

(N. 2164 e 2164 bis-A)

SENATO DELLA REPUBBLICA

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI
E MARINA MERCANTILE)

(RELATORE CANEVARI)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 3 ottobre 1957 (V. Stampato n. 2690)

presentato dal Ministro del Tesoro

di concerto col Ministro del Bilancio

TRASMESSO DAL PRESIDENTE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI ALLA PRESIDENZA
IL 4 OTTOBRE 1957

Comunicata alla Presidenza l'11 ottobre 1957

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio
finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958.

INDICE

I. - OSSERVAZIONI GENERALI	Pag.	3
II. - CONFRONTI CON IL PREVENTIVO DELL'ESERCIZIO PRECEDENTE	»	6
1. Ripartizione oneri		
2. Stanziamenti complementari		
3. Ripartizione investimenti		
4. I residui passivi		
III. - IMPORTO DELLE FORNITURE E DELLE OPERE ESEGUIBILI	»	9
IV. - IL PERSONALE E LA RIORGANIZZAZIONE DEGLI UFFICI	»	13
V. - CONSIDERAZIONI SU ALCUNI SETTORI	»	14
1. Ricostruzione edifici privati		
2. Piani di ricostruzione		
3. Urbanistica		
4. Opere igieniche		
5. Edilizia popolare ed economica		
6. Edifici pubblici		
7. Case comunali		
8. Edilizia scolastica		
9. L'U. N. R. R. A.-Casas. Prima Giunta		
10. L'Istituto nazionale per il finanziamento della ricostruzione		
11. Opere idrauliche - Navigazione interna		
12. Acque ed impianti elettrici		
13. Opere marittime		
14. Luove costruzioni ferroviarie		
15. Interventi per pubbliche calamità		
16. Aeroporto di Fiumicino		
VI. - VIABILITÀ	»	25
1. Consistenza		
2. Considerazioni generali sulla viabilità		
3. La viabilità degli enti locali		
4. La viabilità statale. L'A. N. A. S. e il suo bilancio		

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

I. — OSSERVAZIONI GENERALI

ONOREVOLI SENATORI. — Lo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1957-58 prevede, fra spese e impegni, un totale di lire 198.321.169.165, così suddiviso per grandi categorie:

Spesa ordinaria L. 28.768.776.000
Spesa straordinaria . . » 169.552.242.645

Categoria I. Spese effettive L. 198.321.018.645

Categoria II. Movimento

capitali » 150.520

TOTALE . . . L. 198.321.169.165

Le spese effettive, come appare dalla tabella a pagina 3 del bilancio, presentano l'aumento di lire 5.384.334.000 rispetto a quelle del preventivo dell'esercizio precedente; immutata rimane la cifra del movimento capitali.

Le spese effettive ordinarie si dividono come segue:

TABELLA N. 1

OGGETTO	Spese per il personale	Spese diverse	Spese per lavori	Totale
(milioni di lire)				
SPESE EFFETTIVE ORDINARIE				
Spese generali in gestione dell'Amministrazione centrale	18.039	1.188	—	19.227
Spese generali relative agli Uffici tecnico-amministrativi decentrati	1.076	265	—	1.341
Debito vitalizio	2.115	—	—	2.115
Opere in gestione dell'Amministrazione centrale	—	—	3.310	3.310
Opere in gestione degli Uffici tecnico-amministrativi decentrati	—	—	2.775	2.775
Totale spese ordinarie . . .	21.230	1.453	6.085	28.768
SPESE EFFETTIVE STRAORDINARIE				
Spese generali in gestione dell'Amministrazione centrale	267	133	—	400
Spese in gestione degli Uffici tecnico-amministrativi decentrati	—	79	—	79
Opere a pagamento non differito in gestione della Amministrazione centrale e contributi ad Aziende autonome ed Enti vari	—	—	51.854	51.854
Spese per il pronto soccorso in gestione degli Uffici tecnico-amministrativi decentrati . .	—	—	800	800
Opere a pagamento non differito in gestione degli Uffici tecnico-amministrativi decentrati	—	—	48.171	48.171
Spese in annualità e semestralità	—	—	65.749	65.749
Autorizzazioni di spese non ripartite	—	—	2.000	2.000
Spese per i cantieri-scuola	—	—	500	500
Totale spese straordinarie . . .	267	212	169.074	169.553
TOTALE GENERALE . . .	21.497	1.665	175.159	198.321

Onde le percentuali seguenti, sul complesso della previsione: del 10,8 per il personale; dello 0,8 per le diverse; dell'88,4 per le opere.

Le spese di personale, come sopra previste in 21.497 milioni, riguardano principalmente gli stipendi, le paghe e gli altri assegni fissi, le pensioni, i compensi per lavoro straordinario, le indennità per spese di trasporto e missione, gli assegni di gabinetto, gli oneri previdenziali, i compensi speciali e i sussidi, le missioni all'estero, le spese di trasporto per trasferimento, i gettoni di presenza ai membri di commissioni e di comitati, le indennità e i rimborsi spese a funzionari a riposo incaricati di eseguire collaudi, ed altre spese simili.

Le spese generali e diverse, previste in 1.665 milioni, riguardano altri oneri di carattere generale, ma non concernenti il personale, quali: le spese postali, telegrafiche e telefoniche, i fitti e i canoni, le spese per l'acquisto, il noleggio e la manutenzione degli autoveicoli, le spese di ufficio, quelle per studi, ricerche sperimentali, preparazione di progetti, statistiche e altre simili.

Le spese per lavori, previste in lire 175.159 milioni, a loro volta si dividono come segue:

1. Manutenzione ordinaria, per lire 6.085 milioni, riguardante lavori manutentori gestiti, in alcuni casi, direttamente dall'Amministrazione centrale, e in altri casi dai Provveditorati alle opere pubbliche (decreto presidenziale 30 luglio 1956, n. 1534, sul decentramento dei servizi del Ministero dei lavori pubblici).

2. Opere a pagamento immediato per leggi organiche, per milioni 20.400. Si riferiscono alle opere per le quali le leggi generali regolano le forme e i limiti dell'intervento dell'Amministrazione nei vari settori di sua competenza, in relazione alle dotazioni finanziarie accordate in ciascun esercizio. L'importo di 20.400 milioni dell'esercizio in corso è gestito, per 9020 milioni dall'Amministrazione centrale, e per 11.380 milioni dai Provveditorati alle opere pubbliche, per opere stradali, marittime, idrauliche, igieniche, per nuove costruzioni ferroviarie, e per opere e apprestamenti in dipendenza di pubbliche calamità; nonchè per la costruzione di nuove chiese e per il completamento di opere eseguite a mezzo di cantieri-scuola.

3. Riparazioni di danni bellici, a pagamento immediato per leggi organiche, per lire 16.500 milioni; e si riferiscono principalmente a riparazioni e ricostruzioni di beni dello Stato, degli enti locali e delle istituzioni pubbliche di beneficenza e di assistenza; a riparazione e ricostruzione degli edifici di culto; e infine si riferiscono ai contributi da corrispondere in capitale a privati danneggiati nei loro beni da eventi bellici. Tale stanziamento viene previsto per 850 milioni per le opere da eseguire a cura dell'Amministrazione centrale e per 15.650 milioni per quelle a cura dei Provveditorati regionali.

4. Opere a pagamento immediato, per le quali sono da farsi stanziamenti derivanti da autorizzazioni speciali, che ammontano a complessivi 66 miliardi e 425 milioni, di cui 44.514 milioni iscritti in capitoli in gestione dell'Amministrazione centrale, e 21.911 milioni in capitoli in gestione dei Provveditorati regionali alle opere pubbliche. Le autorizzazioni speciali sono date con i provvedimenti legislativi adottati per la realizzazione di determinate opere secondo un preordinato piano finanziario; onde, le somme da iscriversi in bilancio per uno o più esercizi, fissate *a priori* e preventivamente autorizzate.

5. Autorizzazioni speciali a pagamento immediato, indicate, per spese in annualità e semestralità, in cifra arrotondata, per 65 miliardi e 749 milioni di lire, di cui: 5.805 milioni corrispondenti ai limiti d'impegno nell'esercizio 1957-58 per contributi e per pagamenti relativi a sovvenzioni, concorsi e sussidi; e 59 miliardi e 944 milioni dipendenti dalle annualità già impegnate in esercizi precedenti in relazione a opere autorizzate e realizzate o in corso di esecuzione. Il nuovo stanziamento di 5.805 milioni dell'esercizio 1957-58 e che dà luogo a una nuova annualità trentennale o trentacinquennale costante, tenuto come base il contributo statale del 4 per cento dell'importo presunto dei lavori, consentirà l'esecuzione di nuove opere per circa 145 miliardi di lire.

Il preventivo delle spese effettive dell'esercizio 1957-58 si può riassumere, pertanto, come risulta dal seguente prospetto, esposto in milioni di lire:

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA N. 2.

SPESE	Amministrazione centrale	Uffici decentrati	Totale
Spese di personale	21.497	—	21.497
Spese generali e diverse	1.665	—	1.665
Manutenzione ordinaria	3.310	2.775	6.085
Opere a pagamento immediato per leggi organiche	9.020	11.380	20.400
Danni di guerra a pagamento immediato per leggi organiche	850	15.650	16.500
Autorizzazioni speciali a pagamento immediato	44.514	21.911	66.425
Opere e contributi in annualità per nuovi limiti	5.865	—	5.865
Stanziamenti per opere e contributi in annualità per limiti concessi in esercizi precedenti	59.944	—	59.944
	146.605	51.716	198.321

Le spese previste per opere varie a pagamento immediato, per riparazioni di danni bellici, per leggi organiche, e quelle per opere varie per autorizzazioni speciali, di cui ai n. 2°, 3°, 4° di cui sopra, per l'importo totale di milioni

20.400 + 16.500 + 66.425 = milioni 103.325, viene ripartita fra l'Amministrazione centrale e fra i Provveditorati regionali come dal seguente prospetto:

TABELLA N. 3.

UFFICI	Opere varie per leggi organiche	Danni bellici per leggi organiche	Opere varie per autorizzazioni speciali	Totale
Amministrazione centrale	9.020	850	44.484	54.354
Magistrato alle acque e Provveditorato di Venezia	300	530	5.417	6.247
Provveditorato di Trento	300	100	225	625
» Milano	850	770	1.241	2.861
» Torino	830	1.150	1.072	3.052
» Genova	400	550	981	1.931
» Bologna	600	2.230	3.489	6.319
» Firenze	600	1.210	2.647	4.457
» Ancona	200	700	954	1.854
» Perugia	200	160	462	822
» Roma	1.200	950	2.073	4.223
» L'Aquila	350	1.200	80	1.630
» Napoli	750	2.930	1.900	5.580
» Bari	350	620	395	1.365
» Potenza	350	600	60	1.010
» Catanzaro	700	380	500	1.580
» Cagliari	1.600	370	200	2.170
» Palermo	1.000	1.200	245	2.445
Pronto soccorso	800	—	—	800
TOTALE PROVVEDITORATI	11.380	15.650	21.941	48.971
TOTALE GENERALE	20.400	16.500	66.425	103.325

II. — CONFRONTI CON IL PREVENTIVO DELL'ESERCIZIO PRECEDENTE

1. — RIPARTIZIONE ONERI.

Raggruppando le spese di cui alla tabella 2, per un raffronto con le corrispondenti voci dell'esercizio precedente, si possono trarre alcuni elementi specificativi:

TABELLA N. 4.

RIPARTIZIONE DEGLI ONERI	Esercizio 1956-1957	Esercizio 1957-1958
1	2	3
1. — Spese generali	20.519.742.000	23.162.276.000
2. — Per la manutenzione ordinaria delle opere esistenti . .	5.250.000.000	6.085.000.000
3. — Per le opere a carattere straordinario a pagamento im- mediato, e per contributi, sussidi, concorsi in una unica soluzione	31.500.000.000	36.900.000.000
4. — Id. id. in base a leggi speciali	75.721.500.000	66.425.100.000
5. — Per incremento delle spese per annualità	6.495.000.000	5.805.000.000
6. — Per annualità impegnate negli esercizi precedenti . . .	53.450.442.645	59.943.642.645
7. — Spese per movimento capitali	150.520	150.520
	192.936.835.165	198.321.169.165

a) la percentuale relativa alle spese generali è aumentata di circa il 12,8 per cento rispetto a quella dell'esercizio precedente, ed è salita in misura assai vicina al 2 per cento del totale delle spese;

b) l'aumento di spesa di lire 5.384.334.000 si traduce in realtà in una diminuzione degli stanziamenti relativi alle opere;

c) l'onere relativo alle manutenzioni ordinarie (punto 2) e quello relativo alle opere a carattere straordinario a pagamento immediato (punto 3) sono aumentati in misura leggermente superiore al maggior costo delle costruzioni, che è pari al 2 per cento;

d) grave è la riduzione degli stanziamenti

relativi ai punti 4) e 5), resa ancor più sensibile dall'aumentato costo delle costruzioni. Al punto 6) è indicato l'importo delle annualità impegnate negli esercizi precedenti; esse rappresentano ormai il 30,22 per cento del totale delle spese; e poichè non consentono alcun investimento e non sono che un debito finanziario, se ne richiede da tempo lo stralcio dal bilancio di previsione del Ministero dei lavori pubblici e l'inclusione in quello del Ministero del tesoro;

e) Dopo la compilazione dello stato di previsione, con ulteriori provvedimenti legislativi sono state aumentate le disponibilità, come risulta dal seguente elenco:

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

2. — STANZIAMENTI COMPLEMENTARI.

I - Stanziamenti complementari con finanziamento previsto a carico di fondi speciali iscritti nel bilancio del tesoro:	
1) spese per il Territorio di Trieste	L. 5.409.000.000
2) Porto di Genova	» 3.000.000.000
3) Canale navigabile Migliarino-Ostellato-Porto Garibaldi	» 200.000.000
4) Revisione prezzi opere danni di guerra - Porto di Genova	» 100.000.000
5) Terremoti in provincia di Foggia	» 180.000.000
6) Adeguamenti stipendi	» 2.744.355.000
7) Salvaguardia carattere lagunare	» 150.000.000
8) Sede della Corte dei Conti	» 100.000.000
9) Politecnico di Torino	» 600.000.000
10) Università di Bologna	» 180.000.000
11) Sede Ministero della marina mercantile	» 200.000.000
12) Valico frontiera Brogeda	» 515.000.000
13) Università degli studi di Bari	» 280.000.000
14) Contributo comune di Cascia	» 50.000.000
15) Sistemazione strade provincia di Perugia	» 100.000.000
sommano	L. 13.808.355.000

II - Stanziamenti complementari provenienti da bilanci di altri Ministeri L. 275.000.000

III - Stanziamenti derivanti da prelevamenti da farsi dai fondi di riserva » 1.175.134.150

IV - Escavazione porti e spiagge » 100.138.408

V - Trasferimento fondi dal Ministero dei lavori pubblici al Ministero dell'agricoltura » 5.000.000.000

Sommano L. 20.358.627.558

Si aggiunge la somma di spesa di bilancio L. 192.936.835.165

Totale disponibilità per l'esercizio 1956-57 . . . L. 213.295.462.723

3. — RIPARTIZIONE INVESTIMENTI.

Ma, indipendentemente dagli stanziamenti complementari occorsi nell'esercizio precedente, e per i quali le spese previste nel preventivo 1956-57 salirono di oltre 20.358 milioni, ossia di oltre il 10,5 per cento, e limitando il raffronto alle sole cifre quali figurano nei due preventivi di spesa dei due esercizi, possiamo concludere che l'effettiva previsione afferente le opere da eseguire o da sovvenzionare nell'esercizio 1957-58, compresi 16 miliardi per la A.N.A.S., in confronto dell'esercizio precedente, appare come dal seguente prospetto:

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

	Esercizio 1956-57	Esercizio 1957-58	Differenza
a) opere a pagamento immediato per leggi organiche	17.200	20.400	+ 3.200
b) danni bellici a pagamento immediato per leggi organiche . .	14.300	16.500	+ 2.200
c) autorizzazioni speciali a pagamento immediato	75.721	66.425	— 9.296
d) opere e contributi in annualità per nuovi limiti	6.455	5.805	— 650
	113.676	109.130	— 4.546

Per quanto riguarda in particolare la riduzione di stanziamenti, si precisa che la lettera c) si riferisce alla cessazione o riduzione dell'onere autorizzato dalle leggi per Salerno, per edifici universitari in Roma, per il risanamento dei « Sassi » di Matera, per l'aeroporto di Fiumicino ed altre; e che la differenza in meno di

650 milioni di cui alla lettera d) si traduce in un minore importo di opere di circa 13 miliardi.

L'entità degli investimenti complessivi (diretti e indiretti) realizzabili rispettivamente nei due esercizi si possono considerare come segue, espressi in miliardi di lire:

	Esercizio 1956-57	Esercizio 1957-58	Differenza
Opere direttamente ed indirettamente realizzabili con pagamento immediato	113	106	— 7
Opere direttamente ed indirettamente realizzabili con pagamento in annualità	152	134	— 18
	265	240	— 25

4. — I RESIDUI PASSIVI.

La consistenza dei residui passivi ammontava — alla fine dell'esercizio 1955-56 — alla imponente somma di 393.142 milioni di lire.

Per accertarne la consistenza alla fine dell'esercizio 1956-57, le operazioni di chiusura della contabilità sono ancora in corso; ma si può ritenere che essa si aggirerà sui 420 miliardi di lire, con l'aumento di circa 27 miliardi sull'accertamento precedente.

Non si può disconoscere che l'Amministrazione dei lavori pubblici, con una maggiore

speditezza nell'espletamento delle procedure, ha cercato di opporsi a un ulteriore aggravamento dei residui; ma bisogna tener presenti particolarmente le cause e le origini dei residui.

I residui, infatti, in parte si riferiscono a lavori sovvenzionati con contributi poliennali (i quali costituiscono veri e propri debiti dello Stato); e per altra parte, ad opere la cui esecuzione richiede un tempo che supera la durata dell'esercizio nel quale i relativi fondi sono stati impegnati.

Perciò, fino a quando il bilancio sarà di com-

petenza, l'entità dei residui non potrà essere ridotta di molto.

L'onorevole Di Leo, relatore per l'altro ramo del Parlamento, ha sottoposto, come contributo alla soluzione del problema, alcune proposte all'esame dei colleghi e alle decisioni del Ministro, quali:

a) riforme legislative relativamente alla concessione di contributi in annualità, al fine di coordinare la concessione del concorso statale, con la concessione del mutuo;

b) la revisione dell'Albo nazionale degli appaltatori;

c) la riforma del capitolato generale d'appalto, al fine di snellire le procedure, con conseguente vantaggio della speditezza di lavoro degli uffici amministrativi.

L'onorevole Ministro dei lavori pubblici, su questo argomento, nella seduta del 3 corrente della Camera dei deputati, ha dichiarato che una delle sue prime preoccupazioni è stata quella di dare nuovo e più vigoroso impulso alla spesa. Davanti a oltre 370 miliardi di residui fondi all'inizio della sua gestione, non ha avuto esitazioni, e oggi si è scesi a 270 mi-

liardi; cifra che diminuirà ancora. Allo stanziamento deve seguire, nel più breve tempo possibile, la esecuzione dell'opera.

« Molti giustamente si lamentano delle lungaggini burocratiche che si frappongono ad una celere approvazione dei progetti e dei lavori in genere. Ha a questo proposito impartito precise e categoriche disposizioni affinché si operi a snellire e a revisionare l'attuale complessa struttura dei capitolati. Anche per i collaudi si stabilirà un coordinamento e un ordine distributivo più consono alle necessità generali ».

III. — IMPORTO DELLE FORNITURE E DELLE OPERE ESEGUIBILI.

Dalla relazione dell'onorevole Di Leo riportiamo la tabella degli « Investimenti », con gli stanziamenti e i limiti di impegno relativi a investimenti da realizzare, a totale o parziale carico dello Stato, e con il totale delle opere realizzabile in dipendenza degli stanziamenti stessi.

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Capitolo	OGGETTO	Stanziamen- ti per investimen- ti di esercizi precedenti	Stanziamen- ti per investimen- ti a totale carico dello Stato	Stanziamen- ti e limiti per investimen- ti a parziale carico dello Stato	Programmi realizzabili dallo Stato (colonne 2 + 3) e da Enti e privati
		(1)	(2)	(3)	(4)
37	Spese per l'acquisto di autoveicoli, ecc.	—	18	—	18
41	Genio civile e Magistrato per il Po	—	100	—	100
53	Spese per l'impianto e il funzionamento	—	30	—	30
129	Opere stradali, ecc.	—	—	15	20
130	Opere relative alla viabilità ordinaria, ecc.	—	1.279	—	1.356
131	Lavori a cura dell'A. N. A. S.	—	4.000	—	4.000
132	Costruzioni di autostrade, ecc.	—	12.000	—	12.000
133	Costruzioni a cura dello Stato	—	3.000	—	3.000
134	Recuperi, rinnovazioni, ecc.	—	300	—	300
135	Lavori di ripristino delle opere ecc.	—	3.500	—	3.500
136	Opere idrauliche e vie navigabili	—	1.250	—	1.550
137	Spese per la sistemazione idraulica	—	—	—	—
138	Opere da eseguirsi dallo Stato	—	5	—	5
139	Concorso dello Stato nella costruzione, ecc.	—	2.000	—	2.300
140	Provvedimenti per l'eliminazione, ecc.	—	19.000	—	19.000
141	Acquedotti, opere igieniche e sanitarie	—	—	—	—
142	Contributi straordinari a favore ecc.	—	5	—	5
143	Alluvioni, piene, frane, ecc.	—	200	100	390
144	Terremoti: lavori a cura dello Stato	—	—	—	—
145	Spese per la concessione di sussidi	—	—	500	1.000
146	Spese in dipendenza di danni bellici	—	850	—	850
147	Spese per la costruzione di strade ferrate	—	3.850	—	3.850
148	Spese per l'apprestamento dei materiali ecc.	—	800	—	800
149	Spese in dipendenza di danni bellici	—	500	30	540
150	Opere relative alla viabilità, ecc.	—	1.457	—	1.544
151	Spese per l'esecuzione di altre opere	—	4.010	250	4.400
152	Spese in dipendenza di danni bellici	—	92	8	108
153	Opere relative alla viabilità, ecc.	—	260	—	212
154	Spese per l'esecuzione di altre opere	—	325	—	330
155	Spese in dipendenza di danni bellici	—	770	—	781
156	Opere relative alla viabilità, ecc.	—	421	—	445
157	Spese per l'esecuzione di altre opere	—	1.570	100	1.689
158	Spese in dipendenza di danni bellici	—	1.120	30	1.186
159	Opere relative alla viabilità, ecc.	—	791	—	839
160	Spese per l'esecuzione di altre opere	—	1.010	100	1.126
161	Spese in dipendenza, ecc.	—	530	20	559

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Capitolo	OGGETTO	Stanziamen- ti per investimen- ti di esercizi precedenti	Stanziamen- ti per investimen- ti a totale carico dello Stato	Stanziamen- ti e limiti per investimen- ti a parziale carico dello Stato	Programmi realizzabili dallo Stato (colonne 2 + 3) e da Enti e privati
		(1)	(2)	(3)	(4)
162	Opere relative alla viabilità, ecc.	--	816	--	864
163	Spese per l'esecuzione di altre opere	--	565	--	572
164	Spese in dipendenza di danni bellici ecc	--	2.130	100	2.293
165	Opere relative alla viabilità, ecc.	--	824	--	873
166	Spese per l'esecuzione di altre opere	--	2.955	310	3.313
167	Spese in dipendenza di danni bellici	--	1.195	15	1.230
168	Opere relative alla viabilità, ecc.	--	872	--	924
169	Spese per l'esecuzione di altre opere	--	2.115	260	2.411
170	Spese in dipendenza di danni bellici	--	700	--	711
171	Opere relative alla viabilità, ecc.	--	935	--	991
172	Spese per l'esecuzione di altre opere	--	200	20	230
173	Spese in dipendenza di danni bellici	--	160	--	163
174	Opere relative alla viabilità, ecc.	--	252	--	267
175	Spese per l'esecuzione di altre opere	--	390	20	416
176	Spese in dipendenza di danni bellici	--	950	--	965
177	Opere relative alla viabilità, ecc.	--	923	--	978
178	Spese per l'esecuzione di altre opere	--	2.350	--	2.386
179	Spese in dipendenza di danni bellici	--	1.100	100	1.218
180	Spese per l'esecuzione di altre opere	--	400	30	436
181	Spese in dipendenza di danni bellici	--	4.400	330	4.436
182	Spese per l'esecuzione di altre opere	--	1.250	--	1.269
183	Spese in dipendenza di danni bellici	--	620	--	630
184	Provvidenze per danni, ecc.	--	150	--	150
185	Spese per l'esecuzione di altre opere	--	595	--	604
186	Spese in dipendenza di danni bellici	--	600	--	609
187	Spese per l'esecuzione di altre opere	--	410	--	416
188	Spese in dipendenza di danni bellici	--	380	--	386
189	Spese per l'esecuzione di altre opere	--	1.100	100	1.218
190	Spese in dipendenza di danni bellici	--	1.100	100	1.218
191	Spese per l'esecuzione di altre opere	--	1.145	100	1.264
192	Spese in dipendenza di danni bellici	--	370	--	376
193	Spese per l'esecuzione di altre opere	--	1.800	--	1.827
194	Assegnazione per la sistemazione, ecc.	--	--	--	--
195	Assegnazione per spese, ecc.	--	--	--	--
196	Assegnazione per spese, ecc.	--	--	--	--
197	Opere stradali, ecc.	18	--	--	--

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Capitolo	OGGETTO	Stanziamen- ti per investimen- ti di eserci- zi precedenti	Stanziamen- ti per investimen- ti a totale carico dello Stato	Stanziamen- ti e limiti per investimen- ti a parziale carico dello Stato	Programmi realizzabili dallo Stato (colonne 2+3) e da Enti e privati
		(1)	(2)	(3)	(4)
198	Concorsi e sussidi	2.035	—	135	3.240
199	Opere marittime	11	—	—	—
200	Concorsi e sussidi	240	—	5	120
201	Opere marittime	302	—	—	—
202	Opere idrauliche	5.380	—	99	1.436
203	Concorsi e sussidi	395	—	60	1.260
204	Opere idrauliche	948	—	—	—
205	Opere edilizie	42	—	—	—
206	Concorsi e sussidi	7.745	—	1.500	30.000
207	Opere edilizie	807	—	—	—
208	Edilizia economica	1.152	—	—	—
209	Contributi costanti, ecc.	18.873	—	3.000	75.000
210	Acquedotti, opere igieniche e sanitarie	128	—	—	—
211	Concorsi e sussidi	5.700	—	525	11.025
212	Contributi costanti, ecc.	95	—	20	520
213	Opere in dipendenza, ecc.	1	—	—	—
214	Opere in dipendenza, ecc.	9	—	—	—
215	Contributi trentennali, ecc.	6.070	—	320	7.880
216	Contributi trentacinquennali, ecc.	235	—	40	2.600
217	Annualità trentennali, ecc.	1.965	—	—	—
218	Annualità trentennali, ecc.	1.048	—	100	1.450
219	Annualità trentennali, ecc.	688	—	—	—
220	Ricostruzione e riparazione, ecc.	1.356	—	—	—
221	Ricostruzione e riparazione, ecc.	62	—	—	—
222	Costruzione del nuovo aeroporto di Roma	276	—	—	—
223	Contributi trentacinquennali, ecc.	2.250	—	—	—
224	Contributi trentacinquennali, ecc.	1.838	—	—	—
225	Contributo costante, ecc.	50	—	—	—
226	Annualità trentennali, ecc.	150	—	—	—
227	Annualità trentennali, ecc.	88	—	—	—
228	Fondo indiviso	—	2.000	—	2.000
229	Cantieri scuola	—	500	—	500
230	Annualità dovute alla Cassa depositi e prestiti	—	—	—	—
	Totale	59.957	101.235	8.442	240.508

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

La ripartizione per settori di competenza del suddetto importo (col. 4) è la seguente:

a cura dell'Amministrazione centrale	Milioni	190.345
a cura degli uffici decentralizzati	»	50.163
	Milioni	<u>240.508</u>

La notevole differenza fra il Ministero ed i Provveditorati è dovuta al fatto che i capitoli delle opere da eseguire con pagamenti in annualità sono tutti in gestione ministeriale.

Tenuto conto delle modalità di pagamento, gli investimenti possono così distinguersi a seconda che siano realizzabili:

con pagamenti in unica soluzione	Milioni	105.977
con pagamenti differiti »	»	134.531
	Milioni	<u>240.508</u>

Infine, per settori di opere, gli investimenti vengono così ripartiti:

Opere stradali	Milioni	26.413
Opere igieniche	»	16.869
Opere idrauliche	»	15.794
Danni bellici	»	34.901
Opere marittime	»	6.920
Opere edilizie	»	131.836
Nuove costruzioni ferroviarie	»	3.850
Altre opere	»	3.925
	Milioni	<u>240.508</u>

* * *

IV. — IL PERSONALE E LA RIORGANIZZAZIONE DEGLI UFFICI

Come è noto non sono stati concessi ampliamenti di organici in sede di attuazione della legge delega, cosicchè si è cristallizzata la par-

ticolare situazione del Ministero dei lavori pubblici, nel quale, su 16.000 impiegati, ben 10.000 appartengono ai ruoli aggiunti (già ruoli speciali transitori), o non di ruolo.

Poichè il personale di questi ruoli che cessa dal servizio, per qualsiasi motivo, non può essere sostituito, è chiaro che il funzionamento degli uffici ne debba risentire e fra un certo numero di anni la situazione diverrà insostenibile.

D'altra parte il personale assunto attraverso concorsi ha bisogno di una preparazione che solo l'esperienza può dare; e pertanto il problema degli organici deve essere risolto con particolare urgenza.

Altro problema che più volte il Parlamento ha segnalato come particolarmente delicato ed urgente, è quello del reclutamento degli ingegneri e dei tecnici per il Genio civile; la scarsa affluenza di elementi idonei ai concorsi è probabilmente dovuta all'insufficiente retribuzione offerta.

Poichè non è possibile assolvere, con personale insufficiente, alle sempre più gravose mansioni attribuite al personale tecnico del Genio civile, il Senato è certo che l'onorevole Ministro vorrà studiare come modificare le condizioni offerte ai giovani ingegneri e poter così coprire i posti di ruolo nel più breve tempo possibile.

Inoltre la Commissione si permette di richiamare all'attenzione dell'onorevole Ministro la necessità della valorizzazione dell'elemento tecnico nell'Amministrazione dei lavori pubblici, col potenziamento del Servizio tecnico centrale dei Provveditorati.

Troppo gravi gli inconvenienti che si verificano quando i Provveditori non hanno la possibilità di reggere per un certo numero di anni una sede: tutto il funzionamento del settore dei Lavori pubblici della regione ne risente.

Anche in considerazione che lo schema Vannoni, col passare degli anni, prevede sempre maggiori stanziamenti nei settori di competenza del Ministero dei lavori pubblici (ed è evidente la necessità che gli uffici dispongano tempestivamente del personale necessario e specializzato) la Commissione fa voti che venga al più presto trovata una soluzione ai problemi sopraesposti.

V. — CONSIDERAZIONI SU ALCUNI SETTORI

1. — RICOSTRUZIONE EDIFICI PRIVATI.

Lo stanziamento del capitolo 215 di lire 320.000.000 in annualità trentannali non consente che una ridotta attività in questo settore, in quanto le pratiche in corso di istruttoria avrebbero richiesto uno stanziamento dieci volte superiore.

Tuttavia è doveroso dare atto che i vani riparati dalla fine della guerra, in base ai fondi per la ricostruzione, sono stati oltre quattro milioni e seicentomila, e quelli ricostruiti oltre quattrocotodiecimila, con una spesa totale di circa 360 miliardi.

2. — PIANI DI RICOSTRUZIONE.

Lo stanziamento del capitolo 218 del bilancio di previsione è veramente inadeguato al fabbisogno ed è da augurarsi che nei prossimi esercizi esso venga congruamente aumentato.

Con gli stanziamenti precedenti sono stati finanziati 119 piani di ricostruzione, solo in parte ultimati, per un valore capitale pari a quasi 17 miliardi.

Sono ancora da finanziare 72 piani e da completarne altri 100 per un importo in annualità di un miliardo e duecento milioni circa, pari a circa 20 miliardi di lavori.

3. — URBANISTICA.

L'attività propulsiva ed organizzativa del Ministero in questo settore, e le dichiarazioni impegnative dell'onorevole Ministro fatte, al riguardo, alla Camera dei Deputati, debbono essere segnalate con compiacimento; come, con compiacimento, si deve dare atto che nel Paese si è venuta formando una coscienza urbanistica che sta dando frutti positivi.

Gli strumenti mediante i quali si attua la disciplina urbanistica, sono, come è noto, essenzialmente i piani regionali di coordinamento, i piani regolatori comunali, i regolamenti edilizi.

Gli studi per i piani regionali di coordinamento procedono attivamente; gli studi e le

indagini che debbono essere svolte sono veramente complessi e vengono sviluppati, sotto la guida di Comitati regionali, da Comitati provinciali coadiuvati da esperti.

Data la mole e la complessità degli interessi e delle situazioni locali, specie nelle regioni ad economia più avanzata, è da raccomandare che i piani regionali vengano impostati in modo da non superare i limiti fissati dalla legge urbanistica, e da evitare difficoltà di realizzazione che potrebbero dimostrarsi insuperabili.

Nel settore dei piani regolatori comunali la attività è pure intensa e soddisfacente. Come è noto il Ministero ha pubblicato, in tempi successivi, tre elenchi comprendenti 316 Comuni obbligati a redigere il piano regolatore generale, ed è particolarmente confortante constatare che numerosi Comuni non compresi negli elenchi ministeriali, hanno deliberato e intrapreso gli studi per il piano regolatore generale.

Da parte sua il Ministero ha svolto una attiva e proficua opera di assistenza ai Comuni interessati, con risultati degni di rilievo.

Purtroppo i piani approvati sino ad oggi sono circa 30, e solo altri quaranta sono in fase di avanzata istruttoria.

È da augurarsi che i conflitti di competenza, che hanno provocato una battuta di arresto in qualche procedura, vengano sollecitamente rimossi, e il maggior numero possibile di Comuni possa disporre entro breve tempo del piano regolatore.

Anche nel settore dei regolamenti edilizi integrati dai « programmi di fabbricazione », l'attività del Ministero ha avuto consapevole rispondenza da parte delle amministrazioni comunali, e pertanto i nuovi regolamenti sono approvati in numero sempre crescente.

Lo stato di previsione che viene sottoposto al nostro esame, al capitolo 107 determina in 65 milioni lo stanziamento complessivo per gli uffici regionali incaricati dello studio dei piani di coordinamento. L'esiguità della somma è di tutta evidenza; in qualche caso si è potuto supplire alla carenza di mezzi con l'apporto di Enti locali interessati; ma troppo spesso l'andamento degli studi ne risente in modo grave.

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

4. — OPERE IGIENICHE.

Il fabbisogno relativo alle opere igieniche (acquedotti, fognature, ospedali) è valutato complessivamente in circa 400 miliardi, mentre lo stanziamento di bilancio per contributi trentacinquennali è di 525 milioni (capitolo 211), che consente lavori per 10-12 miliardi: le leggi per la proroga della Cassa del mezzogiorno e per le zone depresse del Centro-nord consentiranno di completare le opere cui era stato assicurato solo un parziale finanziamento e d'incrementare la costruzione di acquedotti e di fognature in altre zone nelle quali si erano rilevate inderogabili necessità.

In relazione alle constatate grandi necessità sarebbe tuttavia da augurarsi che nei prossimi anni gli stanziamenti per contributi in annualità venissero congruamente aumentati sino a riportarli al livello di 700-1000 milioni.

Cospicua attività in questo settore è quella conseguente alle leggi speciali per Roma (28

febbraio 1953, n. 103) e per Napoli (9 aprile 1953, n. 297) con le quali il comune di Roma, quello di Napoli e la provincia di Napoli sono stati autorizzati a contrarre mutui per complessivi 95 miliardi con la Cassa DD. PP. per l'esecuzione di opere di loro competenza col contributo dello Stato.

5. — EDILIZIA POPOLARE ED ECONOMICA. — (Leggi 8 maggio 1947, n. 399; 2 luglio 1949, n. 408; 28 febbraio 1949, n. 43 per l'I.N.A.-Casa; 10 agosto 1950, n. 715; 9 agosto 1954, n. 705).

Sono da ricordare gli interventi dello Stato per l'incremento del patrimonio edilizio nazionale, mediante le concessioni di concorsi in capitale e di contributi in annualità; per cui, dall'esercizio 1947-48 all'esercizio 1956-57, lo Stato ha concesso contributi per complessive lire 20.146.209.123, corrispondenti a un programma di lavori di lire 549.637.155.365 ripartiti fra i vari Enti:

1) Istituti case popolari e Incis	L.	188.899.815.759	Cont. L.	6.898.459.793
2) Comuni e Provincie	»	46.601.793.622	»	1.575.637.962
3) Enti vari	»	51.275.783.528	»	1.878.337.167
4) Cooperative	».	262.859.762.456	»	9.793.774.181
Totali	L.	549.637.155.365	L.	20.146.209.103

In base a tali stanziamenti, al 31 dicembre 1956, gli Enti interessati avevano realizzato i seguenti programmi:

	Alloggi	Vani
1) Istituti case popolari e Incis	N. 81.180	N. 385.000
2) Comuni e Provincie	» 15.620	» 88.440
3) Enti vari	» 9.070	» 51.600
4) Cooperative edilizie	» 26.480	» 164.160
Totali	N. 132.350	N. 689.200

con la spesa di lire 325.500.000.000.

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Alla stessa data erano in corso di esecuzione i seguenti programmi:

	Alloggi	Vani
1) Istituti case popolari e Incis	N. 12.100	N. 46.950
2) Comuni e Provincie	» 1.700	» 8.400
3) Enti vari	» 1.800	» 10.280
4) Cooperative edilizie	» 10.300	» 70.300
	<hr/>	<hr/>
Totali	N. 25.900	N. 135.930
	<hr/>	<hr/>

della spesa presunta di lire 82.100.000.000.

Pure nel campo dell'edilizia popolare sono da ricordare notevoli oneri sostenuti dallo Stato per risolvere particolari problemi, quali:

a) La costruzione di case ultrapopolari in Napoli, con lo stanziamento di lire 6 miliardi (legge 20 marzo 1952, n. 200);

b) La demolizione dei « Sassi » di Matera, con lo stanziamento di lire 4.500 milioni (legge 17 maggio 1952, n. 619);

c) La costruzione di case per i profughi, con lo stanziamento di 9 miliardi di lire (legge 4 marzo 1952, n. 137).

Con tali provvedimenti si realizzarono, nel complesso, 11.000 alloggi con 57.000 vani circa.

È pure da ricordare la legge 10 aprile 1947, n. 261 per la costruzione di nuovi alloggi per i senza tetto, con la spesa prevista di lire 125 miliardi, per la costruzione di circa 90.000 alloggi con 355.000 vani.

E infine la legge 9 agosto 1954, n. 640 relativa alla costruzione di abitazioni, ed alla eliminazione di case malsane, e per la quale sono stati stanziati 168 miliardi di lire in otto esercizi, dal 1953-54 al 1960-61. Nei primi quattro esercizi sono state effettuate concessioni per complessivi 63 miliardi di lire; e superate le prime giustificabili difficoltà, i programmi costruttivi si svolgono regolarmente e celermente. Al 31 dicembre 1956 erano già ultimati o in corso di costruzione oltre 20.000 alloggi con 98 mila vani per una spesa di circa 27 miliardi di lire,

Le cooperative edilizie, delle quali ci siamo occupati costantemente anche nelle discussioni dei bilanci dei precedenti esercizi, hanno esplicato una funzione utile specialmente per il ceto medio che ha potuto assicurarsi il contributo statale; ma 13.000 cooperative attendono ancora (e parecchie di esse attendono da anni) il contributo dello Stato e il finanziamento; e vorremmo augurare che lo Stato potesse trovarsi nelle condizioni di soddisfare tali esigenze.

Ma in questa occasione dobbiamo far presente altre esigenze che interessano vivamente altri ceti più modesti, di impiegati e di operai che non hanno una casa e che desiderano di avere una casa propria.

È aspirazione degli assegnatari di case dello Stato, dei Comuni, delle Provincie, degli Istituti autonomi delle case popolari, dello I.N.C.I.S. e di altri enti pubblici di avere in assegnazione con riscatto l'appartamento da essi abitato.

Altri attendono l'assegnazione di un appartamento dagli stessi enti, ma con vivo desiderio di ottenerlo con possibilità di riscatto.

La Commissione, tenute presenti con molto compiacimento le dichiarazioni fatte dall'onorevole Ministro alla Camera dei deputati su questo stesso argomento, è stata unanime nel riconoscere la legittimità della richiesta e la opportunità di accoglierla con la maggiore premura.

La Commissione pensa che tali enti, e particolarmente l'I.N.C.I.S. e gli Istituti autonomi delle Case popolari, dovrebbero essere autorizzati intanto a costruire (e lo Stato dovrebbe

porli — con i relativi contributi — nella possibilità di farlo) nuove case di abitazione popolari ed economiche, da assegnare in affitto con riscatto mediante il pagamento di una quota di ammortamento entro 20 anni, sulla base del tasso il più basso possibile.

6. — EDIFICI PUBBLICI.

Si fa presente che, con le normali assegnazioni di bilancio, non è possibile procedere alla costruzione di nuovi edifici pubblici, perchè le assegnazioni di bilancio consentono quasi appena di sopperire alle necessità della manutenzione.

Tra le più importanti opere da eseguire o in corso di esecuzione in base a speciali autorizzazioni di spesa, possono menzionarsi le seguenti:

nuova sede del Ministero degli affari esteri alla Farnesina (spesa prevista in lire 6 miliardi e 664.000.000), legge 31 luglio 1952;

costruzione edifici giudiziari in Roma, Napoli e Bari (spesa a carico dello Stato lire 10.000.000.000), legge 25 aprile 1957, numero 309;

costruzione sede della Corte dei conti (spesa prevista in lire 1.300.000.000), leggi 29 maggio 1954, n. 315, e 26 luglio 1956, n. 861;

edifici finanziari di Torino e Firenze (spesa prevista in lire 1.000.000.000), legge 10 aprile 1953, n. 311.

7. — CASE COMUNALI.

La legge 15 marzo 1953, n. 184, consente la concessione di contributi statali per la costruzione e l'ampliamento degli edifici destinati a sedi municipali.

Negli esercizi precedenti, a partire dal 1954-1955 fino al 1956-57, sono state stanziati nel complesso lire 95 milioni, cifra piuttosto esigua, che consente di accogliere richieste in numero ridottissimo.

Nel bilancio di previsione 1957-58 è stabilito il limite di impegno di 20 milioni, che corrisponde ad un importo di opere per circa 500 milioni.

Per dare, quindi, pratica applicazione alla legge ed avviare a soluzione il problema, necessita un aumento della cifra dei contributi.

Anche in questo settore si incontrano le difficoltà di reperimento del mutuo da parte degli enti beneficiari, più volte denunciate.

8. — EDILIZIA SCOLASTICA.

Per la costruzione degli edifici scolastici, per le scuole elementari, medie e di avviamento, si provvede mediante la concessione di contributi costanti trentacinquennali, commisurati alla spesa per la esecuzione delle opere.

Alla costruzione di tali edifici provvedono le Province ed i Comuni, avvalendosi delle agevolazioni previste dalle vigenti disposizioni di legge.

La materia era prima regolata dalla legge 3 agosto 1949, n. 589 che a partire dall'esercizio 1949-50 e fino all'esercizio 1953-54, ha consentito limiti d'impegno nel quinquennio per complessive lire 3.170.000.000 rendendo possibile la realizzazione di un programma lavori di circa lire 72.000.000.000.

Allo scopo di condurre ad integrale soluzione l'assillante problema è intervenuta la legge 9 agosto 1954, n. 645, che negli esercizi dal 1954-1955 al 1963-64 ha disposto la concessione di limiti di impegno per lire 1.500.000.000 annui, i quali consentono annualmente la realizzazione di un importo di opere pari a lire 30 miliardi.

Recenti statistiche ufficiali del Ministero della pubblica istruzione rilevano che alla scuola elementare mancano numero 69.000 aule e 15 mila e 500 ne mancano alle scuole secondarie. Partendo da un costo di 3 milioni per aula, gli stanziamenti predisposti possono considerarsi sufficienti a coprire il fabbisogno di aule scolastiche nel decennio di applicazione della legge, anche tenuto conto della popolazione scolastica obbligatoria.

Ciò nonostante, poichè la stragrande maggioranza delle Province e dei Comuni non hanno la disponibilità degli ingenti mezzi occorrenti, nè gli enti finanziatori sono attualmente in grado di soddisfare tutte le esigenze, il problema non può considerarsi risolto se non si consente il contemporaneo soddisfacimento della richiesta di mutuo degli enti locali.

Resta, quindi, insoluto il problema dei finanziamenti, che impedisce la tempestiva realizzazione delle opere ammesse a contributo e determina l'accrescimento della già cospicua massa dei residui.

9. — L'U.N.R.R.A.-CASAS. PRIMA GIUNTA.)

Più volte in sede di discussione del Bilancio dei lavori pubblici sono state poste in evidenza le particolari caratteristiche dell'U.N.R.R.A.-Casas e l'attività che questo organismo ha svolto e svolge nelle zone più sinistrate dalla guerra, in quelle colpite da calamità naturali, in quelle depresse, per soddisfare le necessità di alloggio delle categorie più disagiate.

La rigorosa interpretazione delle aspettative e delle particolari condizioni sociali ed economiche del proprio settore di intervento costituiscono i presupposti sui quali il C.A.S.A.S. ha predisposto i propri interventi che hanno assunto ed assumono, pertanto, peculiari aspetti degni della massima considerazione. Basti ricordare, perchè illustrati negli anni decorsi, i programmi di servizio sociale, che sperimentati per la prima volta in Italia, sono ormai attuati da quasi tutti i grandi organismi edilizi; i programmi di aiuto a favore dei sinistrati di guer-

ra; la semplificazione delle procedure e la conseguente snellezza e rapidità nella progettazione ed esecuzione dei lavori; la realizzazione di opere rispondenti in tutto ai più moderni criteri tecnici ed urbanistici con la realizzazione anche di complessi organici dotati di tutti i servizi, quali il borgo La Martella (Matera), ed i nuclei realizzati a Trieste (Chiarbola, ecc.) per conto dell'Opera per l'assistenza ai profughi Giuliani-Dalmati.

L'anno 1956 e più ancora il primo semestre del 1957, hanno segnato per la Prima giunta U.N.R.R.A.-Casas una forte ripresa di attività, determinata soprattutto dalla realizzazione del programma predisposto dal Ministero dei lavori pubblici in applicazione della legge 9 agosto 1954, n. 640, per la eliminazione delle abitazioni malsane.

I dati relativi all'attività edilizia svolta dall'U.N.R.R.A.-Casas dal 1946 al 30 giugno 1957 sono riepilogati nella tabella seguente:

TABELLA N. 6

UNRRA-CASAS - PRIMA GIUNTA
RIEPILOGO ATTIVITA' EDILIZIA FINO AL 30-6-1957

REGIONI	Ultimati			In corso			Programmati
	Case	Alloggi	Vani	Case	Alloggi	Vani	Alloggi
Piemonte	—	—	—	3	40	200	660
Lombardia	30	120	664	—	—	—	166
Trentino-Alto Adige	9	32	193	15	124	686	414
Veneto	415	1.715	9.272	52	203	1.117	713
Friuli-Venezia Giulia	240	1.142	6.287	76	486	2.448	913
Liguria	35	228	1.249	—	—	—	—
Emilia-Romagna	381	1.588	8.319	6	30	150	20
Toscana	182	744	3.981	5	60	360	330
Marche	139	585	2.959	—	—	—	—
Abruzzo-Molise	176	752	3.887	33	242	1.210	890
Lazio	352	1.173	6.421	20	220	1.239	332
Campania	105	694	3.566	29	372	1.915	2.426
Lucania	185	316	2.270	109	224	1.370	150
Puglie	46	290	1.462	50	436	1.970	644
Calabria	277	1.016	5.328	73	418	2.010	2.610
Sicilia	342	1.111	6.572	108	160	948	928
Sardegna	12	48	256	2	29	156	676
TOTALI . . .	2.926	11.554	62.586	581	3.044	15.779	11.872

Per quanto riguarda il 1° semestre dell'anno in corso, l'opera del C.A.S.A.S. si può così riepilogare:

	Alloggi	Vani
lavori ultimati	1.042	5.451
lavori iniziati	824	4.179
lavori appaltati	885	—

Tra le principali realizzazioni conseguite dal C.A.S.A.S. nell'ultimo anno, va ricordata in modo particolare la ricostruzione del quartiere

« Ajetta » di Pietra Ligure (Savona) che rientra nel quadro delle provvidenze disposte dalla legge 27 dicembre 1953, n. 968, sui danni di guerra. Al criterio che ha informato la ricostruzione di Pietraligure si connette il disegno di legge n. 2024 comunicato alla Presidenza del Senato in data 18 giugno 1957 e recante disposizioni per agevolare la ricostruzione dei fabbricati danneggiati dalla guerra.

L'articolo 2 di detto disegno di legge, conformemente a quanto previsto dall'articolo 50 della citata legge, autorizza la Prima Giunta del

C.A.S.A.S. al finanziamento in corso d'opera dei lavori di ricostruzione affidati alla Giunta stessa, anticipando ai sinistrati interessati la differenza tra la effettiva spesa per la ricostruzione e l'importo del contributo concesso dallo Stato, sino ad un massimo di 500.000 lire per ogni unità immobiliare.

L'importanza di questa disposizione di legge è degna di nota, poichè è stata più volte riscontrata l'impossibilità, da parte del sinistrato, di dar corso alla ricostruzione della propria abitazione per mancanza dei mezzi necessari ad anticipare la somma richiesta. Autorizzando invece la Prima giunta ad anticipare il finanziamento — rimborsabile dal sinistrato in rate trimestrali senza interessi entro 4 anni dall'inizio dei lavori — si renderebbe validamente operante la legge n. 968, del 1953. Si avvierebbe così a soluzione il problema della ricostruzione che ancora oggi, a dodici anni dalla fine della guerra, è ben lontano dall'essere risolto.

È pertanto auspicabile che il disegno di legge n. 2024 possa sollecitamente essere preso in esame ed approvato.

I risultati, poi, conseguiti dal C.A.S.A.S. nel settore del servizio sociale inducono ad auspicare che tali attività possano essere esplicate con più larghezza di mezzi anche nel quadro dei nuovi nuclei edilizi che sorgeranno in attuazione della legge n. 640. A tale proposito va ricordato che gli articoli 6 e 12 della citata legge prevedono una percentuale esigua di fondi da destinare all'assistenza sociale, mentre appare auspicabile che detta percentuale sia adeguatamente potenziata, sì da permettere la creazione di centri sociali, asili, ecc. a favore delle famiglie che verranno a beneficiare della legge per la eliminazione delle abitazioni malsane.

Come già nel passato il C.A.S.A.S. ha proseguito nello studio e nell'attuazione di particolari indagini connesse con il problema dell'alloggio e con il problema degli insediamenti umani.

Alla indagine svolta in Abruzzo, nell'Agro Materano, in Sardegna, con il piano di popolamento della Nurra si è aggiunta quest'anno una particolare indagine-campione svolta nel Trentino con lo scopo di conoscere e di studiare tutti gli aspetti del problema dell'edilizia rurale nell'Arco alpino ed i rapporti intercorrenti tra

il problema stesso ed i fattori geografici ed economico-sociali nell'ambiente rurale.

Gli elementi emersi dallo studio meriterebbero di essere divulgati e conosciuti, in quanto toccano un problema fondamentale per la vita, l'economia, il progresso di masse notevoli di popolazione dell'intero Paese.

Il problema dell'edilizia rurale non è nuovo in Italia. Anche nel passato ventennio furono promosse crociate « per la casa sana, vasta ed accogliente alle generazioni contadine » che in effetti, però, non modificarono gran che la situazione dei rurali, relativamente alle loro condizioni alloggiative. Sul problema fu anche condotta un'indagine statistico-sanitaria i cui risultati devono ritenersi in linea di massima tuttora validi, perchè sono stati indirettamente confermati, in buona parte, dall'ultimo censimento della popolazione e dall'indagine parlamentare sulla miseria.

In questi ultimi tempi il problema è stato oggetto di vari Convegni ed anche di discussioni, ordini del giorno e proposte di legge in sede parlamentare.

Evidentemente il problema, in virtù anche di fattori collaterali e con esso interdipendenti, sta assumendo aspetti di una certa gravità.

Sarebbe pertanto augurabile che il problema stesso fosse avviato quanto prima verso un'organica e razionale soluzione, essendo palesi i benefici aspetti che un'azione in tal senso può determinare sul piano economico e su quello sociale nella vita delle popolazioni rurali.

10. — L'ISTITUTO NAZIONALE PER IL FINANZIAMENTO DELLA RICOSTRUZIONE.

Il complesso dell'opera di ricostruzione edilizia — che in diverse zone potrebbe portare un notevole contributo alla soluzione del problema della casa — è ostacolata dalla ridotta attività a cui, da due anni ormai, è costretto l'Istituto nazionale per il finanziamento della ricostruzione (I.N.F.I.R.).

Sorto come Seconda Giunta del C.A.S.A.S., questo Istituto ha svolto, a partire dal 1948, una vasta e proficua opera a favore dei piccoli proprietari di abitazioni colpiti dalla guerra che non disponevano di mezzi per effettuare la ricostruzione e, specie nei centri minori, non

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

avevano possibilità di ottenere le necessarie anticipazioni da altri istituti di credito.

Concedendo mutui a condizioni particolari e scontando i contributi riconosciuti dallo Stato, con un impiego complessivo di 95,2 miliardi di lire, l'I.N.F.I.R. ha dato alla riedificazione di oltre 370.000 vani di abitazioni, distribuiti fra tutte le regioni italiane (vedi tabelle allegate), un valido apporto, contribuendo sostanzialmente anche all'attuazione dei piani di ricostruzione. Il pratico esaurimento delle disponibilità attuali e future, costituite dal fondo di dotazione di 4 miliardi e da mutui della Cassa depositi e prestiti — autorizzati da successive disposizioni legislative — ha però determinato, già dall'inizio dello scorso anno, un arresto nella concessione di nuovi finanziamenti, così che resta sospeso l'accoglimento di oltre 1.600 domande per un ammontare di circa 17,5 miliardi, giacenti presso l'Istituto.

Tale arresto ha avuto immediate ripercussioni negative sul ritmo della ricostruzione edilizia, in specie nelle regioni più depresse, dove il problema della casa è particolarmente grave. La Commissione finanze e tesoro della Camera dei deputati ha pertanto preso in esame uno schema di provvedimento (proposta di legge n. 2205 del 20 aprile 1956) con il quale si autorizza la Cassa depositi e prestiti ad erogare all'Istituto, fino al 31 dicembre 1964, nuovi mutui per un ammontare massimo di 5 miliardi annui.

L'approvazione del provvedimento permetterebbe di far fronte alle più impellenti necessità dell'I.N.F.I.R., che in un decennio di attività ha dato indiscutibile prova di saper assolvere egregiamente ad un compito di grande importanza nel campo edilizio, acquistando chiari titoli di fiducia e di benemerenza.

TABELLA N. 7.

IMPEGNI DI FINANZIAMENTO DELL'I.N.F.I.R.

ANNI	SOMME IMPEGNATE (migliaia di lire)		VANI (Numero)	
	Nell'anno	Cumulativo a fine anno	Nell'anno	Cumulativo a fine anno
1948	561.881	561.881	1.976	1.976
1949	4.190.766	4.692.647	17.260	19.236
1950	9.268.719	13.961.366	38.925	58.161
1951	20.777.359	34.678.725	84.611	142.772
1952	11.597.860	46.276.585	43.489	186.261
1953	23.602.331	69.278.916	91.586	277.847
1954	6.158.625	75.437.541	24.469	302.256
1955	12.974.377	88.411.918	44.011	346.267
1956	6.797.687	95.209.605	27.028	373.295

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA N. 8.

IMPEGNI DI FINANZIAMENTO DELL'INFIR ALLA FINE DEL 1956

REGIONI	IMPORTI (lire)	VANI (numero)
Piemonte e Val d'Aosta	3.651.943.993	14.742
Lombardia	4.838.095.610	21.258
Tre Venezie	7.048.211.341	27.632
Liguria	7.053.126.416	27.492
Emilia-Romagna	16.345.209.560	63.190
SETTENTRIONE	38.936.586.920	154.314
Toscana	10.260.881.554	38.986
Umbria	3.172.863.273	12.073
Marche	4.591.251.397	17.878
Lazio	17.989.565.304	72.637
CENTRO	36.014.561.528	141.574
Abruzzi e Molise	3.291.985.058	13.146
Campania	7.593.813.813	26.394
Puglie	2.322.800.131	9.404
Basilicata	128.170.658	479
Calabria	1.798.799.329	7.415
MERIDIONE	15.135.568.989	56.838
Sicilia	4.045.212.958	16.235
Sardegna	1.077.674.214	4.334
ISOLE	5.122.887.172	20.569
ITALIA	95.209.604.609	373.295

11. — OPERE IDRAULICHE - NAVIGAZIONE
INTERNA

Gli stanziamenti relativi alle opere idrauliche e di navigazione interna sono di qualche poco aumentati rispetto a quelli dei precedenti esercizi, ma non consentono l'impostazione di lavori di grande rilievo, oltre a quelli programmati e finanziati coi 120 miliardi della legge 9 agosto 1954, n. 638.

Il programma dei lavori da realizzare in base a questa legge è in pieno sviluppo: diverse opere di arginatura sono ormai ultimate, mentre la costruzione degli scolmatori delle acque di piena dell'Adige, del Reno e dell'Arno, assicureranno la difesa di intere regioni sottraendole al costante pericolo di piene disastrose.

La soluzione di importanti problemi tecnici e l'importanza delle opere necessarie pongono queste realizzazioni fra le più importanti progettate e concretate finora in Italia.

Tuttavia è noto che le opere che la legge 638 consentirà di realizzare sono solo una parte di quelle necessarie per risolvere il grave problema delle opere idrauliche nel nostro Paese; ed è pertanto pienamente giustificata la richiesta del Parlamento perchè vengano al più presto reperiti altri fondi per attuare le altre opere che le popolazioni interessate richiedono con giustificata ansietà.

Coi fondi di parte ordinaria e straordinaria per la navigazione interna si prevedono di poter eseguire opere di manutenzione o di ripristino lungo il Po, l'Arno, il Tevere, di alcuni canali, nonchè la manutenzione e sistemazione degli approdi sui laghi, la immissione nel Trasimeno del Tresa e del Rio Maggiore, nonchè il completamento del porto di Cremona e l'esecuzione di lavori urgenti lungo il Canale Migliarino-Ostellato-Porto Garibaldi.

Questo argomento porta a considerare la possibilità, che si prospetta realizzabile in un prossimo futuro, di regolare i nostri grandi fiumi a scalini, con sbarramenti e conche e impianti adeguati per risolvere armonicamente e contemporaneamente i tre problemi: della regolazione del fiume; della navigazione interna; della maggior produzione di energia idroelettrica.

Lo sforzo finanziario richiesto per ciò potrebbe essere sostenuto quasi completamente

dall'industria idroelettrica, e la navigazione interna potrebbe svolgersi più rapidamente e più economicamente.

12. — ACQUE ED IMPIANTI ELETTRICI.

Procede con ritmo regolare l'attività ministeriale nel settore, con la pubblicazione di elenchi suppletivi di acque pubbliche, le concessioni di grandi derivazioni di acque pubbliche per produzione di energia o per irrigazione, la concessione di sovvenzioni per la costruzione di serbatoi, la delimitazione dei comprensori di acque sotterranee soggetti a tutela della pubblica amministrazione.

Devesi solo rilevare che gli stanziamenti dello stato di previsione in esame, relativi alle sovvenzioni per i serbatoi sono già totalmente assorbiti per sovvenzioni già deliberate.

A seguito della sentenza della Corte costituzionale con la quale viene riconosciuta la costituzionalità della legge 27 dicembre 1953, n. 959, il Ministero sta provvedendo a corrispondere agli Enti interessati i sovracanonici già versati per circa quattro miliardi, con le dovute salvaguardie in caso di esito negativo dei giudizi pendenti promossi dagli interessati.

La produzione della energia elettrica in Italia è ancora basata sullo sfruttamento delle risorse idriche, ma gli impianti in costruzione sono in prevalenza termoelettrici e rappresentano un complemento e una riserva degli impianti idroelettrici.

È chiaro che fra qualche anno la situazione sarà mutata, anche per l'influenza che sarà esercitata, allora, dagli impianti termoelettrici.

A questo riguardo è necessario e urgente che ai fini del coordinamento della produzione e del trasporto dell'energia, venga riconosciuta la competenza esclusiva in argomento al Ministero dei lavori pubblici, oppure si provveda diversamente ma tempestivamente.

Qualche preoccupazione desta la ridotta attività costruttiva di nuovi impianti, in relazione alle gravi difficoltà di finanziamento dei lavori; perciò lo studio delle modalità necessarie per facilitare l'afflusso di capitale italiano o estero al settore elettrico, è un problema da affrontare con urgenza e con chiare direttive.

Il Comitato nazionale dell'energia.

Il consumo di energia, sotto qualunque forma, va continuamente crescendo nel Paese; per cui si prevede l'esaurimento in pochi anni di tutte le altre possibili utilizzazioni idroelettriche.

Occorre perciò:

1) Coordinare lo sfruttamento di tutte le altre fonti energetiche nazionali;

2) Mettere ordine e disciplina nello sfruttamento, nella produzione e nella utilizzazione dell'energia sotto qualunque forma;

3) Creare un unico organo di coordinamento e di controllo per tutta la vasta e complessa materia del settore produttivo.

Tale argomento è stato trattato diverse volte dal collega senatore Focaccia; e pertanto — aderendo a una proposta da lui a suo tempo avanzata — invitiamo il Governo a presentare un disegno di legge unico ed organico per l'istituzione del Comitato nazionale della energia, coordinando la materia trattata nei disegni di legge di iniziativa parlamentare, allo scopo di creare un organo atto alla ricerca, allo studio, al coordinamento, alla disciplina e al controllo di tutte le possibili fonti di energia del Paese.

13. — OPERE MARITTIME.

Gli stanziamenti relativi alla parte ordinaria del bilancio (Cap. 58 e 59) passano da 2 miliardi e 500 milioni a 2 miliardi e 750 milioni, con un aumento di 250 milioni in confronto al precedente esercizio. Nonostante tale aumento lo stanziamento è ancora insufficiente e la manutenzione dei porti dovrà necessariamente essere limitata ai casi più urgenti.

Gli stanziamenti di parte straordinaria (capitoli 133, 134, 135), passano da 2 miliardi e 300 milioni a 6 miliardi e 800 milioni, di cui 3 miliardi e 500 milioni impegnati per il ripristino delle opere e degli impianti del porto di Genova, danneggiati dalle mareggiate del febbraio 1955.

Per le restanti opere, se pure si è avuto un aumento, si deve rilevare che lo stanziamento non consentirà che l'esecuzione dei lavori più urgenti.

Per la riparazione dei danni per alluvioni, mareggiate, ecc. (cap. 143) lo stanziamento di 300 milioni complessivi sarebbe evidentemente insufficiente nel deprecato caso in cui le necessità si manifestassero nella misura dei passati esercizi.

Per la riparazione dei danni bellici (capitolo 146) lo stanziamento di 850 milioni, invariato, consentirà l'esecuzione di una sola parte e assai limitata delle opere; e ciò comporterà una inevitabile maggiore spesa, perchè le opere non riparate vanno sempre più degradandosi.

Insufficiente inoltre risulta lo stanziamento del capitolo 200, per contributi ai Comuni per costruzioni di porti di V categoria, ai sensi della legge 5 agosto 1949, n. 589.

Le domande di contributi avanzate dai Comuni e giacenti presso la Direzione generale ammontano ad un importo capitale di lire 1.307.300.000; lo stanziamento dell'annualità di 5 milioni corrisponde al contributo ad opere per un impianto capitale di poco più di 100 milioni.

Da quanto sopra esposto, l'attività dell'Amministrazione, per quanto riguarda le opere marittime, dovrà essere limitata a modesti interventi nei casi più urgenti. Dovrà essere quasi del tutto trascurata la sistemazione delle opere foranee dei porti e limitato l'intervento nella difesa dei numerosi abitati minacciati dall'azione del mare.

Il che è pericoloso e assai grave.

L'onorevole Ministro ha dichiarato, in proposito, alla Camera dei deputati, di avere disposto perchè siano aumentate le previsioni di spesa per i porti di Vasto e di Ortona; e ha assicurato che le esigenze portuali saranno attentamente esaminate. Per la Sardegna ha comunicato che è stata destinata la somma di un miliardo da impiegarsi per opere portuali.

Il relatore non può che farsi interprete dei voti della Commissione perchè anche gli stanziamenti relativi a questo settore vengano opportunamente integrati nei futuri esercizi.

14. — NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE.

Lo stanziamento relativo alle nuove costruzioni ferroviarie (capitolo 147) passa da 2 miliardi e 850 milioni a 3 miliardi e 850 milioni,

ma solo apparentemente consente una maggiore possibilità, in quanto, invariato lo stanziamento di 1.800 milioni per le opere in provincia di Savona, 1.500 milioni sono destinati all'acceleramento dei lavori della ferrovia Caltagirone-Gela.

Dei residui 550 milioni, 340 sono destinati al completamento della ferrovia Aulla - Lucca, 110 al pagamento delle espropriazioni già concordate per la Maccarese-Roma Smistamento.

Coi residui 100 milioni non è possibile dare corso alle opere di completamento ed al pagamento degli espropri delle ferrovie in corso di esecuzione; perciò, anche questo settore si trova in gravi difficoltà per l'insufficienza degli stanziamenti in relazione alle opere programmate.

15. — INTERVENTI PER PUBBLICHE CALAMITÀ.

Questi interventi rivestono un carattere di particolare importanza in conseguenza del rinnovarsi periodico di pubbliche calamità naturali.

Opportunamente, lo stanziamento del capitolo 148 è stato elevato da 500 milioni a 800 milioni; esso è tuttavia ancora insufficiente e sarebbe opportuno che l'Amministrazione potesse in ogni caso disporre dei mezzi necessari per intervenire con prontezza ed efficacia nei casi di emergenza.

Il pronto e diretto intervento del Ministro e la comprensione cordiale degli altri membri del Governo hanno potuto reperire prontamente i mezzi per completare gli stanziamenti insufficienti, in occasione delle recenti calamità naturali; tuttavia la Commissione ritiene che una maggiore disponibilità consentirebbe maggiori possibilità di intervento immediato.

La Camera dei deputati ha riunito in un unico capitolo gli stanziamenti sui capitoli 144 e 145, relativi ai sussidi ai privati per riparazione o ricostruzione di case in dipendenza dei terremoti dal 1908 al 1936.

Nessuno stanziamento è previsto per i danneggiati dai terremoti dal 1943 al 1951 allo scopo di poter liquidare i residui relativi; e poichè da tempo le Commissioni del Senato e della Camera hanno segnalato al Governo la necessità di uno stanziamento per questo scopo, è da augurarsi che nel prossimo bilancio si

preveda uno stanziamento per la liquidazione dei danni dei terremoti dal 1908 al 1951.

16. — AEROPORTO DI FIUMICINO.

Nello stato di previsione è iscritta la somma di lire 2 miliardi, di cui alla legge 15 giugno 1955, n. 513 per la prosecuzione dei lavori di costruzione dell'Aeroporto intercontinentale di Roma-Fiumicino.

Per gli ulteriori impianti occorrenti per il detto Aeroporto e per la costruzione, a cura dell'A.N.A.S., della strada statale n. 201, destinata ad allacciare l'Aeroporto stesso con Roma, è stato predisposto un provvedimento legislativo che autorizza un'ulteriore spesa di lire 10 miliardi e mezzo, di cui 4 da destinare all'A.N.A.S. e 6 e mezzo al Ministero.

Allo scopo di assicurare il completamento delle opere entro l'anno 1959, in vista delle Olimpiadi, è da auspicare la pronta emanazione di tale provvedimento.

VI. — VIABILITÀ'

1. — CONSISTENZA.

Può essere assunta, con approssimazione come risulta dal seguente prospetto, la seguente:

Autostrade, circa 520 chilometri.

Gestite dall'A.N.A.S.:

Milano-Bergamo	Km.	50,370
Milano-Laghi	»	84,007
Bergamo-Brescia	»	47,676
Firenze-Mare	»	81,333
Genova-Valle del Po	»	50,040
Tronco Voltri-Arenzano della Savona-Genova	»	9,681

Gestite da Società private:

Napoli-Pompei	Km.	23,346
Milano-Torino	»	125,870
Padova-Venezia	»	24,570

Gestita dall'A.N.A.S. senza pedaggio:

Roma-Ostia	Km.	23,100
----------------------	-----	--------

Totale . . . Km. 519,993

Strade statali, chilometri 24.820.

Strade provinciali, chilometri 45.504.

Strade comunali, chilometri 107.229 (di cui circa 9.000 in manutenzione alle provincie).

A queste cifre vanno aggiunte quelle relative alla viabilità di bonifica, alle ex strade militari e alle altre non classificate, ritenute di 40.000 chilometri circa.

La densità per 1.000 chilometri quadrati di superficie è uguale a 657, mentre quella per 100.000 abitanti è uguale a 403.

2. — CONSIDERAZIONI GENERALI SULLA VIABILITÀ.

Da diversi anni, in occasione della discussione del preventivo di spesa del Ministero dei lavori pubblici, si prospetta il problema della viabilità ordinaria come il più urgente da risolvere, per rispondere alle necessità del traffico su strada e per superare la tragica situazione nella quale quotidianamente si svolge il traffico stesso.

La circolazione nell'anno 1956 può essere rappresentata dai 2.056.065 autoveicoli a motore per cui si era provveduto a versare la tassa di circolazione; di cui:

autovetture	N. 1.051.004
autobus	» 12.134
autocarri	» 376.955
trattrici stradali	» 1.345
motocicli e motocarrozette	» 504.903
motocarri e motofurgoncini	» 73.553
rimorchi	» 36.171

Sono esclusi da queste cifre 2.500.000 circa velocipedi a motore e motoveicoli leggeri, e le biciclette, che si calcolano nel numero di circa sei milioni.

E questo, alla fine del 1956! Perchè il numero complessivo degli autoveicoli deve essere aumentato ancora sensibilmente nel 1957; e lo possiamo dedurre dalle difficoltà sempre maggiori di circolazione nelle nostre città.

Ai nostri autoveicoli occorre aggiungere quelli degli stranieri, che pure vanno sempre aumentando, per lo sviluppo del turismo!

Nel 1956 sono entrati in Italia 12.664.960 turisti, i quali, in ragione del 69 per cento circa, hanno preferito servirsi delle strade.

La nostra rete stradale è assolutamente inadeguata al traffico attuale; bisogna trasformarla radicalmente, rinnovarla, renderla efficiente in tutto il territorio nazionale.

Questo è richiesto dalla unanime opinione pubblica, veramente impressionata e vivamente commossa dalla quotidiana tragedia degli incidenti stradali.

Nel 1956 gli incidenti stradali sono saliti a 166.290, con 6.796 morti e 134.916 feriti, superando del 19 per cento gli incidenti del 1955 e del 45 per cento quelli del 1953; e ancora più luttuosa sarà la statistica degli incidenti stradali dell'anno in corso!

L'onorevole Ministro, nelle sue recenti dichiarazioni fatte alla Camera dei deputati, su tale argomento, ha sottolineato la necessità di una pronta e sollecita approvazione del Codice della strada, per imporre una drastica disciplina alla circolazione degli autoveicoli; e ha preso impegno di adoperarsi perchè il programma in atto venga realizzato, provvedendo, se necessario, a qualche integrazione; e nell'occasione ha chiarito il suo proposito di evitare che si cada nella esagerazione di *voler realizzare le autostrade a scapito delle strade*, quando le strade siano espressione primaria e vitale dei bisogni delle popolazioni, specie nelle zone meno sviluppate e depresse, per cui meritino la priorità.

Sane direttive e saggi propositi, nei quali siamo ben lieti di convenire.

3. — LA VIABILITÀ DEGLI ENTI LOCALI.

Per la concessione di sussidi statali ai comuni (25 per cento della spesa) per la costruzione e la sistemazione di strade comunali, interne ed esterne agli abitati, nonché per la manutenzione quinquennale obbligatoria delle strade comunali di allacciamento, sarebbe occorso, per l'esercizio 1957-58, un fondo di almeno 300 milioni di lire. Sono stati stanziati solo 15 milioni (cap. 129).

I contributi già concessi agli enti locali in base alle leggi 3 agosto 1949, n. 589, e 15 febbraio 1953, n. 184 per opere stradali hanno consentito di costruire o sistemare strade per un importo lavori di circa 30 miliardi. Per l'esercizio 1957-58 è stato fissato lo stanziamento (cap. 198) di 135 milioni, col quale

si potranno attuare opere per l'importo di circa 3 miliardi; ma le domande tuttora inevase per insufficienza di fondi riguardano un complesso di lavori di circa 100 miliardi.

Anche le strade consegnate dal Ministero della difesa agli enti locali alla fine dell'ultima guerra abbisognano di adeguate sistemazioni, per una spesa complessiva di circa 5 miliardi di lire.

4. — LA VIABILITÀ STATALE. — L'A.N.A.S. E IL SUO BILANCIO.

1) *Origine e compiti dell'A.N.A.S.*

L'Azienda nazionale autonoma delle strade statali (A.N.A.S.), istituita con decreto-legge Presidenziale 27 giugno 1946, n. 38, e riordinata con decreto-legge 17 aprile 1948, n. 547, altro non è, in pratica, che la continuazione della vecchia AA.SS. istituita con legge 17 maggio 1928. Soppressa la AA.SS. nel 1944, dopo circa due anni, sotto la spinta di riconosciute necessità l'organismo venne ricostituito come A.N.A.S., mantenendo il compito fondamentale della gestione, sistemazione e miglioramento della rete delle strade ed autostrade statali.

La vecchia AA.SS. non aveva un proprio organico, ma si avvaleva, per i posti direttivi, di funzionari comandati dall'Amministrazione centrale dei lavori pubblici o del Genio civile, e per il resto di personale a contratto di lavoro ed avventizio.

Soltanto con decreto-legge 17 aprile 1948, n. 547, la nuova A.N.A.S. ebbe un proprio organico; ma questo, già molto modesto in origine, è divenuto oggi del tutto inadeguato alle enormemente accresciute necessità dei servizi, dei lavori, di gestione tecnica e di amministrazione (incremento rete stradale, costruzioni autostrade, studi, rappresentanze congressi internazionali, ecc.).

2) *Consistenza della rete stradale.*

Lo sviluppo delle strade statali, che nel 1948 era di Km. 21.416, ha oggi raggiunto i Km. 25.000 circa, a seguito di nuove classifiche, particolarmente quella relativa al complesso di circa 3.000 Km. nel Mezzogiorno e nelle Isole.

3) *Organizzazione strutturale dell'A.N.A.S.*

L'A.N.A.S. è presieduta dal Ministro dei lavori pubblici.

Organo centrale è la Direzione generale, la quale si articola in:

- Servizio amministrativo;
- Servizio tecnico;
- Servizio di ragioneria.

Organi esecutivi periferici sono i Compartimenti regionali della viabilità, attualmente in numero di 18, ma che necessariamente dovranno elevarsi almeno a 21 per esigenze funzionali.

Organi consultivi sono (a seconda della importanza delle materie):

a) *il Consiglio di amministrazione*, presieduto dal Ministro dei lavori pubblici o dal Sottosegretario di Stato;

b) *Il Comitato* presieduto dal Direttore generale dell'A.N.A.S.;

c) *Gli Ispettori generali tecnici* che hanno anche funzioni di vigilanza sull'andamento dei lavori.

4) *Manutenzione. Danni dipendenti da avversità stagionali.*

L'assegnazione annuale per la manutenzione ordinaria ha raggiunto, nel progetto di bilancio per l'esercizio 1957-58, la somma complessiva di lire 10.980.000.000. Tale somma — che presenta un incremento del solo 20 per cento rispetto alla cifra di 9.000.000.000 impostata nel bilancio A.N.A.S. per l'esercizio 1948-49 per l'analoga voce di spesa — si manifesta del tutto insufficiente a svolgere una razionale e accurata manutenzione su tutta la rete, sia in considerazione dei progressivi e sensibili aumenti dei costi verificatisi negli ultimi 8 anni, sia in relazione all'incremento di altri 4.000 chilometri avutosi nella rete gestita dall'A.N.A.S., sia ancora per l'enorme logorio ed affaticamento che subisce la rete stessa per il continuo e crescente sviluppo del traffico pesante e veloce.

Per rimanere nelle proporzioni delle previsioni tecniche del 1948, opportunamente aggiornate, sarebbero necessari 18 miliardi di lire.

Analoghe e gravi preoccupazioni si hanno per il settore delle riparazioni di danni dipendenti da avversità stagionali, in quanto, contro un fabbisogno medio annuale accertato in circa 4 miliardi, il bilancio consente solo una spesa di poco più di 1 miliardo.

5) *Servizio di sgombero neve.*

Uno dei più importanti servizi dell'A.N.A.S. è quello che ha per scopo di assicurare la viabilità invernale sulla rete delle strade statali, salvo alcuni valichi di confine che normalmente in detta stagione rimangono chiusi.

L'attrezzatura di macchinari sgombra-neve è stata incrementata negli ultimi anni, specie per i servizi di alta montagna; ma ha bisogno di essere ancora estesa e completata in tutto il territorio, sia pure ripartendo la spesa in più di un esercizio.

6) *Condizioni e necessità delle strade statali.*

In conseguenza del continuo vertiginoso aumento della circolazione, e data la generale insufficienza dei fondi di bilancio, la rete delle strade statali, oltre che inadeguata a convogliare l'attuale volume del traffico, si presenta in numerosi tratti menomata da gravi viziosità plano-altimetriche, con pavimentazioni degradate anche per vetustà, e sottofondi in condizioni precarie.

Si ravvisa, pertanto, la inderogabile necessità di urgenti interventi, che dovrebbero consistere innanzi tutto in un sensibile aumento dello stanziamento per la manutenzione ordinaria, al quale attualmente corrisponde un insufficiente canone chilometrico; e in adeguate autorizzazioni straordinarie di spesa per miglioramenti. Ritardare ancora significa portare a breve scadenza il prezioso patrimonio della rete stradale dello Stato ad una situazione tale da comprometterne la buona consistenza.

7) *Sedi compartimentali.*

L'A.N.A.S. dispone di sedi compartimentali di sua proprietà — quasi tutte da essa stessa costruite — in Bolzano, Milano, Firenze, Ancona, Perugia, Napoli, Potenza e Cagliari.

I Compartimenti di Roma, Bologna, L'Aquila, Bari, Catanzaro e Palermo hanno sede in edifici demaniali non di proprietà dell'A.N.A.S.

I Compartimenti di Torino, Genova e Venezia, hanno sede in edifici privati.

Sono in costruzione, a cura e spese della Azienda, le nuove sedi di Torino, Venezia e Catanzaro.

8) *Rapporti con la Cassa del mezzogiorno.*

Mediante convenzione 16 giugno 1951 stipulata con la Cassa del mezzogiorno, l'A.N.A.S. assunse il compito di sistemare circa 2.500 chilometri di strade per lo più ex provinciali, con una assegnazione di spesa da parte della Cassa stessa di lire 5.000.000 a chilometro in media.

Per il programma di tale attività sono ormai esauriti i fondi messi a disposizione; ma non può tacersi che, in relazione alle condizioni di assoluta degradazione in cui si trovavano le suddette strade, tale spesa media chilometrica si è dimostrata assolutamente insufficiente, e che non è stato perciò possibile addivenire a una completa e razionale sistemazione delle strade stesse.

9) *Programma di opere nel Mezzogiorno.*

Con legge 27 novembre 1951, n. 1558, fu autorizzata la spesa di lire 40 miliardi in dieci annualità, per un programma di sistemazioni delle strade statali nell'Italia meridionale e insulare.

Detta legge, mediante mutui, consentiva di assumere nei primi esercizi impegni in misura eccedente gli stanziamenti annui.

L'A.N.A.S. avvalendosi di tale facoltà, entro il sesto esercizio del programma (1955-56), gravata da impegni per circa 34 miliardi, ha contratto un mutuo di 3 miliardi con la Direzione generale degli Istituti di previdenza per far fronte ai pagamenti.

Di conseguenza, lo stanziamento per l'esercizio 1957-58 servirà esclusivamente per pagare i lavori già eseguiti e rimborsare la prima rata del mutuo.

D'altro canto, lo stanziamento annuo di 2 miliardi derivante dalla recente legge 21 maggio 1955, n. 463, per le strade del Mezzogior-

no, non consente, per la sua modestia, la realizzazione di alcun programma di vasto respiro: quindi anche in questo settore si è notevolmente al di sotto del fabbisogno minimo.

10) Trieste.

Nel territorio restituito al controllo dell'Amministrazione Italiana, è in funzione, come in ciascuna Regione d'Italia, un Compartimento della Viabilità statale. A detto Ufficio è adibito personale dipendente dall'A.N.A.S. la quale provvede pure alle spese di carattere generale coi fondi del proprio bilancio.

Per la parte riguardante l'esecuzione dei lavori (gestiti dal Commissariato generale del Governo) si fa capo a fondi all'uopo stanziati sul bilancio del Tesoro.

Fa eccezione un fondo di lire 2 miliardi assegnato particolarmente con legge 26 marzo 1955, n. 173 (articolo 2) all'A.N.A.S. per l'esecuzione a propria cura di un gruppo di opere interessanti la strada statale n. 14 (tratto Miramare-Sistiana) e quella n. 202 (tratti Sistiana-Monfalcone e Sistiana-Padriciano).

I relativi lavori sono in corso di completamento.

11) Programma autostrade.

Per la costruzione di nuove autostrade in Italia — da attuarsi sia in concessione che a cura diretta dell'A.N.A.S. — la legge 21 maggio 1955, n. 463, ha disposto lo stanziamento di 100 miliardi di lire ripartito in 10 esercizi finanziari, dal 1955-56 al 1964-65, in ragione di 10 miliardi per esercizio.

Per giungere a realizzare un complesso di opere di importo notevolmente superiore allo stanziamento disposto dalla legge, è stato adottato il sistema concessionario che comporta l'affidamento della costruzione e dell'esercizio trentennale delle opere stesse a società appositamente costituite, alle quali viene corrisposto da parte dello Stato un contributo non superiore al 40 per cento del costo di costruzione.

Il Comitato dei Ministri (Lavori pubblici, Tesoro e Trasporti), previsto nell'articolo 2 della legge 21 maggio 1955, n. 463 ha effettuato, sulla base del programma di massima allegato alla legge stessa, la scelta delle autostrade da costruirsi con carattere di prece-

denza e ha determinato l'ordine da seguire nelle costruzioni.

Attraverso i decreti interministeriali numero 14158 del 15 ottobre 1955, n. 3979, dell'11 maggio 1956 e n. 5406 del 26 giugno 1956, emanati in relazione a quanto sopra, il programma autostradale di prima attuazione risulta così formulato:

- a) autostrada Milano-Napoli;
- b) autostrada Serravalle-Milano;
- c) autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova;
- d) autostrada Napoli-Bari;
- e) raddoppio dell'autostrada Napoli-Pompei;
- f) raddoppio dell'autostrada Padova-Mestre;
- g) autostrada Savona-Ceva;
- h) autostrada Fornovo-Pontremoli;
- i) autostrada Torino-Ivrea (Valle d'Aosta);
- l) autostrada Palermo-Catania;
- m) autostrada Venezia-Trieste.

In base ai 100 miliardi stanziati dalla legge, è stato predisposto dall'A.N.A.S. un piano di finanziamento che — erogando i contributi dello Stato in una misura media del 33 per cento del costo di costruzione delle opere — consente di realizzare le autostrade comprese nel programma di prima attuazione indicate con i commi da a) a i) per un importo complessivo di circa 300 miliardi.

Per il finanziamento della Palermo-Catania e della Venezia-Trieste (rispettivamente indicato ai commi l) e m) occorre necessariamente integrare i fondi stanziati dalla legge 21 maggio 1955.

A tal fine è stato predisposto e già inoltrato al Ministero del tesoro per la preventiva approvazione, uno schema di disegno di legge con il quale si dispone un nuovo stanziamento di 30 miliardi per la costruzione delle suddette due autostrade e per la urgente realizzazione della Bologna-Rimini, nonchè lo stanziamento di 25 miliardi per la costruzione — a cura diretta dell'A.N.A.S. o in concessione — dei raccordi tra la rete viabile ordinaria e la nuova rete autostradale, indispensabili ai fini della funzionalità generale del piano di nuove costruzioni.

12) *Mutui dell'A.N.A.S.*

Per il raddoppio, il completamento e la sistemazione delle autostrade statali, direttamente gestite dall'A.N.A.S. è stata emanata la legge 19 novembre 1956, n. 1328, con la quale l'Azienda, in relazione a quanto già disposto dall'articolo 6 della legge 21 maggio 1955, n. 463, è autorizzata, entro un periodo di nove esercizi finanziari — dal 1956-57 al 1964-65 — a contrarre mutui per un importo complessivo di 50 miliardi di lire.

L'A.N.A.S. ha in corso trattative per la costituzione dei mutui relativi alle prime due quote per complessive lire 12 miliardi, i quali verrebbero sostanzialmente destinati a finanziare i primi lotti per il raddoppio della camionale Genova-Serravalle Scrivia, della Milano-Bergamo-Brescia, per il completamento della Genova-Savona, nonché per opere di adeguamento sulla Firenze-Mare.

La conclusione delle trattative presenta notevoli difficoltà.

13) *Attività in generale.*

Da quanto già esposto schematicamente, può rilevarsi come l'A.N.A.S., per l'attività degli uffici tecnici ed amministrativi che in origine si concentrava essenzialmente nella progettazione e gestione di opere, abbia avuto uno straordinario sviluppo estendendosi a una grande quantità di altre materie e di altri compiti.

Oltre agli studi nel campo delle nuove esperienze stradali, e alla rilevante attività relativa al programma delle autostrade, occorre accennare ancora:

a) *al Servizio Licenze e Concessioni*, che è in continuo incremento per la vastità e lo sviluppo della materia trattata (accessi, attraversamenti con condotte d'acqua, elettrodotti, metanodotti — interferenze con impianti ferroviari, telegrafici, telefonici, filoviari, ecc. — impianti di distributori di carburanti e lubrificanti e di stazioni di servizio lungo le strade statali;

b) *al Servizio per Contenzioso*, anch'esso in continuo sviluppo per l'incessante sopravvenire di vertenze, sia attive che passive, originate specialmente dall'elevato numero di inci-

denti stradali che purtroppo si verificano annualmente;

c) *al Servizio Pubblicità*, col quale si è cercato in questi ultimi tempi di porre una disciplina e una remora al troppo disordinato moltiplicarsi di affissioni pubblicitarie lungo o in vista delle strade statali, in attesa di una definitiva concreta regolamentazione della materia;

d) *al Servizio del Personale*, i cui compiti sono aumentati in misura imponente a causa dei numerosissimi nuovi provvedimenti da adottare, e della maggiore attività da svolgere a seguito dell'emanazione dei decreti delegati; e *al Servizio Cantonieri*, che deve provvedere all'amministrazione di circa seimila elementi, passati — a seguito della legge del 1948 — dal regime di salariati a quello di impiegati;

e) e non è da trascurare l'enorme carico che — ai servizi incaricati della gestione delle opere — sopravviene di continuo, fra l'altro, per la trattazione di centinaia e centinaia di pratiche d'esproprio, alcune delle quali assai complesse ed irte di difficoltà di natura pratica, amministrativa e giuridica.

14) *Quadri — Personale — Carriere — Poste di legge.*

I suesposti numerosi e complessi fattori, specie in relazione allo sviluppo del traffico ed ai suoi connessi problemi, anche di circolazione, pongono sempre più l'A.N.A.S. nella preoccupante situazione di non poter regolarmente assolvere i suoi compiti con l'attuale scheletrica struttura derivante dal decreto-legge 17 aprile 1948, n. 547, e con l'esiguo contingente di personale di cui può disporre.

È chiaro, pertanto, come dall'incremento di tutti i servizi aziendali derivi, per lo scarso personale in servizio, un continuo enorme sforzo di attività, per sopperire a tutte le maggiori esigenze, sforzo peraltro neppure compensato da un regolare sviluppo di carriera.

È da notare in particolare che gli organici del 1948 non solo sono deficitari dal lato quantitativo, ma prevedono oltre tutto uno sviluppo di carriera quanto mai limitato e ristretto, e comunque notevolmente inferiore a quello di qualsiasi altra Amministrazione, compresa quel-

la dei Lavori pubblici; di guisa che, mentre in tutte le altre Amministrazioni dello Stato ogni dipendente è confortato da una legittima aspettativa di carriera che può consentirgli di raggiungere anche i più alti gradi della gerarchia, nell'A.N.A.S. gli impiegati, a qualsiasi ruolo essi appartengano, anche se fra i più meritevoli e di elevato rendimento, sono costretti a permanere nelle qualifiche iniziali per moltissimi anni, ed hanno assai scarsa probabilità di raggiungere non solo i gradi massimi ma anche quelli intermedi.

A ciò si aggiunga che, come è noto, gli attuali quadri organici prevedono un solo posto corrispondente al grado IV del soppresso ordinamento gerarchico, il che, come è ovvio, può soddisfare, e in ben minima parte, l'aspettativa di una sola delle carriere direttive (tecnica o amministrativa).

Pertanto, mentre per tali ragioni ai concorsi delle carriere direttive sia tecniche che amministrative si ha una così scarsa partecipazione di aspiranti, per cui risulta impossibile coprire tutti i posti di organico, numerosi meritevoli elementi — pure appartenenti alla carriera direttiva — delusi e demoralizzati per le ragioni suesposte, lasciano l'A.N.A.S. anche dopo anni di lodevole servizio, per trasferirsi in altre Amministrazioni dello Stato (Magistratura, Cortei dei conti, Tesoro, ecc.) nelle quali trovano allettanti prospettive di carriera ed un migliore trattamento economico. In tale situazione, risulta evidente il continuo disagio in cui ci si viene a trovare per il buon espletamento dei servizi aziendali.

Di qui la *inderogabile esigenza del riassetto strutturale dell'A.N.A.S. e della revisione delle sue tabelle organiche*. A tale scopo, dopo aver viste insoddisfatte in sede di legge-delega analoghe richieste in materia, ci si accinge ora a presentare agli Organi competenti un apposito disegno di legge.

Sempre in materia di personale è già stato predisposto dall'Azienda un provvedimento legislativo concernente l'istituzione della pianta organica dei « salariati di ruolo » (operai permanenti) per la sistemazione del personale d'officina, conducenti di automezzi e casellanti delle autostrade; un altro disegno di legge d'iniziativa parlamentare, è stato presentato per il passaggio dei disegnatori dell'A.N.A.S. dal-

la carriera esecutiva (ex gruppo C) a quella di concetto (ex gruppo B) in analogia all'inquadramento già da anni ottenuto dalla stessa categoria di personale appartenente ad altre Amministrazioni dello Stato e, in particolare, al Genio civile. Ambedue i provvedimenti sono attualmente in esame presso i competenti organi.

15) Il Bilancio dell'A.N.A.S.

Entrate effettive (ordinarie e straordinarie	L. 43.533.207.000
Id. per movimento di capitali	» 5.000.000.000
	<hr/>
Totale	L. 48.533.207.000
	<hr/> <hr/>

Spese effettive (ordinarie e straordinarie	L. 42.019.957.000
Spese per movimento di capitali	» 6.513.250.000
	<hr/>
Totale	L. 48.533.207.000
	<hr/> <hr/>

Le entrate effettive sono costituite:

a) dai contributi dello Stato	L. 39.494.807.000
b) da entrate proprie dell'azienda	» 4.038.400.000
	<hr/>
Tornano	L. 43.533.207.000
	<hr/> <hr/>

Le previsioni della spesa riguardano:

a) i servizi proprii dell'azienda	L. 36.566.950.000
b) il personale in attività di servizio	» 6.966.257.000
	<hr/>
Tornano	L. 43.533.207.000
	<hr/> <hr/>

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

Art. 2.

Per l'esercizio finanziario 1957-58 è autorizzata la spesa di lire 17.900.000.000 di cui lire 500.000.000 per la concessione, ai sensi della legge 4 aprile 1935, n. 454, dei sussidi ai danneggiati dai terremoti verificatisi dal 1908 al 1920, nonchè per le maggiorazioni, ai sensi del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 3 settembre 1947, n. 940, e delle leggi 29 luglio 1949, n. 531, e 28 dicembre 1952, n. 4436, dei sussidi concessi in dipendenza dei terremoti dal 1908 al 1936; e lire 17.400.000.000 per provvedere:

a) a cura ed a carico dello Stato, e con pagamenti non differiti, a lavori di carattere straordinario concernenti sistemazioni, manutenzioni, riparazioni e completamento di opere pubbliche esistenti;

b) al recupero, alla sistemazione ed alla rinnovazione dei mezzi effossori, nonchè alle escavazioni marittime;

c) alle necessità più urgenti in caso di pubbliche calamità, ai sensi del regio decreto-legge 9 dicembre 1926, n. 2389, convertito nella legge 15 marzo 1928, n. 833, e del decreto legislativo 12 aprile 1948, n. 1010;

d) alla esecuzione di opere pubbliche straordinarie a pagamento non differito di competenza di enti locali dell'Italia meridionale ed insulare, in applicazione del secondo comma dell'articolo 1 della legge 3 agosto 1949, n. 589;

e) agli oneri relativi a concorsi e sussidi previsti da leggi organiche, ivi compresi quelli dipendenti dal secondo comma dell'articolo 1 della legge 3 agosto 1949, n. 589;

f) alla concessione di contributi previsti dall'ultimo comma dell'articolo 56 della legge 10 aprile 1947, n. 261, per l'ampliamento e il miglioramento di ospedali, convalescenziari e luoghi di cura.

Art. 3.

È autorizzata per l'esercizio finanziario 1957-1958 la spesa di lire 16.500.000.000 — di cui lire 830.000.000 in dipendenza degli oneri derivanti dalla legge 31 luglio 1954, n. 607 — per provvedere, in relazione ai danni prodotti da eventi bellici, alla riparazione ed alla ricostruzione di beni dello Stato, agli interventi di interesse pubblico, nonchè in base alle disposizioni vigenti contenute nella legge 26 ottobre 1940, n. 1543 — integrata, per quanto riguarda il ripristino degli edifici di culto e di quelli degli enti di beneficenza e di assistenza, dal decreto del Presidente della Repubblica 27 giugno 1946, n. 35, e dal decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 29 maggio 1947, n. 649, ratificati, con modificazioni, dalla legge 10 agosto 1950, n. 784, e, per quanto attiene agli edifici di culto diversi dal cattolico, dal decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 736 — nel decreto legislativo luogotenenziale 10 maggio 1945, n. 240, nei decreti legislativi del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261, e 21 ottobre 1947, n. 1377, ratificato, con modificazioni, dalla legge 19 ottobre 1951, n. 1217, nella legge 25 giugno 1949, n. 409, modificata, per quanto riguarda i piani di ricostruzione degli abitati danneggiati dalla guerra, dalla legge 27 ottobre 1951, n. 1402, e nelle leggi 27 dicembre 1953, n. 968, e 31 luglio 1954, n. 607:

a) alla ricostituzione dei beni degli enti pubblici locali e delle istituzioni pubbliche di beneficenza ed assistenza e degli edifici di culto, degli edifici scolastici delle scuole governative industriali, commerciali, agrarie ed artistiche di proprietà delle scuole stesse, nonchè dei beni delle università e degli istituti di istruzione superiore;

b) alla concessione di contributi in capitale ai proprietari che provvedono direttamente alle riparazioni dei propri alloggi danneggiati dalla guerra;

c) alla concessione di contributi straordinari in capitale previsti dal primo e dal secondo comma dell'articolo 56 del predetto decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261;

d) alla colmata di buche e fosse scavate da bombe e proiettili.

Art. 4.

È autorizzata per l'esercizio finanziario 1957-1958 la spesa di lire 2.000.000.000 per provvedere alla concessione di contributi per la costruzione di nuove chiese in attuazione della legge 18 dicembre 1952, n. 2522.

Art. 5.

È stabilito per l'esercizio finanziario 1957-58 ai sensi del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261, e delle leggi 2 luglio 1949, n. 408, 25 giugno 1949, n. 409, 27 dicembre 1953, n. 968 e 31 luglio 1954, n. 607, il limite di impegno di lire 460 milioni di cui:

1) lire 40.000.000 per la concessione:

a) del contributo previsto dal testo unico 28 aprile 1938, n. 1165, sui mutui da contrarsi da enti vari e cooperative edilizie a contributo statale, ai sensi del primo e secondo comma dell'articolo 56 e dell'articolo 57 del citato decreto n. 261;

b) del contributo trentacinquennale dell'uno per cento previsto dall'articolo 12 della legge 2 luglio 1949, n. 408, a favore di Comuni e di Istituti autonomi per le case popolari;

2) lire 70.000.000 in dipendenza degli oneri derivanti dalla legge 31 luglio 1954, n. 607, per la concessione:

a) di contributi costanti da pagarsi ai sensi delle citate leggi 25 giugno 1949, n. 409, 27 dicembre 1953, n. 968, e 31 luglio 1954, n. 607, ai proprietari che provvedono alla ricostruzione dei loro fabbricati distrutti da eventi bellici oppure agli Istituti mutuanti ai quali i proprietari stessi si sono rivolti per procurarsi i fondi necessari;

b) dei contributi rateali ai sensi del punto secondo dell'articolo 39 della legge 27 dicembre 1953, n. 968, ai proprietari che provvedono alla riparazione dei fabbricati ad uso di abitazione danneggiati dalla guerra;

3) lire 100.000.000 per l'attuazione dei piani di ricostruzione degli abitati danneggiati da eventi bellici di cui alla legge 27 ottobre 1951, n. 1402;

4) lire 250.000.000 per opere in concessione relative alla nuova costruzione, ricostruzione e riparazione di fabbricati distrutti o danneggiati dalla guerra, ai sensi del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato del 10 aprile 1947, n. 261, dell'articolo 10 della legge 25 giugno 1949, n. 409, prorogata con la legge 1° ottobre 1951, n. 1141, e ulteriormente prorogata con la legge 28 marzo 1957, n. 222.

Art. 6.

Sono altresì stabiliti per l'esercizio finanziario 1957-58 i seguenti limiti di impegno per pagamenti differiti relativi a:

1) sovvenzioni dipendenti dal testo unico delle leggi sulle acque e sugli impianti elettrici approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, da leggi speciali e dalla legge 29 maggio 1951, n. 457, lire 100.000.000;

2) concorsi e sussidi per l'esecuzione delle opere pubbliche di interesse di enti locali mediante la corresponsione di contributi costanti per trentacinque anni a norma del primo comma dell'articolo 1 e del primo comma dell'articolo 17 della legge 3 agosto 1949, n. 589, nonché della legge 15 febbraio 1953, n. 184, e della legge 31 luglio 1956, n. 1005, lire 740 milioni di cui:

a) per opere stradali ai sensi dell'articolo 2 della citata legge n. 589, e dell'articolo 2 della legge 15 febbraio 1953, n. 184, e della legge 31 luglio 1956, n. 1005, lire 135.000.000, destinate, per lire 67.500.000, all'Italia meridionale e insulare;

b) per opere marittime da eseguirsi ai sensi dell'articolo 9 della citata legge n. 589, lire 5.000.000;

c) per opere elettriche da eseguirsi ai sensi dell'articolo 10 della citata legge n. 589, modificato dalla legge 9 agosto 1954, n. 649, lire 60.000.000, destinate per lire 30.000.000, all'Italia meridionale e insulare;

d) per opere igieniche indicate agli articoli 3, 4, 5 e 6 della citata legge n. 589, lire 520.000.000, destinate, per lire 260.000.000, all'Italia meridionale e insulare;

e) per la costruzione e l'ampliamento di edifici per sedi municipali ai sensi dell'articolo 6 della legge 15 febbraio 1953, n. 184, lire 20.000.000;

3) contributi a favore di enti locali per acquedotti, fognature, opere igieniche e sanitarie ai sensi del secondo comma dell'articolo 1 della legge 3 agosto 1949, n. 589, lire 5.000.000.

Art. 7.

Per l'esercizio finanziario 1957-58 è autorizzata la spesa di lire 500.000.000 per il completamento e la nuova esecuzione di opere di pubblica utilità in applicazione dell'articolo 59 della legge 29 aprile 1949, n. 264, e dell'articolo 73 della legge 25 luglio 1952, n. 949.

Art. 8.

Agli oneri dipendenti dall'applicazione della legge 9 maggio 1950, n. 329, concernente la revisione dei prezzi contrattuali, si provvederà, per le opere manutentorie, a carico degli stanziamenti dei correlativi capitoli di parte ordinaria del bilancio e, per le opere di carattere straordinario, a carico degli stanziamenti corrispondenti alle autorizzazioni di spesa fissati negli articoli precedenti.

Art. 9.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, e su proposta del Ministro dei lavori pubblici, le variazioni compensative connesse con la attuazione delle leggi 10 agosto 1950, n. 647, 2 gennaio 1952, n. 10, e 15 luglio 1954, n. 543, concernenti la

esecuzione di opere straordinarie di pubblico interesse nell'Italia settentrionale e centrale e della legge 9 agosto 1954, n. 638, relativa alla sistemazione dei fiumi e torrenti.

Parimenti, in relazione all'istituzione del Magistrato per il Po, di cui alla legge 12 luglio 1956, n. 735, il Ministro del tesoro, su proposta del Ministro dei lavori pubblici, è autorizzato a provvedere con propri decreti alle occorrenti variazioni compensative di bilancio.

Art. 10.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a stabilire, con proprio decreto, la quota da destinare, nell'esercizio finanziario 1957-58, agli oneri di carattere generale dipendenti dalla attuazione della legge 4 agosto 1955, n. 730, concernente l'autorizzazione della spesa di lire 7 miliardi per l'esecuzione di opere ferroviarie in provincia di Savona, nonchè ad apportare le conseguenti variazioni di bilancio.

Art. 11.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, e su proposta del Ministro dei lavori pubblici, alla ripartizione del fondo iscritto, ai sensi della legge 15 giugno 1955, n. 513, concernente le opere di completamento dell'aeroporto intercontinentale di Roma, al capitolo n. 228 nonchè al trasferimento agli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali delle somme che, per opere e spese di progettazione e generali, saranno destinate alla costruzione della strada statale n. 201 denominata « Strada dell'aeroporto di Fiumicino ».

Art. 12.

È approvato il bilancio dell'Azienda nazionale delle strade statali per l'esercizio finanziario 1957-58, allegato allo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici.

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Il Ministro del tesoro è autorizzato a ripartire, con propri decreti, fra i capitoli dello stato di previsione della spesa della suindicata Azienda, per l'esercizio finanziario 1957-1958, concernenti gli oneri di carattere generale, il fondo iscritto al capitolo n. 60 del detto stato di previsione.

Gli eventuali prelevamenti dal fondo di riserva per impreviste e maggiori spese di personale e di carattere generale, nonchè le con-

seguenti iscrizioni ai capitoli del bilancio dell'Azienda predetta delle somme prelevate, saranno disposti con decreti del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per i lavori pubblici di concerto con quello del tesoro.

Tali decreti verranno comunicati al Parlamento unitamente al conto consuntivo della Azienda stessa.