nelle baracche, ci siamo rivolti alle ditte fornitrici perchè ci dessero i quantitativi che avevano a disposizione; poi, dopo sei mesi, ci è stato chiesto perchè non ci eravamo rivolti ad una sola ditta che avrebbe potuto fare una baracca tipo. Non sarebbe stato questo, però, il sistema migliore per soddisfare le esigenze dei baraccati!

Comunque, per quanto riguarda questo problema, occorre conoscere la verità su tutto, quindi: pubblicazione degli elenchi, pubblicazione dei prezzi e delle ditte fornitrici. Colgo l'occasione per ribadire che abbiamo preso l'impegno di ritornare bimestralmente in Sicilia; ed è necessario che questo impegno sia assolto, perchè i problemi sono molto complessi e richiedono

un intervento delle autorità comunali, regionali e dello Stato, soprattutto per quanto riguarda i programmi di fabbricazione e la scelta dei suoli, che è la parte più difficile. Con tutto il rispetto per le autonomie locali, debbo ricordare infatti, proprio in rapporto alla scelta delle aree, che in Sicilia, in determinati comuni, nel giro di questi ultimi sei mesi sono intervenute delle crisi comunali, per cui è necessaria la nostra presenza puntuale onde non si dica poi che, chissà per quale motivo, le cose non sono state fatte.

Posso concludere rispondendo ad un'ultima osservazione riguardante Venezia, che è stata fatta dall'onorevole Genco. Evidentemente il senatore Genco non ha seguito quanto è avvenuto negli ultimi giorni, soprattutto per quanto riguarda la presenza a Venezia di un comitato che io avevo nominato; comitato che ha fatto il punto della situazione in merito alla quale sono stato sollecitato anche dal Presidente del Senato a rispondere nel mese di marzo alle interpellanze presentate da diversi settori. Penso, quindi, che anche in quella circostanza potremo mettere in luce la verità sulla questione, e dimostrare anche che non siamo stati insensibili alle giuste richieste che non solo da Venezia, ma da ogni parte, ci sono state rivolte. Se non entro nel merito in questo momento, ciò non significa accantonamento del problema, perchè con gli onorevoli colleghi ci vedremo certamente nelle successive riunioni e, peraltro, avrò ancora la possibilità di fornire dei chiarimenti intervenendo sugli ordini del giorno che sono stati presentati.

**P R E S I D E N T E .** Ringrazio il ministro Mancini per la sua esauriente esposizione, che credo sia venuta incontro a tutte le richieste e ai rilievi che sono stati formulati dalle varie parti durante questa discussione. In modo particolare lo ringrazio per questa prospettiva di maggiore collaborazione con la Commissione che egli ha annunciato e che sarà utile non solo per noi, ma anche per il Governo e soprattutto per il Ministro dei lavori pubblici, in quanto da una maggiore intesa su alcuni

argomenti così complessi e così interessanti della vita civile e dell'economia del nostro Paese non potrà che derivare un vantaggio per tutti: specialmente per coloro che sono i destinatari delle norme che noi esaminiamo ed approviamo.

Passiamo, ora, all'esame e alla votazione degli ordini del giorno.

Informo la Commissione che è stato presentato dai senatori Cavalli, Bonazzi, Maderchi e Aimoni il seguente ordine del giorno:

#### **Il Senato,**

considerato il ruolo importante che assume la strada statale n. 45 della Val Trebbia (Genova-Piacenza), sia come arteria al servizio del traffico tra il Porto di Genova e l'entroterra dell'Emilia e della Lombardia orientale, sia come mezzo di valorizzazione economica, sociale e turistica di un vasto comprensorio montano interessante quattro regioni, sia come mezzo di collegamento con itinerari nazionali e internazionali,

invita il Governo a considerare come esigenza prioritaria la sistemazione e l'ammmodernamento globale della strada statale numero 45.

**M A N C I N I ,** *Ministro dei lavori pubblici.* Conosco il problema. Posso dire che qualche intervento c'è già stato e spero che ve ne possano essere altri. Accetto l'ordine del giorno come raccomandazione.

**P R E S I D E N T E .** Do lettura del secondo ordine del giorno presentato dai senatori Maderchi, Cavalli, Aimoni, Abenante, Poerio, Fabretti, Bonazzi, Raia:

#### **Il Senato,**

constatato che il perdurante fenomeno della carenza di abitazioni provoca gravi conseguenze per la popolazione ed in particolare per i lavoratori a reddito fisso;

considerato che la mancata attuazione di una profonda riforma urbanistica, tale da impedire ogni ulteriore speculazione sulle aree fabbricabili e garantire un ordinato

sviluppo dei centri urbani nonché una razionale utilizzazione del territorio, ha impedito l'eliminazione delle profonde distorsioni e degli accentuati squilibri esistenti nella politica dell'edilizia abitativa;

rilevato che nessun provvedimento è stato preso per rilanciare la costruzione di case a totale carico dello Stato, destinate in locazione ai lavoratori in condizioni più disagiate, e che la legge 18 aprile 1962, n. 167, non può produrre in pieno i suoi benefici effetti per i suoi limiti in materia di esproprio e per la mancanza di adeguati finanziamenti a favore dei Comuni per l'acquisizione delle aree e per la loro completa urbanizzazione;

considerato che occorre un immediato, deciso intervento dello Stato per assicurare la costruzione di almeno 500.000 vani all'anno, opportunamente ripartiti nei settori dell'edilizia economica e popolare sovvenzionata, e a totale carico dello Stato, da cedersi in locazione;

ritenuto che sia urgente addivenire ad una organica riunificazione degli Enti che operano nel settore nonché alla riforma degli Istituti autonomi per le case popolari, al fine di trasformarli in organismi di emanazione degli Enti locali,

impegna il Governo ad adottare urgenti provvedimenti allo scopo di:

1) rendere pienamente operante la legge 18 aprile 1962, n. 167, attraverso le necessarie modifiche, la cui opportunità è emersa anche dalla indagine conoscitiva condotta dalla Commissione lavori pubblici della Camera dei deputati nella passata legislatura, perfezionando così un importante strumento idoneo a realizzare una efficace programmazione delle costruzioni residenziali ed atto a iniziare la normalizzazione del mercato delle aree edificabili;

2) predisporre un concreto programma d'investimenti pubblici destinati alla costruzione di almeno 500.000 vani all'anno, per almeno un quinquennio, attraverso una opportuna ripartizione fra i settori dell'edilizia cooperativa sovvenzionata e di quella a to-

tale carico dello Stato e da cedere in locazione agli aventi diritto;

3) realizzare la riunificazione degli Enti oggi operanti nel settore e la riforma degli Istituti autonomi per le case popolari onde trasformare questi ultimi in organi di diretta emanazione degli Enti locali;

4) assicurare l'effettiva accelerazione e realizzazione dei programmi della Gescal.

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Lo accetto come raccomandazione.

M A D E R C H I . Mi dichiaro soddisfatto.

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno presentato dai senatori Aimoni, Maderchi, Cavalli, Abenante, Fabretti, Poerio, Bonazzi, Raia.

Ne do lettura:

**Il Senato,**

ricordando gli impegni ripetutamente assunti in Parlamento dal Governo in materia di sostanziale potenziamento della viabilità ordinaria, statale, provinciale e comunale;

ribadita l'assoluta necessità di tale potenziamento ai fini di un reale, organico ed equilibrato sviluppo economico e sociale del Paese, specialmente per le gravissime carenze tuttora persistenti ed aggravantisi nelle regioni meridionali e depresse del territorio nazionale;

constatato che anche con recentissimi provvedimenti il Governo continua a orientare gli investimenti in misura sproporzionata verso il settore autostradale, mentre nessuna iniziativa è stata presa a favore della viabilità ordinaria, specialmente di quella provinciale e comunale;

preoccupato per il fatto che nel prossimo anno si esauriranno anche i già insufficienti stanziamenti previsti dalle vigenti norme a favore della viabilità provinciale e comunale ed anche perchè gli stessi, già al di sotto del livello previsto dal piano quinquennale di sviluppo, e inferiori al 50 per cento

del fabbisogno, sono stati ulteriormente decurtati a favore della rete autostradale;

invita il Governo a presentare al Parlamento, con la massima urgenza, i provvedimenti necessari al potenziamento della rete viaria ordinaria, statale, provinciale e comunale, in modo che essa abbia la necessaria preminenza rispetto a quella autostradale.

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Anche questo lo accetto come raccomandazione.

M A D E R C H I . Veramente chiederemmo qualcosa di più!

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Per la prima parte sono d'accordo. Non posso accettare il concetto della preminenza, perchè si aprirebbe una polemica nei confronti del Sud dove è in corso la costruzione dell'autostrada.

P R E S I D E N T E . Sopprimendo l'ultima frase del dispositivo, il Ministro lo accetta.

M A D E R C H I . In che senso lo accetta?

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Lo accetto come impegno.

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno di cui ho dato testè lettura risulta, pertanto, accolto dal Governo con la soppressione delle seguenti parole: « in modo che essa abbia la necessaria preminenza rispetto a quella autostradale ». I senatori Maderchi, Cavalli, Aimoni, Abenante, Poerio, Fabretti, Bonazzi e Raia hanno presentato il seguente ordine del giorno:

Il Senato,

preso atto del continuo aggravarsi del fenomeno di inquinamento delle acque marine e dei riflessi negativi che ne derivano per l'esercizio turistico, nonchè per la salute pubblica in generale;

considerata la impossibilità degli enti locali territoriali di sostenere da soli gli oneri per la realizzazione degli impianti e delle opere di fognatura e di depurazione delle acque degli scarichi urbani ed industriali;

invita il Governo a predisporre con urgenza mezzi e strumenti adeguati a fronteggiare la già grave situazione esistente in molte città e località turistiche italiane, che sono minacciate nella loro stessa sopravvivenza.

M A N C I N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Non ho difficoltà ad accettarlo, poichè esiste già una iniziativa in tal senso, presa dal Governo nella passata legislatura.

P R E S I D E N T E . I senatori Poerio, Cavalli, Aimoni, Abenante, Fabretti, Maderchi, Bonazzi e Raia hanno presentato il seguente ordine del giorno:

Il Senato,

tenuto conto della situazione di grave e permanente disagio determinatasi in molte regioni del Paese a causa della mancanza di acqua per uso idro-potabile;

che vieppiù tale stato di cose si presenta grave nelle zone ove l'acqua per l'alimentazione umana viene inquinata dagli scarichi di acque reflue di impianti chimici;

tenuto conto che a rispondere all'urgenza delle popolazioni assetate non può provvedere il piano degli acquedotti per l'inadeguatezza delle sue previsioni e comunque perchè non ancora esecutivo, nè vi provvede la Cassa per il Mezzogiorno e per le zone depresse del Centro-nord in modo adeguato;

che la legislazione operante per la Sicilia, la Puglia e la Sardegna non risponde alle esigenze immediate che le popolazioni interessate pongono;

che la legge Tupini opera solo limitatamente alla rete di distribuzione interna e che i mutui per la esecuzione di dette opere quasi sempre la Cassa depositi e prestiti ritarda o nega ai comuni interessati;

impegna il Governo a prendere provvedimenti immediati per la esecuzione di opere di ricerca, captazione, trasporto, distribuzione di acqua per uso alimentare, per venire incontro alle esigenze delle popolazioni asettate.

**M A N C I N I**, *Ministro dei lavori pubblici*. Accetto come raccomandazione l'ordine del giorno, purchè l'impegno venga tramutato in invito.

**P O E R I O**. D'accordo.

**P R E S I D E N T E**. I senatori Cavalli, Maderchi, Poerio, Abenante, Aimoni, Fabretti, Bonazzi e Raia hanno presentato il seguente ordine del giorno:

Il Senato,

considerato che le case costruite con i fondi Gescal, sono tutte prive delle opere indispensabili di completamento (allacciamento fognature, piazze, illuminazione, eccetera) e che nessun fondo è previsto per le spese di ordinaria e straordinaria manutenzione;

al fine di salvaguardare un notevole patrimonio immobiliare, e di assicurare ai lavoratori assegnatari condizioni civili di abitabilità;

invita il Governo a predisporre con urgenza mezzi e strumenti adeguati per far fronte alle necessità del completamento delle opere e della manutenzione.

**M A N C I N I**, *Ministro dei lavori pubblici*. Per quanto riguarda la Gescal non posso impegnarmi, essendo la questione di competenza dei comitati di gestione e di coordinamento, entrambi dipendenti dal Ministero del lavoro. Debbo pertanto respingere l'ordine del giorno.

**M A D E R C H I**. L'ordine del giorno verrà da noi presentato in Aula.

**P R E S I D E N T E**. I senatori Poerio, Cavalli, Aimoni, Abenante, Fabretti, Mader-

chi, Bonazzi, Raia hanno presentato il seguente ordine del giorno:

Il Senato,

constatato che gli impegni assunti dal Governo in Parlamento in ordine al potenziamento delle strutture ed alla necessaria riorganizzazione del Ministero dei lavori pubblici come condizione primaria all'assolvimento delle funzioni ad esso affidate nell'ambito di una politica di programmazione economica, non sono stati mantenuti;

considerato che il mancato assolvimento di tali impegni rende di difficile esecuzione l'attività del Ministero soprattutto in direzione dell'urbanistica, dell'assetto territoriale e della difesa del suolo, della collocazione della spesa nel quadro delle scelte economiche, dei tempi di esecuzione, dei servizi sociali e civili;

ritenuto che le realtà locali impongono un decentramento amministrativo ed una collaborazione degli uffici decentrati del Ministero dei lavori pubblici con i Comuni, le Province e le Regioni,

invita il Governo:

a promuovere una maggiore coordinazione dell'attività del Ministero dei lavori pubblici con gli altri Ministeri e in particolare con quelli dei trasporti, dell'agricoltura, dell'industria e della pubblica istruzione ed alla conseguente ristrutturazione delle direzioni generali;

a sviluppare il più ampio decentramento delle funzioni affidando ai provveditorati regionali delle opere pubbliche e agli uffici del Genio civile maggiori poteri discrezionali favorendo una più diretta collaborazione fra questi e i Comuni, le Province e le Regioni;

assicurare mezzi, strumenti e personale qualificato sufficiente all'assolvimento dei compiti affidati ai predetti uffici decentrati;

a provvedere alla ristrutturazione e al potenziamento del servizio geologico di Stato assegnando al medesimo mezzi, strumenti e tecnici qualificati sì da poterne fare uno strumento moderno, funzionale e in gra-



BILANCIO DELLO STATO 1969

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.)

do di assolvere con pienezza ai gravi problemi geologici attuali e futuri;

a promuovere un sollecito e concreto snellimento delle procedure;

a sollecitare — anche attraverso un migliore trattamento economico e giuridico — l'accesso agli uffici del Ministero di personale tecnico qualificato.

**M A N C I N I**, *Ministro dei lavori pubblici*. Posso accoglierlo come raccomandazione per la parte di mia competenza. Per quanto riguarda la parte geologica, una iniziativa è del resto già in atto da parte del Ministro dell'industria; altra iniziativa sarà presa dal Ministero dei lavori pubblici per quanto riguarda l'ANAS.

**P O E R I O**. In tal caso, preferiamo che l'ordine del giorno venga considerato respinto, perchè intendiamo ripresentarlo in Aula, non ritenendoci soddisfatti.

**M A N C I N I**, *Ministro dei lavori pubblici*. D'accordo.

**P R E S I D E N T E**. Segue l'ordine del giorno dei senatori Poerio, Cavalli, Abenante, Aimoni, Raia, Fabretti, Maderchi e Bonazzi.

Il Senato,

considerato lo stato di grave e progressivo dissesto idrogeologico, particolarmente acuto nelle zone di montagna dalle ricorrenti calamità alluvionali;

considerato che ogni intervento dello Stato non può prescindere dall'assetto del territorio, da farsi con carattere di assoluta priorità nel campo della sistemazione idraulica e della difesa del suolo per bacino idrografico;

constatato il vuoto legislativo determinato dalla scadenza, avvenuta il 31 dicembre 1968, della legge ponte 18 gennaio 1968, n. 13, per la montagna e preso atto dei voti ripetutamente espressi dai vari enti locali montani e dal Consiglio nazionale dell'Unione Comuni ed enti montani (UNCHEM) oltrechè da assemblee di montanari,

invita il Governo:

1) a mantenere l'impegno assunto col Parlamento di convocare una conferenza nazionale per esaminare tutti i problemi inerenti la difesa del suolo e la sistemazione idrogeologica del Paese;

2) a rispettare le promesse ripetutamente fatte dai vari Governi dal 1961 ad oggi di presentare una legge organica per la montagna e che si proponga di risolvere i problemi della sicurezza, del lavoro, della vita e del progresso sociale e civile delle popolazioni tenendo conto che da parte della sinistra unita è già stato presentato unitariamente al Senato un apposito disegno di legge;

3) a predisporre un nuovo testo unico delle leggi sulle acque e sugli impianti idroelettrici per meglio disciplinare la malaria e per provvedere alla revisione dei disciplinari di concessione fatti in regime di monopolio in modo da salvaguardare l'uso delle acque per scopi multipli.

Ricordo che quanto prima le Commissioni 7<sup>a</sup> e 8<sup>a</sup> del Senato predisporranno una indagine conoscitiva sulla difesa del suolo. Ritengo quindi che quella sarà la sede più adatta per discutere i problemi di cui all'ordine del giorno.

**P O E R I O**. D'accordo. Lo ritiriamo.

**P R E S I D E N T E**. I senatori Poerio, Cavalli, Maderchi, Abenante, Aimoni, Fabretti, Bonazzi e Raia hanno presentato il seguente ordine del giorno:

Il Senato,

considerato che l'espansione demografica, lo sviluppo industriale, l'incremento della irrigazione, l'aumento dei consumi civili, hanno posto in primo piano il problema dell'acqua;

ritenuto che si è venuto profondamente modificando il rapporto tra disponibilità e consumi;

constatato che il progressivo acuirsi di tale fenomeno potrebbe determinare tra non

BILANCIO DELLO STATO 1969

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.)

molto tempo gravi ed insanabili scompensi, ove non fossero tempestivamente approntati mezzi e sistemi atti ad evitarli;

considerato che gli inquinamenti delle acque fluenti e sotterranee si fanno sempre più preoccupanti;

invita il Governo ad affrontare in modo organico i problemi inerenti:

alle disponibilità idriche;

alle nuove fonti di approvvigionamento;

alla lotta agli inquinamenti per la depurazione delle acque inquinate.

**M A N C I N I**, *Ministro dei lavori pubblici*. Lo accetto, come ne ho accettato un altro identico, come raccomandazione.

**P R E S I D E N T E**. Il senatore Crollanza ha presentato il seguente ordine del giorno:

Il Senato,

considerato che i finanziamenti disposti con legge 23 dicembre 1962, n. 1844, concernente provvedimenti per il risanamento igienico urbanistico della città vecchia di Bari, si rivelano inadeguati, sia per quanto attiene alle opere di risanamento, sia per la costruzione di alloggi in numero sufficiente ad ospitare la popolazione che dovrà abbandonare i locali attualmente occupati;

considerato che il risanamento igienico-urbanistico per essere tale, non può prescindere, dato il carattere storico monumentale ed artistico del vecchio abitato, dalla conservazione, dal restauro o dalla ricostruzione totale o parziale di molti edifici privati — in prevalenza appartenenti a piccoli proprietari — i quali trovansi spesso in condizioni di fatiscenza o di pericolosità;

considerato che per la città vecchia vigono, secondo lo speciale piano regolatore, norme cautelative e vincoli che rendono antieconomici i suddetti lavori;

invita il Governo a predisporre una nuova legge che assicuri un ulteriore finanzia-

mento, sia per le opere già previste dalla legge n. 1884, sia per la concessione di contributi ai possessori di fabbricati da restaurare, ricostruire o risanare, ispirandosi alle norme già disposte, con leggi speciali, a favore di Assisi, di Siena, di Urbino e di altre località da salvaguardare nel loro complesso storico artistico monumentale.

**M A N C I N I**, *Ministro dei lavori pubblici*. Lo accetto come raccomandazione.

**C R O L L A L A N Z A**. Guardi, signor Ministro, che come raccomandazione è stato accettato già un'altra volta. Comunque, mi auguro che la raccomandazione serva questa volta a qualcosa e non insisto.

**P R E S I D E N T E**. È stato presentato dai senatori Zannier, Lombardi, Noè ed Avezano Comes il seguente ordine del giorno:

Il Senato,

premesso che nell'ambito della programmazione economica nazionale il Ministero dei lavori pubblici è chiamato ad assolvere una primaria e concreta funzione operativa con sempre maggiori compiti e maggiori responsabilità;

considerato che tale Ministero si trova presentemente nell'impossibilità, per insufficienza numerica del proprio ruolo tecnico direttivo, di svolgere una efficace politica di programmazione, e persino di attendere adeguatamente alle normali incombenze d'istituto con tale politica connesse, specie nel settore urbanistico, della edilizia scolastica, ospedaliera ed abitativa e della difesa del suolo;

considerato che è in atto il proposito, come risulta per la costruzione di linee ferroviarie metropolitane, di delegare ad Enti funzionali, esterni allo Stato, compiti di intervento nel settore delle infrastrutture ed in quello dell'edilizia sociale, sottraendo al Ministero competente quelle funzioni specifiche attuali di esecuzione, istituendosi in tal modo nuovi centri di potere che sfuggono all'indispensabile controllo parlamentare;

considerato altresì, che il grave e perdurante fenomeno dei « residui passivi » del bilancio generale dello Stato (il cui trenta per cento dell'ammontare è imputabile al settore dei lavori pubblici), che determina influenze negative sulla vita economica nazionale, congelando cospicue risorse altrimenti suscettibili d'investimento produttivo per nuove iniziative, potrebbe essere in parte eliminato mediante una più efficiente organizzazione degli Uffici tecnici esecutivi;

preso atto che il ruolo dei tecnici della carriera direttiva del Ministero dei lavori pubblici è costituito complessivamente di 1.148 ingegneri ed architetti, e che soltanto 845 posti dell'organico sono presentemente occupati, mentre 303 posti risultano scoperti;

accertato che la causa di tale carenza è da ricercarsi nel trattamento economico stabilito dalle vigenti norme in base al quale un ingegnere di prima nomina, ad esempio, percepisce uno stipendio mensile di appena lire 110.550 (comprese le indennità accessorie) palesemente inadeguato alla complessità delle prestazioni di carattere professionale che al detto ingegnere si richiedono, e che implicano rischi e personali responsabilità, civili e penali oltre che amministrative;

invita il Governo a provvedere con tutta urgenza, in base alla legge delega, ad una revisione del trattamento economico degli ingegneri dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici e dalle altre Amministrazioni dello Stato, al fine di assicurare una efficiente riorganizzazione del Ministero dei lavori pubblici favorendo l'assunzione in ruolo del personale tecnico qualificato per l'assolvimento dei compiti d'istituto.

**M A N C I N I**, *Ministro dei lavori pubblici*. Accetto l'ordine del giorno.

**Z A N N I E R**. Gradirei l'impegno del Ministro di affrontare questo problema in maniera radicale, poichè quello del personale qualificato è il primo elemento della programmazione economica.

**M A N C I N I**, *Ministro dei lavori pubblici*. D'accordo.

**P R E S I D E N T E**. È stato inoltre presentato dai senatori Abenante, Cavalli, Poerio, Fabretti, Malderchi, Aimoni, Ferrari Giacomo, il seguente ordine del giorno:

Il Senato,

considerato che si aggrava la crisi strutturale che investe gli scali marittimi del Paese;

considerato che questa crisi non è stata avviata a soluzione con il programma economico nazionale, i cui stanziamenti per i porti sono stati disattesi come dimostra il fatto che sui 260 miliardi previsti ne sono stanziati solo 75 con la legge n. 1200 del 1962;

sottolineato il fatto che tale ritardo provoca grave danno all'economia del nostro Paese e in particolare a tutta la struttura dei piccoli scali, esclusi da ogni finanziamento;

invita il Governo a:

predisporre l'ulteriore finanziamento delle cifre indicate dal programma nazionale di sviluppo;

rivedere la distribuzione dei fondi sulla base della elaborazione di un piano nazionale dei porti, articolato razionalmente e volto alla utilizzazione ed alla specializzazione dei grossi e piccoli scali marittimi nel quadro di sistemi portuali regionali che utilizzano tutte le strutture oggi esistenti.

**M A N C I N I**, *Ministro dei lavori pubblici*. L'accetto come raccomandazione.

**A B E N A N T E**. Gli stanziamenti sono di competenza del Ministero dei lavori pubblici.

**M A N C I N I**, *Ministro dei lavori pubblici*. Sono soltanto iscritti nel piano.

**A B E N A N T E**. La stessa obiezione ci fa la Marina mercantile o la Cassa per il

Mezzogiorno. Lo accetti come impegno oppure respinga l'ordine del giorno.

**M A N C I N I**, *Ministro dei lavori pubblici*. Perchè obbligarmi a respingerlo quando non mi sento di farlo? Lo accetto come raccomandazione.

**M A D E R C H I**. Ci riserviamo di presentarlo in Aula. Noi parliamo anche di decentramento di funzioni. Per questo problema e per quello dei porti si deve trovare l'identica formula.

**M A N C I N I**, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Governo conferma che l'accetta come raccomandazione.

**A B E N A N T E**. Noi ci dichiariamo insoddisfatti. Chiediamo lo stanziamento dei fondi previsti dal piano.

**P R E S I D E N T E**. Nella recente discussione è stato anche fatto presente che non sarà mai possibile che in Italia vengano finanziati e potenziati cento e più porti e bisognerà che il programma ne scelga un certo numero.

**A B E N A N T E**. Bisognerà avere il coraggio, allora, di chiudere quegli altri porti

e farli diventare ville comunali. Noi insistiamo per la nostra formula.

**L O M B A R D I**. Ma il Ministro risponde che accetta l'ordine del giorno come raccomandazione.

**A B E N A N T E**. Ma noi chiediamo che siano stanziati i fondi previsti dal piano quinquennale.

**P R E S I D E N T E**. La formula potrebbe essere questa: il Ministro accetta l'ordine del giorno come raccomandazione; voi vi dichiarate insoddisfatti e vi riservate di ripresentarlo in Aula.

**A B E N A N T E**. Siamo d'accordo. Ci riteniamo insoddisfatti.

**P R E S I D E N T E**. Abbiamo così esaurito la discussione sulla tabella n. 9 del bilancio statale. Se non si fanno osservazioni, al senatore Andò è dato incarico di trasmettere alla 5ª Commissione il nostro parere favorevole sullo Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

*La seduta termina alle ore 20,10.*