

(N. 853-A)

SENATO DELLA REPUBBLICA

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

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

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro del Tesoro e *ad interim* del Bilancio

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 30 GENNAIO 1950

Comunicata alla Presidenza il 4 aprile 1950

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici
per l'esercizio finanziario dal 1^o luglio 1950 al 30 giugno 1951.

I N D I C E

PARTE I.

GENERALITÀ SUL BILANCIO

1. ENTITÀ E IMPIEGO DEGLI STANZIAMENTI	Pag. 4
2. FUNZIONALITÀ DELL'AMMINISTRAZIONE CENTRALE E PERIFERICA	6
a) <i>Inquadramento del personale</i>	6
b) <i>Necessità di snellimento amministrativo</i>	7
c) <i>Residui di cassa e revisione dei prezzi</i>	8

PARTE II.

PROGRAMMI DI LAVORI PUBBLICI

1. VIABILITÀ ORDINARIA E NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE	10
a) <i>Strade ordinarie (consistenza, nuove costruzioni e manutenzione)</i>	11
b) <i>Azienda autonoma delle Strade Statali (A.N.A.S.)</i>	12
c) <i>Nuove costruzioni ferroviarie</i>	13
d) <i>Necessità del coordinamento</i>	14
2. UTILIZZAZIONE DELLE ACQUE PUBBLICHE E COSTRUZIONE DI NUOVI IMPIANTI IDRO E TERMO-ELETTRICI	15
a) <i>Centrali elettriche e programmi di nuove costruzioni</i>	15
b) <i>Opere idrauliche di sistemazione montana e di difesa fluviale</i>	17
3. EDILIZIA STATALE E SOVVENZIONATA. — EDILIZIA PRIVATA	18
a) <i>Case popolari e problema degli alloggi</i>	18
b) <i>Edilizia scolastica</i> :	19
1° Scuole dell'ordine elementare	20
2° Scuole dell'ordine medio	21
3° Scuole dell'ordine universitario	21
c) <i>Edilizia statale, di beneficenza ed assistenza e per il culto</i>	22
4. OPERE PORTUALI E DIFESE COSTIERE. — AEROPORTI	23
a) <i>Porti marittimi</i>	23
b) <i>Aeroporti</i>	24
5. URBANISTICA ED OPERE IGIENICHE E SANITARIE. — ENTI PER I GRANDI ACQUEDOTTI	25
a) <i>Piani regolatori, opere igieniche ed ospedali</i>	25
b) <i>Enti per i grandi acquedotti</i>	26
6. OPERE DI PRONTO SOCCORSO E RIPARAZIONE DANNI DERIVANTI DA FORZA MAGGIORE	27
7. CONCLUSIONI	27
8. ALLEGATO (N. 28 Tabelle numeriche dimostrative)	31

ONOREVOLI SENATORI. — Tutti i disegni di legge che sono relativi agli stati di previsione della spesa dei vari Ministeri vengono presentati al nostro esame secondo uno schema che direi quasi convenzionale.

La nota preliminare precede il bilancio per illustrare le più importanti variazioni apportate nei suoi capitoli rispetto a quelle dell'esercizio precedente, e ne indica le fonti di autorizzazione o le ragioni che le hanno motivate.

Ma nè da essa, nè dal complesso del bilancio, scaturisce in modo evidente lo spirito che deve animare le cifre per dare al bilancio stesso l'espressione concreta della sua funzione, che non è soltanto contabile e amministrativa, perchè è insieme di natura politica e di importanza sociale ed economica.

Quest'anno, per la prima volta, in ottemperanza al desiderio espresso dal Senato e sancito dalla legge 21 agosto 1949, n. 639, il Ministro del tesoro ha presentato ufficialmente al Parlamento una sintesi della situazione economica generale del Paese su cui il Governo si basa per svolgere nell'esercizio finanziario 1950-51 *una decisa politica di investimenti affrontando vigorosamente quei problemi che risultano tuttora non totalmente o insufficientemente risolti* (1).

Dobbiamo pertanto ritrovare nel bilancio di cui ci occupiamo, la conferma delle possibilità di attuazione rapida ed organica della politica stessa; ciò che cercheremo di fare con la presente relazione per ottemperare all'incarico che ci è stato affidato dalla VII Commissione permanente del Senato.

(1) Cfr. *Atti del Senato* (Doc. XCIII): *Relazione generale sulla situazione economica del Paese*, presentata dal Ministro del tesoro, onorevole Pella, il 30 gennaio 1950, Conclusioni: pag. 34.

PARTE I.

GENERALITÀ SUL BILANCIO

1. — ENTITÀ E IMPIEGO DEGLI STANZIAMENTI.

Chi si accinge ad esaminare questo bilancio preventivo rileva che anche in esso, come nel bilancio dell'anno finanziario in corso (1949-50), vi è una riduzione di impegni di spesa rispetto a quelli che furono previsti per l'esercizio precedente.

Difatti, si discende da 173,6 miliardi di spesa complessiva del 1948-49 ai 114,1 miliardi nel 1949-50 e finalmente ai 103,6 miliardi nel 1950-51. (2) Dopo la prima riduzione di spesa di 59,5 miliardi ve ne è una seconda di 10,5 miliardi (3).

Quest'ultima, che particolarmente ci interessa, deriva da variazioni in più od in meno rispetto all'esercizio 1949-50, con una diminuzione di 15 miliardi nella parte straordinaria del bilancio, alla quale si contrappone un aumento di 4,5 miliardi nella parte ordinaria, quasi totalmente richiesti da miglioramenti al trattamento economico del personale, e dai maggiori oneri per manutenzione di opere esistenti o per maggiori spese relative ad impegni già assunti in base a precedenti disposizioni legislative.

(2) Vedere allegata tabella n. 1 compilata per i tre esercizi in cui la stabilità monetaria è da considerarsi consolidata.

(3) Tutte le tabelle riportate nell'allegato alla presente relazione sono state elaborate in base ad elementi raccolti da fonti ufficiali o qualificate, citate nelle annotazioni relative. Essi tuttavia non possono avere altro che un valore indicativo perchè non è stato sempre possibile controllare se le cifre delle fonti consultate fossero sempre fra loro omogenee e quindi esattamente confrontabili.

La diminuzione effettiva più notevole degli stanziamenti straordinari è quella di 20,8 miliardi per opere a pagamento non differito in gestione diretta della Amministrazione centrale e degli uffici tecnici amministrativi decentrati. (pagina 5 dello stato di previsione in esame: Nota preliminare).

Esamineremo in seguito le ragioni che spiegano questo provvedimento.

Per renderci conto della progressiva diminuzione d'impegno complessivo della spesa, ho messo in evidenza, nell'allegato, tabella n. 1, alcuni elementi caratteristici relativi all'attività tecnico-economica del Ministero dei lavori pubblici e che ci danno motivo di interessanti osservazioni.

Prima fra tutte è quella che, mentre gli stanziamenti complessivi di bilancio sono diminuiti rispetto all'esercizio precedente, l'importo dei lavori ordinari e straordinari eseguibili con gli stanziamenti stessi od in base a leggi particolari (che per il 1950-51 non sono state ancora tutte emanate perchè due di esse sono state presentate dal Governo al Parlamento solo di recente) (4) risultano invece, per ogni esercizio, di valore sempre superiore agli stanziamenti di bilancio stessi ed in costante aumento (5).

Inoltre, nell'esercizio 1949-50, mentre sono stati stanziati in totale 114,1 miliardi, si potevano impegnare somme per lavori straordinari e ordinari per l'importo di 210,5 miliardi e cioè del 185 per cento superiori alle spese ministeriali; così pure per il 1950-51 si prevede un impegno di spesa di 103,6 miliardi e si potranno eseguire lavori per 247,7 miliardi e cioè del 238 per cento superiori rispetto a quelli dell'esercizio precedente.

Vi è dunque un aumento di possibilità di lavoro, pur avendo realizzato una diminuzione di stanziamenti; e tutto ciò senza tener conto dei residui di cassa sempre molto importanti, che negli ultimi due esercizi assumeranno un valore pressochè stabilizzato, e che in ogni modo sarà superiore a quello dell'importo dei lavori eseguibili, come abbiamo messo in evidenza nella tabella N. 1. Ma di ciò ci occuperemo tra breve. (V. pag. 8).

(4) Gli schemi delle leggi relative sono stati presentati alla Camera dei deputati il 17 marzo 1950.

(5) Cfr.: punto d) della Tabella N. 1.

Nella tabella n. 2 viene indicato, per titoli riassuntivi della parte ordinaria e di quella straordinaria, l'importo dei lavori che si potranno eseguire con le somme stanziare in bilancio o autorizzate da leggi speciali. Nella tabella stessa ho tenuto distinto l'importo dei lavori per la costruzione d'impianti idro e termoelettrici, sia perchè essi, pur essendo controllati e autorizzati dal Ministero dei lavori pubblici, vengono finanziati a cura di Società private, e sia perchè non sono stati compresi negli importi dei lavori eseguibili negli esercizi precedenti, così che le cifre diventano tra loro omogenee e quindi confrontabili.

Questa possibilità di concedere dei finanziamenti parziali alle opere da costruire è la ragione principale che ha consentito, nell'esercizio 1950-51, di ridurre, rispetto al precedente, di 20,8 miliardi gli stanziamenti a pagamento *non differito*, come abbiamo già notato; perchè, nel tempo stesso, si è aumentato di 7,65 miliardi il valore delle annualità per lavori *a pagamento differito*. Inoltre verranno attuati nuovi lavori a pagamento diretto per un importo di 34 miliardi in virtù delle leggi speciali degli investimenti decennali già presentate al Parlamento, di cui dobbiamo fin d'ora tener conto per valutare completamente l'attività che dovrà venir svolta dal Ministero dei lavori pubblici nel prossimo esercizio 1950-51 e nei successivi.

In tal modo i finanziamenti delle opere pubbliche e di quelle private sovvenzionate dallo Stato, hanno assunto la caratteristica sempre più definita di costituire *soltanto una parte del valore delle opere costruende*, perchè le leggi speciali emanate, specialmente nel corso del presente esercizio 1949-50 e non ancora tutte completamente operanti, ed anzi alcune in corso di modificazione per estenderne ulteriormente l'efficacia (come ad esempio: leggi n. 408 del 2 luglio 1949 per l'*incremento delle costruzioni edilizie*; n. 589 del 3 agosto 1949 per il *finanziamento e l'esecuzione di opere pubbliche da parte di enti locali*; n. 460 del 12 luglio 1949 per il *finanziamento di opere pubbliche a pagamento differito mediante concessioni*) con la loro caratteristica di finanziamento a pagamento differito lasciano sempre più all'iniziativa privata e a quella degli enti locali di decidere, entro i limiti della legge, non soltanto sulla scelta del tipo di opera per la quale viene

richiesto il contributo statale, ma anche e soprattutto di provvedere al completamento del finanziamento necessario, attingendo, per la differenza, alle normali fonti del risparmio od a quelle dei tributi locali.

Non è qui la sede per valutare la portata di un simile indirizzo economico in conseguenza del quale le opere costruendo vengono, in larga misura, finanziate con pagamenti differiti: molte di esse, sempre utili ed urgenti, non sono produttive, e quindi graveranno per un'intera generazione senza creare un reddito, sia sui contribuenti che sul risparmio privato.

Ci limitiamo soltanto a riconoscere che, nel campo specifico che ci interessa, una simile politica economica viene ad accentuare la direttiva governativa del *decentramento amministrativo* delle attività ricostruttrici del Paese, come viene messo in evidenza nella tabella n. 3 nella quale sono indicati i valori complessivi di tutti gli investimenti diretti o provocati dallo Stato.

L'Esecutivo si limita in primo luogo a concedere i contributi che rientrano nelle sue facoltà e che gli vengono richiesti; e poi ad esercitare il controllo sulle opere autorizzate, sia in linea di progetto che in sede di attuazione dei lavori; ed in ultimo in quella del collaudo e della liquidazione della spesa.

Ne deriva che la costruzione delle opere di pubblico interesse, o di semplice interesse privato, viene autorizzata, assistita e parzialmente finanziata soprattutto in seguito alla iniziativa locale o individuale che ha il vantaggio di essere più sensibile alle necessità immediate da soddisfare.

A questo risultato, di indiscussa importanza, non dobbiamo nasconderci che può contrapporsi la difficoltà, spesso grave, che incontrano specialmente gli enti locali nell'ottenere il residuo finanziamento delle somme necessarie o di procurarsi i mezzi tecnici per la progettazione e l'esecuzione di quanto si desidera attuare in modo sollecito ed economico, che sia conforme alle non sempre semplici procedure richieste dalle molteplici leggi e relativi regolamenti.

Una oculata assistenza tecnico-economica ed anche finanziaria per lo stimolo delle attività locali, specialmente degli enti più poveri e male attrezzati, dovrebbe perciò venire svolta in questi casi dagli organi ministeriali perife-

rici; e noi ne raccomandiamo al Ministro la più estensiva applicazione.

Le grandi opere pubbliche di interesse nazionale, e che non possono costruirsi altro che con l'intervento diretto dello Stato (a mezzo anche di appositi Enti come per i grandi acquedotti; oppure di Aziende autonome come per le strade statali (A.N.A.S.) o di organismi industriali statali (I.R.I.) o privati come per le costruzioni idro e termoelettriche) dovranno sempre venire programmate a parte o con finanziamenti previsti da leggi speciali.

L'importanza che assume questa particolare fisionomia dell'esecuzione e del finanziamento dei lavori pubblici viene misurata in cifre dalla tabella n. 2 dalla quale si rileva che di fronte ad un importo totale di 357.698 milioni disponibili per opere realizzabili in un anno, vi è un impegno di spesa ministeriale di 73.198 milioni per opere a pagamento immediato (5.143 milioni nella parte ordinaria del bilancio e 68.055 in quella straordinaria) e cioè di solo il 20 per cento del totale.

Ora noi ci domandiamo:

L'attuale organizzazione tecnico-amministrativa del Ministero dei lavori pubblici si è adeguata a questa nuova situazione che ha accentuato così notevolmente la sua funzione di controllo superiore dei lavori proposti ed eseguiti da terzi, in forma largamente decentrata e con tanta varietà di criteri tecnico-finanziari di progettazione e di esecuzione?

Cercheremo di rispondere a questa domanda nel modo più chiaro possibile.

2. - FUNZIONALITÀ DELL'AMMINISTRAZIONE CENTRALE E PERIFERICA.

a) *Inquadramento del personale.*

Non è certamente questa la sede per esaminare nei suoi particolari la composizione organica del Ministero dei lavori pubblici come fu fatto già autorevolmente l'anno passato in occasione della discussione del bilancio per l'esercizio 1949-50.

La Commissione di studio, costituita per attuare le disposizioni previste dall'articolo 95 della Costituzione, ha già concretato lo schema di legge da sottoporre al Parlamento, relativo

al richiesto ordinamento della Presidenza del Consiglio ed alla determinazione del numero, delle attribuzioni e della organizzazione dei singoli Ministeri.

Noi quindi ci limitiamo ad esaminare la attuale funzionalità del Ministero dei lavori pubblici nel suo complesso, senza entrare nei particolari della struttura e delle attribuzioni delle singole direzioni generali od uffici periferici o decentrati.

La situazione del personale del Ministero dei lavori pubblici come si presentava al 1° febbraio 1950 e come si prevede possa trovarsi entro l'esercizio 1950-51 in relazione alla sistemazione dei dipendenti non di ruolo del Ministero stesso (che verrà attuata in conseguenza dei concorsi interni a tale data già banditi), è illustrata nell'allegata tabella n. 4.

Si deve riconoscere che, se i concorsi interni avranno l'esito desiderato, di coprire cioè tutti i posti previsti, un miglioramento verrà conseguito soprattutto nel ruolo del Corpo del Genio civile, al quale spetta il compito essenziale del controllo tecnico dei lavori autorizzati a terzi e dell'esecuzione di quelli direttamente eseguiti. Anche l'Amministrazione centrale verrà sensibilmente avvantaggiata da un migliore assetto del personale di ruolo dei propri organici, che si deve ritenere soltanto iniziato con i lodevoli provvedimenti in corso di attuazione, ma che, bisogna riconoscere, sono ancora ben lungi di aver raggiunto lo scopo desiderato.

Devesi rilevare al riguardo che, anche dopo questo primo passo verso una più razionale distribuzione degli elementi amministrativi e tecnici degli uffici centrali e del Corpo del Genio civile, con funzioni preminenti di dirigenza, si riscontrerà ancora l'anomalia di avere, nell'esercizio 1950-51, 4.248 funzionari e impiegati di ruolo e 9.343 funzionari e impiegati non di ruolo, avventizi o sussidiari. Se poi si osserva che in aggiunta al complesso 3.603 laureati e diplomati di ruolo del Corpo del Genio civile, si avranno altri 4.621 laureati, diplomati e ragionieri non di ruolo (4.396 tecnici e 225 amministrativi), ne segue che su di una forza di 8.876 funzionari, ben il 52 per cento si occupa dell'opera di controllo dei lavori pubblici effettuati per la tutela degli interessi dello Stato, senza avere quella posizione giuridica

che deve venire richiesta per la responsabilità che è inerente alle mansioni espletate e per conservare la necessaria continuità di esse.

Occorre quindi proseguire energicamente nell'opera già iniziata di riorganizzazione dei quadri del personale del Ministero.

Per dare un elemento concreto di giudizio dell'importanza e della urgenza che assume questa opera ormai divenuta indilazionabile, ho riassunto nella tabella n. 5, e a solo scopo indicativo, alcuni esempi delle maggiori vacanze che esistevano al 1° ottobre 1949 nei quadri organici del personale del Ministero (differenza tra i posti previsti dalle vigenti tabelle organiche e quelli effettivamente coperti).

Allo stato delle cose non può richiedersi dunque che il Ministero assolva rapidamente e bene ai suoi importanti compiti attuali ed a quelli nuovi che gli verranno assegnati dalla annunciata politica ricostruttiva del Governo (6), se esso non verrà rapidamente riorganizzato nei propri quadri dove in quasi nessun grado dirigente vi sono lacune nei posti occupati, mentre invece vi sono gravissime deficienze specialmente nei gradi del personale meno elevato dei ruoli dei funzionari amministrativi, degli ingegneri, dei geometri, dei ragionieri e dei disegnatori.

b) *Necessità di snellimento amministrativo.*

Un'importante osservazione di carattere generale è necessario di fare nei riguardi del rendimento del lavoro tecnico-amministrativo del Ministero.

Nella tabella n. 1 abbiamo messo in rilievo che nel 1949-50, secondo quanto risulta dalla relazione del senatore Ceschi e dal discorso al Senato del 13 ottobre 1949 del Ministro dell'epoca senatore Tupini, verranno eseguiti lavori per un importo complessivo di circa 200 miliardi (7) in confronto dei 159,5 miliardi di lavori eseguiti nell'esercizio precedente (1948-1949) (8).

(6) L'articolo 7 dello Schema di legge sulla istituzione della *Cassa per il Mezzogiorno* (Atti Camera Deputati, 1950, N. 1170-*Urgenza*), stabilisce che gli Uffici del Genio civile possono venire utilizzati per l'esecuzione degli appalti di lavori; e in ogni caso ad essi spetta il collaudo, tanto sui lavori appaltati che su quelli concessi.

(7) Cfr. punto e) e nota n. 2 della tabella n. 1.

(8) Cfr. nota n. 8 della tabella n. 1.

La migliorata organizzazione del Ministero, che abbiamo messo in evidenza nel capitolo precedente, non è tuttavia tale da farci prevedere la possibilità di un aumento molto notevole nel volume di lavoro che potrà eseguirsi nell'esercizio 1950-51.

Anche con il previsto miglioramento dei quadri, difficilmente il complesso delle opere eseguibili con gli stanziamenti autorizzati potrà essere molto maggiore di quello consunto nell'esercizio finanziario precedente.

Un aumento del 25 per cento di esso, portando il complesso dei lavori eseguibili in un anno dal valore dei 200 miliardi dell'esercizio 1949-50 a quello di 250 miliardi nell'esercizio 1950-51, mi sembra vicino alla realtà attuale dei mezzi a disposizione e non superabile per ora (9).

La difficoltà amministrativa di spendere rapidamente tutte le somme stanziata ed i residui di cassa deriva anche indirettamente dalla considerazione seguente.

Il rapporto tra le spese complessive per il funzionamento degli Uffici centrali e periferici e l'importo totale dei lavori da eseguire, si mantiene intorno al 2,5 per cento.

Rimane, a mio avviso, di un valore tale da ritenersi inadeguato alle necessità derivanti dalle procedure e formalità attualmente prescritte che sono numerose ed intralcianti (vedere tabella n. 6).

Nella nota preliminare al bilancio, il Ministero si limita ogni anno a fare il rapporto tra le spese di personale e gli stanziamenti autorizzati (10). Ciò potrebbe servire per il confronto con gli esercizi precedenti quando i lavori eseguiti fossero finanziati nello stesso modo e quindi le cifre relative risultassero omogenee. Ma fare questo rapporto tra la situazione dell'esercizio 1949-50 e quella dell'esercizio 1950-51 quando le due situazioni risultano diverse in conseguenza delle leggi emanate o in esame che abbiamo ricordato non ha, a mio avviso, un significato molto probatorio.

La tabella n. 6 mette in rilievo tuttavia che le spese dirette di personale per il funziona-

mento del Ministero sono aumentate del 38 per cento passando da 10,25 miliardi nell'esercizio 1949-50 a 13,67 miliardi nell'esercizio 1950-51.

Lo sforzo fatto indica la volontà di sistemare anche questo delicato settore dell'Amministrazione statale. Ma non è bastevole da solo a rendere efficiente il funzionamento del Ministero, perchè permane in esso la situazione di non poter impiegare tutti gli stanziamenti autorizzati e quindi di avere, alla fine di ogni esercizio, dei residui di cassa non spesi per importi assai notevoli, che ci debbono preoccupare perchè sembra che abbiano la tendenza a consolidarsi.

c) *Residui di cassa, e revisione dei prezzi.*

Ricordo che la difficoltà di utilizzare completamente tutti gli stanziamenti autorizzati fu rilevata da tempo. Già dal 4 settembre 1946 la Corte dei conti segnalava nel Ministero dei lavori pubblici « l'inconveniente... del costituirsi alla fine dell'esercizio di rilevanti residui di cassa » ed il Consiglio di Stato, il 12 dicembre 1946, ricordava che tali residui, « avrebbero dovuto costituire economie di bilancio » (11).

Ma se gli alti consessi, giustamente pensosi della tutela del denaro pubblico, avessero potuto prevedere che un anno dopo, e cioè al 1° luglio 1948, i residui di cassa in discussione del Ministero dei lavori pubblici raggiungevano la somma di 189,8 miliardi, che dovevano salire a 277,2 miliardi al 1° luglio 1949, (Tab. N. 1) certamente sarebbero stati indotti a ricercarne le cause e non limitarsi ad esprimere il voto di « suggerire che le future iscrizioni di stanziamenti in bilancio venissero contenute in misura più aderente al reale fabbisogno ed alla capacità di assorbimento di ciascun esercizio ».

Fuori delle severe aule dove fu emesso questo giudizio vi era la desolazione della guerra con un reale fabbisogno infinitamente superiore a tutte le capacità tecniche ed economiche, non solo del Ministero dei lavori pubblici, ma dell'intero Paese.

(9) Vedere: *Conclusioni*; punto 3, pag. 29.

(10) Cfr.: Tabella di pag. 9 della Nota preliminare al disegno di legge in esame.

(11) Cfr.: *Atti del Senato 1949*; Riunione V Commissione Finanze e tesoro, pag. 93. Relazione del senatore Marconeini sullo schema di legge n. 185.

Finalmente il Ministero del tesoro, di concerto con quello dei lavori pubblici, dopo aver ottenuto parere favorevole dalla Corte dei conti a sezioni riunite e dal Consiglio di Stato, il 14 dicembre 1948 presentò al Senato un disegno di legge (n. 185) con il quale doveva venire concessa al Ministero la facoltà di imputare i pagamenti a carico dei capitoli per lavori della parte straordinaria del proprio stato di previsione della spesa per l'esercizio 1947-48 e 1948-49, prima sui fondi residui e dopo sugli stanziamenti di competenza.

La V Commissione permanente del Senato, in base ai precedenti riassunti, ed aderendo alle conclusioni del relatore senatore Marconcini, il 10 febbraio 1949 deliberò di sospendere la discussione del disegno di legge in parola.

Non entro nel merito dell'urgenza di sollecitare l'esame del provvedimento legislativo n. 185 ricordato; o di promuoverne altri tendenti allo stesso scopo che già, del resto, dovrebbe essere nelle intenzioni del Governo, avendone accennato il Presidente del Consiglio nel suo discorso di presentazione del nuovo Governo, pronunciato al Senato il 28 gennaio passato.

È tuttavia certo che la proposta di legge n. 185 ha messo in evidenza la necessità di risolvere una situazione di disagio amministrativo in conseguenza del quale il Ministero dei lavori pubblici *da oltre tre anni* non riesce a spendere completamente tutti i fondi che gli sono stati assegnati prima dal Governo e poi (dopo il 18 aprile 1948) dal Parlamento.

Bisogna non dimenticare, che, se da un lato si sono accumulati dei forti *residui di cassa* per lavori non eseguiti, dall'altro lato si sono, per contrapposto, venute a creare delle *eccedenze di spesa* rispetto agli stanziamenti autorizzati che per molti lavori furono superati specialmente in conseguenza della revisione dei prezzi prevista dai contratti durante il periodo del deprezzamento della lira.

I lavori compiuti non potevano venire pagati per intero e quindi si maturavano forti eccedenze scoperte del fatturato sul saldato per mancanza dei fondi necessari. Nel bilancio 1950-51 si prevede uno stanziamento di 2 miliardi per revisione prezzi (articolo 7 della legge) che si aggiungono ai 5 miliardi dell'esercizio precedente. La forte diminuzione dovrebbe indicarci un assestamento prossimo di questa

situazione; ma di ciò gradiremmo assicurazioni dal Ministro.

Da una parte dunque non si è in grado di spendere che con molta lentezza senza esaurire gli stanziamenti accordati e dall'altro si maturano eccedenze di spesa sui lavori effettuati. Le due situazioni contrapposte, in base alle norme contabili vigenti, non si possono direttamente compensare, con procedura sollecitata, dalla ordinaria amministrazione.

È questo un indice di difficoltà amministrativa che trova alimento, tra l'altro, anche dalla troppo particolareggiata divisione delle singole autorizzazioni di spesa nei vari capitoli del bilancio. I capitoli stessi tendono ad aumentare e dal 1949-50 al 1950-51 sono passati da 313 a 318 (12). Inoltre le spese sono ripartite in ben 19 uffici (la sede centrale, il Magistrato delle Acque e 17 Provveditorati) ed *in ognuno di essi si maturano le situazioni dei residui e delle eccedenze sopra lamentate e che poi si sommano senza potersi compensare né nei bilanci periferici né in quello centrale.*

Siamo dell'avviso che il Ministro dovrebbe insistere presso il collega del Tesoro per ridurre i capitoli ad un numero inferiore, o per lo meno ottenere che si possano fare spostamenti tra capitoli che hanno la stessa finalità (ad esempio tutti i Provveditorati hanno molti capitoli di identica denominazione) in modo da compensare l'inconveniente derivante da un finanziamento per uno stesso titolo di opere, frazionato in ben 17 parti distinte.

In ogni modo, dovrà snellirsi e venire meglio coordinata l'attività dei Provveditorati che risentono troppo della burocrazia e dei controlli centrali, senza aver il vantaggio di una guida e di un coordinamento proveniente dal Centro.

Tutto quanto abbiamo rilevato dimostra l'urgenza di provvedere ad una modernizzazione della struttura amministrativa-burocra-

(12) Nel bilancio dei Lavori pubblici del 1931-32 i capitoli erano soltanto 146 e cioè meno della metà degli attuali, senza contare i 46 capitoli che furono assegnati all'Azienda autonoma Strade Statali (A.A.S.S.) istituita il 17 maggio 1928. L'attuale Azienda Autonoma A.N.A.S. ha un bilancio suddiviso in 54 capitoli. Ma occorre rilevare che tutti i Provveditorati hanno dei capitoli che si riferiscono allo stesso tipo di opere. Ad esempio: ognuno di essi ha il capitolo di *Spese in dipendenza dei danni bellivi* (n. 202 per il Magistrato di Venezia; n. 207 per il Provveditorato di Trento, e così via).

tica, non soltanto nel campo della competenza del Ministero dei lavori pubblici, ma anche in quello degli organi della ragioneria generale dello Stato e della Corte dei conti, con snellimento avveduto, ma coraggioso, delle ormai vecchie e pesanti procedure previste dal Regolamento sulla contabilità generale dello Stato che sostanzialmente sono ancora quelle del Regolamento del settembre 1870 anche se hanno subito qualche modificazione nel testo unico del 1885 ed in quello del 1924 vigente.

Raccomandiamo alla Commissione ministeriale, appositamente istituita, di compiere il lavoro d'aggiornamento del Regolamento con larghezza di vedute, unita al necessario senso di responsabilità.

Le modalità per la presentazione dei progetti e la concessione dei contributi, per la loro approvazione, per l'effettuazione delle gare o degli appalti, per la sorveglianza ed il controllo dei lavori ed il loro collaudo, dovrebbero venire rivedute ed aggiornate, spogliandole dalle formalità eccessive e da troppi duplicati di controlli e di pesanti disposizioni procedurali spesso più formali che sostanziali. Occorre non ritardare l'emanazione dei Regolamenti in applicazione delle leggi e pubblicare subito nella *Gazzetta Ufficiale* le leggi stesse appena promulgate (13).

È necessario soprattutto dare maggiore responsabilità, sia in linea tecnica che amministrativa, ai funzionari dirigenti di ogni ordine e grado. Il decentramento delle competenze dei Provveditorati dovrebbe venire più accentuato in armonia con la struttura amministrativa regionale e provinciale attualmente in istudio. La sede centrale dovrebbe inoltre curarne il coordinamento per le opere di maggior mole.

In questa delicata materia si dovrebbe, in quanto possibile, tenere conto dell'esperienza acquisita nel campo della costruzione di opere pubbliche a cura delle Amministrazioni aventi un ordinamento autonomo, ed in particolare dell'Azienda delle strade statali (A.N.A.S.) di quella delle Ferrovie dello Stato, dei telefoni di Stato, dei monopoli di Stato, ecc.

Tali Aziende autonome, specialmente in questo periodo di intenso lavoro ricostruttivo, hanno conseguito risultati apprezzabili e degni di considerazione.

(13) Vedere esempi caratteristici citati nelle note (27) e (38).

PARTE II.

PROGRAMMI DI LAVORI PUBBLICI

1. - VIABILITÀ ORDINARIA E NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE.

La conformazione orografica e le condizioni economiche del Paese hanno influito a dare alle comunicazioni stradali e ferroviarie un loro aspetto particolare.

La grande e fitta rete della pianura padana, scendendo verso il Mezzogiorno, si assottiglia come ad imbuto fino ad assumere l'aspetto quasi filiforme, restringendosi sulle direttrici costiere della Puglia e della Calabria che sono collegate tra i due versanti da pochi attraversamenti di fondo valle, seguenti itinerari obbligati tanto per le strade che per le ferrovie.

Tali ultime condizioni si ripetono con analoghe caratteristiche nelle grandi isole.

Il problema del potenziamento delle possibilità agricole ed industriali, specialmente nell'Italia meridionale ed insulare, deve in primo luogo venire impostato in relazione ad uno sviluppo organico delle comunicazioni terrestri, armonicamente tra loro integrate per evitare duplicati e false spese, prevedendo anche un miglioramento di quelle comunicazioni che sono già esistenti.

La Direzione generale della viabilità ordinaria e delle nuove costruzioni ferroviarie deve assolvere a questo importante compito, in stretto collegamento con l'Azienda Autonoma delle strade statali (A.N.A.S.). Il coordinamento con gli altri Ministeri (dell'agricoltura e foreste per la sistemazione agricola e montana necessaria alla protezione delle strade; della marina mercantile per le attrezzature e le vie di accesso ai porti; dell'industria e commercio per lo sviluppo dei traffici industriali; dei trasporti per la valutazione delle correnti di traffico e i tipi di veicoli impiegati, e infine della difesa) avviene oggi più che mai urgente e indispensabile, specialmente in relazione agli annunciati lavori stradali previsti nel ricordato piano decennale.

a) *Strade ordinarie* (consistenza, nuove costruzioni e manutenzione).

Ho riassunto nella tabella n. 7 la situazione delle strade della Repubblica nel 1949, divise nelle tre parti dell'Italia settentrionale, centrale, meridionale ed insulare.

Si rileva subito la differenza di sviluppo complessivo che esiste tra le strade dell'Italia meridionale e insulare e quelle dell'Italia settentrionale (chilometri 2.470 per milione di abitanti in confronto di chilometri 4.820). Ciò costituisce una nuova conferma (se ce ne fosse bisogno) che il livello raggiunto dalla economia dei trasporti in genere e dei trasporti terrestri in specie, è strettamente legato a quello corrispondente dell'economia generale. L'aumento del reddito nazionale provoca necessariamente nuova vitalità ai commerci e ai traffici e quindi alle attività dei trasporti stradali.

Non ci è noto nei suoi particolari esecutivi il programma tecnico dei nuovi lavori specialmente destinati alla viabilità minore (strade comunali e provinciali) preannunciato dal Governo nel piano decennale. Sappiamo soltanto che saranno destinati a questo scopo 100 miliardi ripartiti in dieci annualità di cui l'83,5 per cento sarà destinato all'Italia meridionale ed insulare, che vanno in aggiunta ai 14.200 milioni che verranno impiegati nel 1950-51 in applicazione della legge 7 agosto 1949 sui finanziamenti di opere pubbliche eseguite da parte degli Enti locali (14), ed ai 5.350 milioni previsti nella parte straordinaria del bilancio A.N.A.S. (titolo II, pag. 160). Si prevedono in complesso lavori stradali nel 1950-51 per un importo di 27.900 milioni, con la costruzione di circa 600 chilometri di nuove strade.

Dobbiamo inoltre richiamare l'attenzione del Ministro sul fatto che la legge Tupini ricordata sugli Enti locali (3 agosto 1949, n. 589) ha determinato la richiesta di strade per ben 47,7 miliardi di lavori su di una disponibilità complessiva in due esercizi di circa 21,3 miliardi (ved. tabella n. 8).

Occorre in primo luogo di assegnare i finanziamenti richiesti fino al collocamento della intera somma disponibile (mancano ancora a tutt'oggi da assegnare circa 18,3 miliardi sui

(14) Vedere allegata Tabella N. 8.

21,3 disponibili); e poi di evitare che la nuova legislazione del piano decennale annunciato *interferisca in modo nocivo* su quanto è già stato attuato con successo in questo importante campo delle comunicazioni stradali.

Il programma già in atto è notevole, tanto più che esso dovrà in massima parte incrementare la rete capillare della viabilità minore dell'Italia meridionale ed insulare. L'attuazione del nuovo programma decennale apporterà un ulteriore beneficio che sarà indubbiamente sentito in quanto che le nuove costruzioni stradali dovranno avere la particolare caratteristica di congiungere i centri isolati alle stazioni ferroviarie o alle strade provinciali o nazionali.

Dobbiamo raccomandare che i programmi di nuovi lavori stradali della viabilità minore siano coordinati con quelli delle bonifiche in modo che la rete di comunicazioni necessaria a queste ultime si integri con quella di interesse più generale.

Rileviamo che il patrimonio costituito dalle strade ordinarie, dello sviluppo complessivo di chilometri 174.268, ha un valore molto ingente (15).

Abbiamo però il dovere di esaminare, anche sommariamente, come questo patrimonio di uso pubblico venga mantenuto ed ammodernato.

Mentre per la rete delle strade statali l'onere che si richiede per la manutenzione ordinaria ed i miglioramenti viene indicato nel bilancio dell'A.N.A.S. (16) non così risulta per la rete provinciale e comunale che viene invece amministrata localmente e sfugge quindi ad un nostro esame complessivo perchè si ritrova più o meno chiaramente nei bilanci dei singoli Enti locali.

Ho cercato di raccogliere questi elementi rivolgendomi direttamente alle Provincie ed ai maggiori Comuni, e ho riassunto nella tabella n. 9 i risultati ottenuti, che, pur non essendo completi, danno tuttavia delle indicazioni utili e di sufficiente orientamento.

Aggiungendo alla spesa di 44.490 milioni che viene sostenuta ogni anno dagli Enti

(15) Possiamo valutarlo dell'ordine di circa 5.500 miliardi.

(16) Cfr. bilancio A.N.A.S. 1950-51. Parte ordinaria: milioni 13.462; parte straordinaria, milioni 5.498; totale 18.960 (pag. 164)

locali, la somma di lire 18.960 milioni che fanno carico all'A. N. A. S. per la manutenzione e il rinnovamento delle strade statali e delle autostrade (17) si ha un complessivo importo di lire 63.450 milioni che rappresentano la spesa totale che il contribuente sostiene per la manutenzione delle proprie strade.

Ma è opportuno anche di ricordare che il contribuente stesso sostiene una spesa annua di esercizio delle strade di altri 10 miliardi circa (17) per la regolazione del traffico, apparecchi segnalatori e polizia stradale; onde si ha un complesso di più di 73 miliardi annui che sono richiesti per questo importante servizio.

Ritengo utile che il risultato dell'indagine fatta sia conosciuto nella sua entità, per dare all'utente della strada un orientamento sul costo di esercizio che tale servizio viene a costare (18).

b) Azienda Autonoma delle Strade Statali
(A. N. A. S.)

Il contributo che lo Stato assegna alla A. N. A. S. per le spese effettive del suo bilancio, sarà, nell'esercizio 1950-51, di 18.960 milioni con un aumento di 558 milioni rispetto all'esercizio precedente (pag. 165).

La spesa per l'esercizio di 21.776 chilometri di strade statali e autostrade viene dunque ad assumere il valore, per chilometro, di lire 873.000 anno, cioè circa il doppio di quella che abbiamo valutato per le strade provinciali. (Tab. N. 9).

Dobbiamo riconoscere che la manutenzione delle strade nazionali si fa sempre più onerosa specialmente in conseguenza dell'aumento del traffico autostradale pesante con carichi assiali che ormai raggiungono le 10 tonnellate

(17) Cfr. Op. cit., nota (1) della tabella N. 9.

(18) Per il 1949 gli introiti dello Stato per gravami fiscali sugli autotrasporti stradali possono valutarsi approssimativamente come segue:

a) tassa sui carburanti	miliardi	50 -
b) tassa sui lubrificanti	»	4 -
c) tassa di circolazione	»	4 -

Totale	miliardi	58 -
Maggiori introiti prevedibili per aumento di traffico stradale e nuove tasse sui carburanti nel 1950-51.		
	»	7,5

Totale	miliardi	65,5
		=====

per asse, e cioè che sono dello stesso ordine di grandezza di quelli ferroviari. Per questo motivo avremmo desiderato di vedere congruamente aumentati gli stanziamenti, che invece sono rimasti inalterati rispetto all'esercizio precedente nella parte ordinaria di 6.100 milioni per i carichi di pietrisco, opere varie di manutenzione delle strade e delle autostrade statali, delle cantoniere, degli edifici vari connessi con l'esercizio delle strade; ed i 2.400 milioni per le distese generali periodiche delle pavimentazioni permanenti a trattamento superficiale e manutenzione strade urbane. (19).

Inoltre ciò indica che non viene previsto il passaggio allo Stato di strade provinciali.

Non ci sembra che corrisponda al reale fabbisogno, come indica invece la nota esplicativa del capitolo 35, la diminuzione da 310 milioni a 200 milioni della spesa prevista per la manutenzione diretta di tratti di strada che attraversano gli abitati.

Tutti rileviamo facilmente che proprio in tali tratti vi è una evidente differenza di manutenzione ordinaria rispetto alle strade statali. La prevista diminuzione di 110 milioni di spesa di esercizio corrente non può determinarsi certamente in conseguenza di una maggiore spesa straordinaria di 300 milioni, di cui solo una parte sarà destinata alla sistemazione dei tratti che attraversano gli abitati, riducendone così le spese di manutenzione (capitolo 43). Tanto più che tale aumento straordinario è previsto sostanzialmente per consentire all'Azienda di attuare, con maggiore sviluppo, il *graduale programma di depolverizzazione della rete stradale principale, opera questa molto sentita ed indilazionabile specialmente per le strade statali di zone turistiche o di traffico intenso*.

Un aumento degli oneri di manutenzione delle strade statali di grande comunicazione si impone dunque in conseguenza del logorio prodotto dall'aumentato traffico autostradale pesante: che, a sua volta, produce un aumento di introiti da parte dello Stato.

Nella tabella n. 10 ho messo in evidenza gli elementi statistici che stanno a dimostrarlo.

In tale tabella si rileva che l'aumento di autoveicoli nel 1949 rispetto al 1948 è stato

(19) Vedi: capitoli 32 e 33 e 35 del bilancio preventivo A. N. A. S.

molto notevole e le nuove costruzioni di essi superano le eliminazioni per vetustà tanto che la consistenza degli autoveicoli per merci che, per la loro pesantezza, sono quelli che logorano più fortemente la strada, è aumentato in un anno del 17 per cento. Ma è aumentata di più del doppio la loro portata (del 37 per cento) ciò che significa che ai vecchi autoveicoli leggeri si sono sostituiti autoveicoli nuovi molto più pesanti; ed ancora di più è aumentato il consumo di carburante (di ben il 61 per cento) per il duplice fatto di un aumento di potenza dei motori che consente agli autoveicoli una maggiore velocità, la quale contribuisce notevolmente a logorare la strada, ed un maggiore impiego degli autoveicoli stessi anch'esso determinante un ulteriore affaticamento.

L'aumentato uso e logorio della strada porta allo Stato un corrispondente aumento degli introiti fiscali sui carburanti. Gli autoveicoli contribuiscono così alle spese per la manutenzione della strada che usano.

È questa la politica della strada che vorremmo vedere completamente attuata con un bilancio in pareggio tra le spese di manutenzione e di esercizio della strada e gli oneri fiscali pagati direttamente o indirettamente da chi ne usufruisce.

Infine vogliamo notare che, sulla spesa di lire 830.000 per chilometro-anno di manutenzione della strada, la spesa per il personale, che complessivamente è di 7.277 unità, grava per ben 3.931 milioni, pari a lire 181.000 per chilometro-anno, che ne rappresentano il 22 per cento. Si ha motivo di ritenere che un migliore impiego ed un maggior rendimento di tale personale potrebbe ottenersi dotandolo di mezzi di lavoro più moderni di quelli attuali.

Nello stato di previsione viene invece diminuita di 10 milioni la già modesta somma destinata al funzionamento e manutenzione dei macchinari stradali e per il rinnovo delle attrezzature, sì che la spesa stessa si riduce a soli 240 milioni (20). Si annota, al solito, che la riduzione è in relazione *al reale fabbisogno*. Ma basta pensare ai moderni macchinari per spazzatura della neve, a quelli che sono usati per la distesa periodica dei manti superficiali,

(20) Cfr.: capitolo 36: Funzionamento macchinari stradali e gestione delle officine di manutenzione, ecc.

nella costruzione del sottofondo, nella rullatura del pietrisco, per riconoscere senz'altro che ben pochi mezzi moderni possono acquistarsi con tale somma, depurata dalle spese di gestione delle relative officine, per rinnovare le attrezzature in modo razionale e moderno ed aumentare così il rendimento del lavoro manuale.

Il *reale fabbisogno* di strumenti moderni di lavoro di una organizzazione di 7.277 lavoratori della strada non sembra che possa ridursi a tanto poco.

Ricordiamo al riguardo che le attrezzature meccaniche per la manutenzione e l'esercizio delle moderne autostrade si fanno di giorno in giorno sempre più estese e di complessa utilizzazione.

Le strade di grande comunicazione debbono ripararsi rapidamente e senza dare soverchio disturbo alla circolazione. Anche l'esercizio normale di esse va sempre più meccanizzandosi con le attrezzature sincronizzate per il segnalamento e la disciplina del traffico. Dopo le gallerie per autostrada della camionabile Genova-Valle del Po, avremo fra breve gallerie autostradali di ben maggiore importanza, che richiederanno la ventilazione artificiale permanente con macchinari di notevole potenza installata. La progettata galleria autostradale sotto il Monte Bianco ne sarà per l'Italia il primo e il più cospicuo esempio.

c) Nuove costruzioni ferroviarie.

Le grandi costruzioni ferroviarie della seconda metà del secolo passato e del principio di questo secolo diedero chiaro lustro all'ingegneria italiana.

Da oltre 18 anni però, dopo l'apertura all'esercizio della direttissima Prato-Bologna con la grande galleria dell'Appennino, in Italia non si costruiscono altro che piccoli tronchi di completamento della rete esistente. Le grandi costruzioni ferroviarie, da quella data, non ebbero ulteriore sviluppo.

Ciò non ostante la originaria struttura dell'Ufficio delle nuove costruzioni ferroviarie del Ministero dei lavori pubblici non si è modificata in modo da adeguarsi effettivamente al sempre più ridotto lavoro assegnatogli.

Dall'allegato n. 10 del bilancio in esame si rileva che l'ufficio delle nuove costruzioni fer-

roviarie ha ancora in forza 676 funzionari ed agenti dei quali *sette* sono del grado 5° statale (ispettori generali) e *sei* del grado 6° (direttori capi divisione). In questo ufficio, 504 funzionari ed agenti sono di ruolo (pari all'80 per cento della forza). È caratteristico il fatto che gli organici, vacanti altrove, sono quasi al completo nell'ufficio che ha ormai ultimati i compiti per cui ha degnamente lavorato in passato e quindi ha ridotto il proprio lavoro.

Tutta l'organizzazione dell'ufficio, compreso il personale transitorio, l'affitto dei locali, le spese varie di ufficio, quelle per le automobili dei funzionari ecc., richiede una spesa di 452 milioni annui.

Tale onere complessivo di sola amministrazione ministeriale viene previsto per eseguire lavori dell'importo di 1.002,8 milioni di cui 1000 destinati al completamento di quelli già iniziati (ved. nota *d* del capitolo 200 del bilancio). Vi è anche una lieve riduzione complessiva di stanziamento di 97,2 milioni rispetto all'esercizio precedente.

Non vi sono dunque in programma nuove importanti costruzioni ferroviarie e si impegna per ultimare i lavori in corso *nelle sole spese di amministrazione* il 45 per cento del valore delle opere che verranno eseguite.

Rileviamo che anche in altro Ministero si costruiscono direttamente o si completano nuovi tronchi ferroviari di linee ancora distrette dalla guerra e da ultimare, per uno sviluppo complessivo di centinaia di chilometri con un impegno di spesa che, nell'esercizio in esame, può valutarsi in almeno 15 miliardi ripartiti tra le Ferrovie dello Stato e quelle concesse, nonché per la metropolitana di Roma (21).

Siamo in questo caso in un ordine di grandezza di spese generali di amministrazione completamente diverso.

Anche l'A. N. A. S. ha un'attrezzatura tecnica idonea alla costruzione di strade ordinarie e di autostrade che oggi sono del tutto simili per importanza e dirigenza tecnica a quelle ferrate.

(21) La cifra esposta di 15 miliardi, relativa a questi lavori ferroviari, è soltanto orientativa e si riferisce alla quota di stanziamenti complessivi autorizzati per i soli lavori sulle linee ferroviarie, esclusi cioè quelli necessari alla costruzione di materiale rotabile ed all'acquisto di attrezzature tecniche.

Essa prevede nel suo bilancio 1950-51, nelle spese per lavori straordinari, (miglioramenti e rettifiche tracciati, nuovi tronchi autostradali ecc.) di impegnare una somma di 5.350 milioni (capitoli 42 a 46 del bilancio A. N. A. S.).

Un migliore impiego del personale, con il concentramento delle forze attualmente disponibili, sembrerebbe ormai da attuarsi.

Raccomandiamo il problema all'attenzione del Ministro, perchè la situazione segnalata si trascina da molto tempo con notevole onere della finanza dello Stato.

È necessario che essa sia risolta nel quadro generale della riforma delle Amministrazioni statali, la quale costituisce uno dei punti principali del programma annunciato dal Governo.

d) *Necessità del coordinamento.*

Nel settore stradale e ferroviario, dobbiamo richiedere un maggiore coordinamento.

È questa una raccomandazione che la VII Commissione permanente del Senato rivolge al Governo; raccomandazione che è stata già fatta in precedenti e che verrà ripetuta anche per altri capitoli delle attività che esamineremo.

Qui la mancanza di coordinamento non si limita alla sola diluizione delle competenze o del rendimento di uffici ministeriali che abbiamo accennato, perchè investe in modo diretto i programmi di lavoro, con pericolo di cattivo impiego di centinaia di miliardi.

Ad esempio, in una pubblicazione ufficiale (22) si enuncia l'urgenza della costruzione di una nuova strada statale che congiunga il litorale di Trapani e Marsala con la piana di Catania (23) e si dichiara altrettanto necessario il completamento della nuova linea ferroviaria diretta Catania-Marsala-Trapani. Si richiede di unire con una autostrada i versanti Tirreno ed Adriatico da Napoli a Bari in doppio modo, sia con una nuova autostrada, sia rettificando la attuale statale; mentre altro Ministero pro-

(22) *Cfr.*; MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI: *Proposte concrete per un programma decennale di opere pubbliche nel Mezzogiorno, nella Sicilia e nella Sardegna, Roma, 1948.*

(23) *Cfr.*: Pag. 14 della pubblicazione di cui alla nota (22).

gramma un terzo miglioramento delle comunicazioni con il completamento della elettrificazione della Napoli-Foggia-Bari, da Foggia a Bari.

Si alimentano speranze e aspirazioni locali e si richiede un complesso di spese di 140 miliardi (60 miliardi per le opere stradali ed 80 miliardi per quelle ferroviarie) (24) che potrebbero non solo venire ridotte per limitarle alla sola costruzione dei lavori veramente indilazionabili, ma forse in gran parte meglio utilizzate, nelle stesse regioni, in altre opere più redditizie.

2. - UTILIZZAZIONE DELLE ACQUE PUBBLICHE E COSTRUZIONE DI NUOVI IMPIANTI IDRO E TERMO ELETTRICI.

L'utilizzazione razionale ed intensiva delle acque pubbliche deve esaminarsi nel suo duplice aspetto della produzione dell'energia idroelettrica integrata da quella termoelettrica e geotermica (a vapori o a gas endogeni) e della costruzione delle opere di difesa idraulica dei corsi d'acqua e dei canali irrigui o navigabili.

Vengono così definiti gli aspetti molteplici e complessi del problema, che anche in questo settore, non è di sola competenza del Ministero dei lavori pubblici, ma anche di altri Ministeri (agricoltura e foreste; industria e commercio; trasporti) ai quali incombe l'obbligo di ottenere il coordinamento necessario per l'attuazione dei programmi elaborati.

a) Centrali elettriche e programmi di nuove costruzioni.

La produzione di energia elettrica a mezzo dello sfruttamento delle acque pubbliche, deve sempre venire integrata da quella prodotta termicamente.

Tutto il complesso della costruzione degli impianti viene disciplinato e controllato dal Ministero dei lavori pubblici.

Inoltre sul totale di energia consumata, il 35 per cento viene prodotto da aziende elettriche di Stato o controllate dallo Stato (25).

(24) Cfr.: pag. 20 e prospetto delle spese riportato a pag. 31 della pubblicazione di cui alla nota (22).

(25) Le aziende elettriche I.R.I. e le F. S. producono circa 8 miliardi di Kwh. anno. Cfr. nota alla Tab. n. 11.

Rientra dunque nel nostro compito l'esame particolare delle necessità di questa importante attività industriale.

La nota e riconosciuta deficienza di produzione di energia elettrica non deve farci dimenticare lo sforzo che è stato compiuto negli anni dopo la guerra per il ripristino degli impianti distrutti e per la costruzione di nuove centrali.

Per darne una visione sintetica, ho riassunto nella tabella n. 11 gli elementi caratteristici della produzione di energia elettrica in Italia desunti da pubblicazioni ufficiali (26).

Dobbiamo riconoscere subito che, se pure deficienza di disponibilità di energia elettrica esiste ancora per i bisogni sempre crescenti del consumo, abbiamo tuttavia già superato la produzione massima che si era raggiunta prima dell'armistizio e che fu di 20.993 milioni di kWh-anno nel 1941, perchè già nel 1948 furono prodotti 22.882 milioni di kWh (aumento del 10 per cento).

Anche il consumo medio per abitante è aumentato, sia pure in misura minore, dato l'aumento della popolazione, passando da 475 kWh-anno a 500 kWh-anno. Abbiamo tuttavia ancora un consumo specifico che è la metà di quello che oggi viene riconosciuto necessario come minimo per un paese dotato di una industria modernamente attrezzata e con un accettabile tenore di vita (almeno 1000 kWh-anno per abitante).

Ricordo che rispetto al nostro consumo attuale di 500 kWh-anno, quello della Svizzera e degli Stati Uniti è di quattro volte circa superiore (2000 kWh-anno).

Siamo usciti dalla guerra con una produzione di soli 12,6 miliardi di kWh-anno per giungere oggi ai 26 miliardi. È questo un risultato molto apprezzabile, che deve essere tenuto nella dovuta evidenza e che ci fa riconoscere che anche in questo settore ricostruttivo si è fatto molto cammino.

Nella tabella sono riportate le produzioni prevedibili in base alla attuazione del *programma nazionale* di nuove costruzioni idro e termo-elettriche nel prossimo quinquennio (1950-55). Tale programma assume una parti-

(26) Cfr. Relazione del Consiglio direttivo all'Assemblea dei soci A.N.I.D.E.L. Roma, 30 maggio 1949.

colare importanza per la sua urgenza di realizzazione. Esso fu elaborato dai Ministeri interessati (dei lavori pubblici e dell'industria e commercio) e fu presentato dall'Italia al *Comité de l'électricité de l'Organisation européenne de coopération économique* (O.E.C.E.) di Parigi che ne ha approvato le direttive tecniche ed economiche.

Il programma nazionale costituisce soltanto una prima parte di quello che è ritenuto necessario per i bisogni della nostra economia, e che fu riconosciuto anche dall'O. E. C. E. in sede di esame dei programmi dei vari Paesi partecipanti. Poichè, come l'Italia, anche questi ultimi presentarono programmi non completi, l'O. E. C. E., allo scopo di far fronte ai bisogni più urgenti previsti per il complesso del programma europeo, invitò anche il nostro Paese a stabilire un ulteriore programma che fu pure studiato dal Ministero dei lavori pubblici e che fu definito *programma complementare*. Questo secondo programma prevede una produzione annua presso che uguale a quella del programma nazionale. Infine ai due programmi, *nazionale e complementare*, fu aggiunto un terzo programma definito *programma internazionale* che comprende gli impianti che utilizzano corsi d'acqua a cavallo del confine fra diverse Nazioni.

Per l'Italia il programma internazionale comprende gli impianti del Moncenisio (Italia-Francia) dello Hinterrhein (Italia-Svizzera) e dello Spöl-Premadio (Italia-Svizzera).

Per il compito assuntoci ci limitiamo ad un brevissimo cenno sulle caratteristiche di realizzazione del solo programma nazionale che è già in corso di attuazione.

Ripartendo il totale dell'energia producibile con il programma nazionale, nelle tre zone d'Italia già considerate per la viabilità (tabella n. 7) si ottengono gli elementi riassunti nella tabella n. 12 relativa alla sola produzione idro-elettrica.

Si può rilevare inoltre dalla tabella N. 12 che nelle nuove costruzioni si è raggiunto l'equilibrio complessivo tra produzione estiva e produzione invernale; la limitata produzione idro-elettrica prevista nell'Italia meridionale, dipendente dal particolare regime delle precipitazioni atmosferiche della zona, verrà tuttavia in gran parte compensata dalla costruzione di centrali termo-

elettriche previste per una produzione annua di circa 2 miliardi di kWh (vedere tabella n. 13).

Rimane in ogni modo facilitato lo scambio di energia tra Nord e Sud e con la Sicilia con il completamento del grande elettrodotto a 220 kV. che è già in costruzione e che attraverserà l'Italia sorpassando lo stretto di Messina con una ardua campata che farà onore all'ingegneria italiana e per la quale si stanno approntando i lavori.

L'impegno finanziario previsto per tutto questo poderoso complesso di lavori da attuarsi in un quinquennio viene a sommare a circa 350 miliardi per le installazioni idro-elettriche e a circa 200 per quelle termo-elettriche. Queste ultime saranno in gran parte finanziate con il contributo dei fondi E.R.P. — Fino ad oggi si sono finanziati gli impianti per le centrali della S.I.P. (I.R.I.), del Concenter (Edison), di Palermo (E.S.E.), di Civitavecchia (S.R.E.) e di Mausilio Capuano (S.M.E.). In complesso il risparmio nazionale e i contributi americani dovranno venire impiegati per un importo totale che è dell'ordine di 110 miliardi all'anno (ved. punto e tabella n. 2).

L'importanza della somma richiesta, la mole cospicua di lavoro che potrà dare per un quinquennio l'esecuzione delle opere e lo stimolo efficace che una maggiore disponibilità di energia elettrica e di una sua regolare distribuzione produrranno su tutta l'economia del Paese, prospettano la necessità, che è insieme politica ed economica, di dirigere il risparmio privato verso gli investimenti delle industrie elettriche.

Ne segue la urgenza di risolvere il problema, già da tempo sul tappeto, della disciplina dei prezzi dell'energia elettrica con determinate cautele o vincoli per gli utenti minori e di attuare adeguati strumenti legislativi che garantiscano di realizzare effettivamente entro i termini stabiliti, tutti i programmi di nuove costruzioni accennati, eliminando ogni motivo di intralcio o di titubanza. È questo un compito che rientra non soltanto nella competenza dei Ministeri dei lavori pubblici e dell'industria e commercio e del CIP, ma che deve richiedere una azione decisiva di Governo per la sua rapida e completa soluzione.

Già da tempo il Ministro dei lavori pubblici si è investito dell'importanza del problema, e per cercare di risolverlo ha presentato al Senato, il 26 novembre 1949 chiedendo la procedura di urgenza, un disegno di legge relativo alle *modifiche al testo unico 11 dicembre 1933, n. 1775 e nuove disposizioni per accelerare la costruzione di impianti idroelettrici* (N. 733). La necessità di un tale provvedimento fu già segnalata nella discussione sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio attuale (1949-50) ed ha lo scopo essenziale di impedire l'ingiusto accaparramento delle concessioni da parte dei richiedenti non disposti ad una sollecita attuazione degli impianti di produzione. Tale provvedimento legislativo, potrà subire delle modificazioni in sede parlamentare, che sono già in studio anche in seguito ad accordi con il Ministro; ma dobbiamo tutti riconoscere che è ormai divenuto urgente disciplinare tutte le attività dell'industria elettrica.

Raccomandiamo inoltre che si risolvano sollecitamente i problemi tecnici intesi al miglioramento della produzione e della distribuzione dell'energia; in particolare quello della unificazione della frequenze e delle tensioni, evitando di emettere in ritardo le relative disposizioni (27).

Dobbiamo infine rilevare che molti comuni desiderano di provvedere alla costruzione ed al completamento delle opere occorrenti per fornire di energia elettrica i comuni stessi o le frazioni che ne sono sprovviste. Risulta dalla tabella N. 14 che sono state avanzate ben 374 domande di finanziamento per un importo di 3,5 miliardi, mentre ne sono state accordate solo 53 per un'importo di 328 milioni.

(27) Il decreto ministeriale 29 settembre 1949 relativo alla *Unificazione delle frequenze degli impianti elettrici* fu pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 1° marzo 1950. Esso anticipa per alcuni Comuni il termine della unificazione per il 31 marzo 1950, con un preavviso efficace di soli quindici giorni, in conseguenza dei cinque mesi di ritardo della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

b) *Opere idrauliche di sistemazione montana e di difesa fluviale.*

L'importanza delle sistemazioni montane e delle opere idrauliche è stata sentita dal Governo che ad esse ha destinato 100 miliardi nel piano decennale dei 1200 miliardi di lavori annunciati. (Tab. n. 2).

Attendiamo di conoscere i programmi particolareggiati del piano di lavori che verranno eseguiti con tale cospicua somma. Sono lavori che richiedono un lungo periodo per la loro attuazione ed ormai non vi è più tempo per ritardare il loro inizio.

Queste opere sono strettamente connesse con quelle di bonifica e di rimboschimento nelle zone montane e di arginatura dei fiumi a valle. Non può svilupparsi una agricoltura veramente produttiva se su essa grava l'incubo di improvvisi straripamenti delle acque.

Le recenti dolorose alluvioni del Murmure nella piana di Asti, quelle del Calore a Benevento, dei torrenti delle zone di Cecina e di Ortona, per non citare che le più recenti, ci hanno dolorosamente colpito in modo tale che non possiamo rimanere più a lungo inoperosi.

I lavori di sistemazione fluviale e montana urgono in modo preoccupante specialmente nel Mezzogiorno e nelle Isole dove i corsi di acqua sono in gran parte a carattere torrentizio su vaste zone argillose o di marne scagliose, tristemente note nella storia dell'ingegneria italiana per le funeste piene e gli scoscendimenti improvvisi che le hanno determinate e che sono un continuo pericolo per gli abitati e per le opere pubbliche sottostanti.

La *malattia delle frane* richiede una cura assidua, e non dei rimedi improvvisati.

Una lunga esperienza in materia ci ha insegnato che le frane, quando sono trascurate, sono i pericoli maggiori delle nostre numerose valli che guardano ridenti le coste, sulle quali improvvisamente gettano desolazione e lutti. Specialmente da curarsi, per citarne alcuni, sono i terreni franosi dei versanti della costa adriatica da Termoli a Pescara e della Costa Jonica da Reggio a Metaponto.

Per quanto riguarda la manutenzione delle opere esistenti e la sistemazione delle opere minori, qualche cosa si è fatto anche nel bilancio in esame elevando a 240 milioni il relativo stanziamento. Si raccomanda che esso sia in buona parte destinato a concorsi e sussidi per le opere di quarta e quinta categoria, cioè per quelle opere che sono a carico degli interessati o dei comuni, per le quali lo stato concorre rispettivamente fino all'importo di un quarto, per le prime, e di un terzo della spesa, per le seconde.

Così pure si raccomanda un maggior impegno di spesa nelle opere di navigazione interna e lacuale per le quali si è ottenuto solo un lieve aumento sugli stanziamenti relativi.

Per quanto riguarda le opere di sistemazione fluviale dobbiamo fare soprattutto affidamento su di una attuazione immediata delle possibilità che vengono consentite dalla legge 12 luglio 1949, n. 460 per l'esecuzione di opere pubbliche a pagamento differito mediante concessione. Tale legge non è stata ancora operante per le difficoltà inerenti alla progettazione ed al finanziamento delle opere nel breve periodo di tempo in cui ha avuto vigore, e quindi la sua portata economica è stata da noi compresa nei residui di cassa dell'esercizio precedente 1949-50.

Dobbiamo perciò sollecitarne l'attuazione perchè in base ad essa è ormai pronto al Ministero un organico progetto di opere idrauliche e di navigazione interna, per un importo complessivo di 12.166 milioni con il quale sarà finalmente possibile di proseguire in modo efficace la sistemazione di corsi d'acqua di grande interesse, arrecando notevoli benefici alla difesa di città, abitati, campagne, vie di comunicazione, ecc.

Restano tuttavia da affrontare i problemi idraulici fondamentali la cui soluzione non potrà venire raggiunta che con mezzi eccezionali, specialmente per le difese del Reno, dell'Arno e dell'Adige.

Sono opere notevoli ed indilazionabili. Occorrono scolmatori delle piene con sbocchi nel Po e al mare per scongiurare pericoli reali e sempre imminenti, come purtroppo si è già verificato in occasione delle alluvioni dello scorso novembre che hanno provocato dei veri disastri.

Per la costruzione di tali scolmatori dovrà prevedersi una spesa di circa 15 miliardi per quello verso il Po e di 5,5 miliardi per quello verso il mare; per la sistemazione generale dell'Adige occorreranno altri 30 miliardi. In totale, la somma di 50,5 miliardi dovrebbe trovar posto negli stanziamenti del programma decennale di 1200 miliardi più volte ricordato.

Desidereremmo anche su questo punto qualche assicurazione da parte del Ministro.

3. — EDILIZIA STATALE E SOVVENZIONATA — EDILIZIA PRIVATA.

a) Case popolari e problema degli alloggi.

L'argomento è stato trattato a fondo dal Parlamento, da Consessi tecnici e dalla stampa specializzata (28).

Non è dunque il caso che si indugi su di esso, soprattutto perchè la Commissione per lo studio del problema della casa istituita nel 1948 dal Ministro dei lavori pubblici Tupini ebbe come suoi membri l'attuale Ministro dei lavori pubblici senatore Aldisio ed i senatori Ceschi e Battista della VII Commissione permanente del Senato.

Mi limiterò soltanto a valutare quale sforzo dovrà venire ancora sostenuto dallo Stato per attenuare, se non risolvere, la persistente crisi delle abitazioni ed incamminarci decisamente sulla strada della sua risoluzione.

Sul fabbisogno di stanze per abitazione in Italia abbiamo rilievi statistici ufficiali che non

(28) Cfr. MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI, decreto ministeriale 12 marzo 1948, n. 10067/52-bis del 12 marzo 1948 che istituisce la Commissione per lo studio del problema della Casa.

On. G. TOGNI: *Sul piano Fanfani*, «Atti Camera deputati» seduta 30 luglio-1-2-3-4 agosto 1948; onorevole G. QUARELLO: *Dal progetto Fanfani alla ripresa edilizia*. «Atti Camera deputati» 30 luglio 1948; onorevole A. FANFANI: *Incrementi dell'occupazione e case per lavoratori*. «Atti Camera deputati» 24 luglio-4 agosto 1949; On. U. TUPINI: *La politica dei lavori pubblici*. «Atti del Senato» 5 ottobre 1948; Sen. E. BATTISTA: *Ad ogni italiano la propria casa*. «Atti Senato» 12 ottobre 1949; Sen. E. BATTISTA: *Il problema edilizio italiano e la ripresa dell'attività costruttiva. — La ricerca scientifica*, anno 19, n. 9, settembre 1949; Sen. U. TUPINI: *Continua la ricostruzione, sorgono opere nuove*. «Atti Camera deputati» 4 ottobre e «Atti Senato» 13 ottobre 1949.

sono sempre tra loro omogenei perchè si basano su elementi di giudizio diversi (29).

Per essere il più possibile aderenti alla realtà della situazione economica nazionale, riteniamo che un primo e notevole passo per la risoluzione del problema degli alloggi sia quello di costruire un minimo di tre milioni di stanze. Si otterrà in questo modo una densità media di 1,33 abitanti per stanza che dovrà venire distribuita nella maniera più uniforme in tutta Italia. La densità si ridurrebbe del nove per cento rispetto a quella attuale e risulterebbe inferiore a quella dell'anteguerra (30).

Oggi, da un massimo di densità di 1,63 abitanti per stanza nell'Italia Meridionale, si raggiunge un minimo di 1,37 in quella Settentrionale (Tab. N. 15, colonna c).

Oltre il programma edilizio che chiameremo *urbano*, non va dimenticato il programma di costruzioni *rurali* che fanno parte delle bonifiche agrarie e che concorreranno notevolmente alla risoluzione del problema degli alloggi fissando le famiglie dei contadini alle terre bonificate.

Occorre dire con molta chiarezza e senza eufemismi che la costruzione di case per abitazione civile impegna il risparmio nazionale per creare un minimo, sia pure indispensabile, di agiatezza; ma richiede degli investimenti di capitale che non producono direttamente ricchezza (31). Non è quindi possibile fare una vasta politica di costruzioni edilizie senza che essa sia inserita nel quadro generale della politica economica del Paese, perchè non si può vivere in una casa confortevole senza avere una occupazione adeguata che consenta di procurarsi il reddito necessario ad un minimo di retribuzione dal capitale richiesto per costruirla e mantenerla efficiente.

Da ciò deriva la necessità di una graduale risoluzione del problema della casa che dovrà svilupparsi contemporaneamente, meglio se con qualche anticipo, all'aumento del reddito nazionale.

(29) Cfr.: Tabella N. 15 nota (1).

(30) La densità di abitazione del 1938 veniva valutata in 1,35 abitante per stanza.

(31) Il senatore Scoceimarro, il 28 febbraio 1950, ha dichiarato esplicitamente al Senato che bisogna investire il risparmio in opere immediatamente produttive (tali non sono per lui, ad esempio, i cimiteri, le scuole, gli acquedotti).

Il piano realizzabile con le leggi attualmente in vigore sull'edilizia, richiedendo all'economia generale del Paese un impegno annuo complessivo circa 250 miliardi per costruire circa 450.000 stanze, completerà la sua efficacia in sette od otto anni (tabella n. 16). Occorre dunque, a nostro avviso, potenziare questo programma anche nei prossimi anni, come fu ripetutamente richiesto da molte parti, da studiosi della materia e particolarmente dal nostro senatore ingegner Battista.

Mi sembra però doveroso di richiamare l'attenzione dei colleghi sul fatto che non bisogna sottovalutare lo sforzo ricostruttivo che già in atto si compie.

Costruire circa 450.000 stanze in un anno significa dare alloggio a circa 550.000-600.000 abitanti; vuol dire che ogni anno si costruiranno in Italia edifici per abitazioni civili della capacità ricettiva superiore a quella del complesso edilizio di una grande città come Firenze o Bologna e quasi come Genova con tutti i servizi connessi (strade, fognature, acquedotti, luce ecc.).

Quando i pionieri americani costruivano città nuove inizialmente di una capacità della decima parte di questa, ne celebravano l'avvenimento con cerimonie solenni.

Dobbiamo ricordare, che la legge 2 luglio 1949, n. 408 terminerà la sua efficacia con la concessione dei contributi entro l'esercizio 1950-51.

Sappiamo che il Ministro proporrà al Parlamento dei provvedimenti intesi ad ottenere la proroga della sua efficacia.

Ci auguriamo che essi consentano, in aggiunta agli altri già in vigore, di raggiungere in breve tempo la costruzione dei 3 milioni di stanze necessarie; ciò che sarebbe possibile, ad esempio, con dei finanziamenti del valore di quelli indicati nella nota (2) della Tabella N. 27.

b) Edilizia scolastica.

La risoluzione del problema dell'edilizia scolastica è, a nostro avviso, strettamente collegata con quella della riforma della scuola (32).

(32) Cfr. *La riforma della scuola*: Conclusioni dell'inchiesta nazionale per la riforma della Scuola, MINISTERO PUBBLICA ISTRUZIONE, Supplemento n. 16, giugno 1949. Decreto ministeriale istitutivo dell'apposita Commissione del 12 aprile 1947.

Dai programmi elaborati risulta che il volume della popolazione della scuola materna da tre ai sei anni verrà aumentato, mentre si abbasserà quello della scuola elementare dei primi due anni; aumenteranno gli alunni delle scuole medie classiche, scientifiche, magistrali e tecniche, con distribuzione più uniforme delle scuole per alunni dai sei ai 14 anni in cui dovrà svolgersi l'istruzione obbligatoria non ancora completamente realizzata.

A questa nuova situazione dunque, in definitiva, sarà commisurato il programma di costruzione e d'impiego degli edifici scolastici.

Il problema di cui parlo è in corso di definizione presso i Ministeri interessati. Pur tuttavia siamo in grado di darne fin d'ora alcuni elementi di utile orientamento (33) che raccomandiamo all'attenzione del Ministro dei lavori pubblici perchè ne tenga norma e li perfezioni e li completi d'accordo con il collega della pubblica istruzione.

1° Scuola dell'ordine elementare.

La mancanza di edifici scolastici, per l'istruzione elementare statale e non statale, al solito è accentuata maggiormente nell'Italia meridionale ed insulare (tabella n. 17) con una densità teorica di 75,5 allievi per aula (in effetto sono gli allievi che non vanno a scuola per mancanza di locali (34) oppure si effettuano lezioni con doppi turni). Tale densità teorica si riduce a 44 nell'Italia settentrionale.

Il fabbisogno di aule mancanti viene valutato in 41.281 (senza contare gli altri locali accessori

(33) Ringraziamo il prof. Sacchetto e il prof. T. Salvemini, dirigente la Sezione Statistica e Inchieste delle Sottocommissioni di studio che ci hanno fornito numerosi elementi essenziali per questa nostra illustrazione.

(34) Rileviamo che i ragazzi che compiono gli studi elementari (licenziati dalla 5ª classe) sono all'incirca 550.000 all'anno. Di questi si iscrivono al 1° anno delle scuole medie (scuola media unica, e scuole di avviamento, statali e non statali) all'incirca 250.000.

Più della metà dunque (300.000) non proseguono gli studi: la maggior parte di essi è ancora lontana dal compiere il 14° anno di età. Pertanto, in base alla Costituzione, dovrà per essi essere obbligatoria la prosecuzione degli studi.

Di ciò si deve tener conto nello stabilire il fabbisogno di aule dell'ordine di scuole medie inferiori, previste dal nuovo ordinamento.

come direzione, segreteria, refettori, palestre, spogliatoi, ecc.) con un importo di spesa che, a mio avviso, potrebbe valutarsi in circa 120 miliardi di lire (35).

Non è questa cifra tale da lasciare perplessi di fronte all'importanza e alla gravità del problema da risolvere.

Si ponga mente che nel passato quadriennio (1944-48) furono erogate per lavori di riparazione e ricostruzione di locali scolastici nonchè per nuove costruzioni, delle somme di importo notevole per un totale di 19 miliardi, ma con un potere d'acquisto maggiore di quello odierno. Esse hanno consentito di attuare un complesso di opere maggiori di quello che si potrebbe ottenere oggi.

La legge 3 agosto 1949, n. 589, disciplina i contributi da assegnare alle costruzioni di scuole, all'ampliamento di quelle esistenti e al relativo arredamento, anche per le scuole non legalmente riconosciute. Essa è particolarmente favorevole allo sviluppo delle scuole rurali coi relativi alloggi per gl'insegnanti.

Nella tabella n. 18 abbiamo espresso in cifre il bisogno di sistemare l'edilizia scolastica, specialmente dell'ordine elementare.

Sono state a tutt'oggi avanzate al Ministro ben 5472 domande per costruzioni di edifici scolastici per l'importo di 117,9 miliardi (comprensivi anche degli edifici per le scuole degli altri ordini).

Di tali domande ne sono state fino ad oggi accettate soltanto 496, per un importo di poco meno di sei miliardi. Restano ancora da assegnare 16,1 miliardi sul totale di circa 22 miliardi di stanziamento, con una disponibilità di 16,1 miliardi circa.

Raccomandiamo al Ministro di definire sollecitamente, entro i limiti degli stanziamenti autorizzati, le pratiche di finanziamento delle scuole specialmente dell'Italia Meridionale che ne hanno maggiore bisogno, come risulta dalla

(35) Cfr. *Notiziario della scuola e della cultura*, Ufficio stampa, MINISTERO DELLA PUBBLICA ISTRUZIONE, Roma 25 dicembre 1949.

Il Ministro Gonella, nel suo discorso inaugurale del Congresso sull'Edilizia scolastica, tenutosi a Roma nel dicembre 1949, ha valutato il costo di un'aula scolastica in media tra i due milioni e mezzo e i tre milioni di lire, compreso il necessario arredamento (banchi, cattedra, lavagna, ecc.).

tabella n. 17; mentre esse hanno avuto l'approvazione di un minor numero di domande come risulta dalla tabella n. 18.

Le considerazioni svolte dimostrano infine la necessità che la ricordata legge debba venire resa ulteriormente efficace anche dopo l'esercizio 1950-51, come abbiamo già fatto presente e come faremo ancora per altri casi caratteristici.

2° Scuole dell'ordine medio.

La determinazione delle aule degli istituti di istruzione classica o scientifica, o magistrale o tecnica ad indirizzo professionale, deve venire eseguita in base ai bisogni della nuova scuola e quindi essa non può essere ancora precisata in modo definitivo.

Tuttavia si può fin d'ora valutare la deficienza di almeno 772 aule che salgono a 1052 se si tiene conto della necessità di dotare gli edifici scolastici di locali accessori quali direzione, segreteria refettori, palestra, sale di convegno insegnanti e ricevimento genitori, biblioteche, laboratori, officine di addestramento ecc. (Tab. N. 19) Questo fabbisogno tiene presente che nella sistemazione dei nuovi edifici, anche dal punto di vista territoriale, possono avvenire compensazioni tali da rendere temporaneamente alcuni istituti con un numero di aule esuberanti ai bisogni ed altri con numero deficiente oltre il previsto; onde vi sarà la necessità di effettuare, per alcune di esse, ancora per molti anni dei doppi turni di lezioni nella stessa aula.

Comunque è segnalata soprattutto una deficienza di aule per laboratori, negli insegnamenti di materia a carattere tecnico sperimentale e soprattutto delle attrezzature didattiche.

Tutto il complesso della sistemazione edilizia di tali scuole, compreso il loro arredamento, dovrebbe importare una spesa complessiva di circa tre miliardi da finanziare sui fondi della ricordata legge per gli Enti locali.

3° Scuole dell'ordine universitario.

La situazione edilizia delle nostre Università appare subito chiara, se si pensa che la popolazione goliardica è passata da 77.000 studenti

nel 1938-39 ad un massimo di 190.000 nel 1945-56, per discendere a 160.000 nel 1948-49.

Supposto perciò che ci si stia avviando verso la normalizzazione è da presumere che la popolazione universitaria si stabilizzi sui 150.000 studenti e cioè su di una cifra *doppia* di quella dell'anteguerra.

Già da allora le nostre Università avevano bisogno di locali e di edifici.

Oggi il problema è diventato di una gravità notevole, perchè vi sono Facoltà ed Istituti scientifici il cui funzionamento è reso difficilissimo dalla situazione degli edifici assolutamente inadeguati che li ospitano.

Alcuni di essi subirono gravissimi danni dalla guerra, come ad esempio quelli della Università di Pisa e soprattutto del Politecnico di Torino che ebbe distrutti i propri laboratori di via Ospedale (V. Giolitti).

Con la generosa cessione di aree da parte del Comune e con il concorso di contributi delle organizzazioni industriali od Enti, si è potuto por mano a qualche lavoro; ma ormai è urgente che la ricostruzione del glorioso politecnico di Torino sia completata. Occorre un finanziamento di circa 2,2 miliardi che raccomandiamo al Ministro di comprendere nei piani poliennali di finanziamento dell'edilizia scolastica nei fondi appositi della parte straordinaria del bilancio.

Tale situazione di deficienza di locali adeguati è comune alla quasi totalità delle nostre Università. Cito solo come esempio caratteristico la Facoltà di scienze statistiche di Roma, che con ben 30 corsi di insegnamento, dispone di due sole aule, come fu già rilevato dal senatore prof. Pietra nel suo discorso al Senato del 21 ottobre 1949.

Per contenere il nostro esame nei termini che rientrano nella competenza del solo bilancio dei lavori pubblici, ricordiamo che è necessario di completare un programma della sistemazione edilizia delle nostre Università, in relazione al loro futuro sviluppo, alle loro specializzazioni, alla dotazione di locali per laboratori, attrezzature, biblioteche, ecc.

Attendiamo concrete indicazioni al riguardo e che ci mancano. Pensiamo che non sia possibile istituire un qualsiasi piano di finanziamenti senza conoscere e graduare i bisogni più immediati da soddisfare e che siano messi

in relazione ai nuovi criteri della riforma scolastica; e preghiamo il Ministro dei lavori pubblici di prendere con sollecitudine contatto con il collega della pubblica istruzione per il coordinamento dei relativi programmi.

Soltanto dopo completato un siffatto lavoro sarà possibile proporre quei provvedimenti che risulteranno necessari per la concessione di contributi o per autorizzare la spesa a carico dello Stato, o a carico di particolari Enti o Consorzi a cui potrebbe affidarsi la esecuzione delle opere.

Poichè nei capitoli della parte straordinaria del bilancio dei lavori pubblici non vi è la indicazione dei nuovi lavori da compiere, che vengono generalmente decisi dopo l'approvazione del bilancio stesso, desideriamo che, sia pure in forma riassuntiva, ci sia reso noto un programma del loro impiego.

Trattasi di una somma di oltre 68 miliardi di lavori (Tabella N. 2) di cui si richiede di conoscere il programma di utilizzo e la ripartizione tra le singole opere che si ha in animo di finanziare.

c) *Edilizia statale, di beneficenza ed assistenza e per il culto.*

Se volessimo riassumere quanto è previsto nell'esercizio finanziario in esame per una sistemazione organica di tutto il complesso di opere relative all'edilizia pubblica, ci troveremmo alquanto imbarazzati.

L'attuale struttura del bilancio ministeriale non ci consente di esporre un programma del genere.

Il punto 1° dell'articolo 2 della legge sul bilancio assegna lo stanziamento di 14,8 miliardi; però ne limita l'utilizzazione ai soli lavori di riparazione, sistemazione e completamento delle opere pubbliche esistenti; non vi è dunque possibilità di prevedere opere nuove.

Ne segue che lo stanziamento del bilancio viene diluito nei consueti 19 capitoli della Sede centrale e nei suoi Provveditorati che hanno gli edifici da completare e rimangono in evidenza solo pochi cenni, come nel capitolo 170, che prevede 400 milioni per edifici pubblici governativi amministrati dalla Sede centrale, e nel capitolo 171 che

contempla 100 milioni destinati ad opere speciali di Roma.

Così che, dalla preclusione di legge di eseguire nuove opere edilizie di Stato aventi carattere straordinario, deriva la conseguenza che gli uffici ministeriali, pressati da tutto un complesso di problemi urgenti che li sovraccaricano, non trovano il tempo per coordinare tutte le necessità fatte presenti dai vari dicasteri o dagli uffici pubblici interessati, e si adattano alla risoluzione *del caso per caso* per avanzare provvedimenti singoli, ed anche per essi sotto la pressione di richieste indilazionabili.

Forse, una delle ragioni per le quali la edilizia statale per edifici pubblici governativi è vecchia e inadeguata ai bisogni, si ritrova proprio in questa situazione particolare del bilancio che a mio parere occorrerebbe modificare radicalmente.

Basti pensare alle sedi di molti nostri Uffici giudiziari, delle Preture, degli Uffici periferici del Catasto o del Demanio, degli edifici carcerari, per riconoscere facilmente la necessità di ricondurci ad un organismo coordinatore tra i vari Ministeri che riunisca e gradui tutte le richieste e le necessità e ne proponga l'accoglimento in un piano finanziario opportuno da svilupparsi nel tempo.

Ad esempio, secondo la legge 24 aprile 1941, n. 392, l'obbligo delle nuove costruzioni dei Palazzi di Giustizia deve far carico ai Comuni sedi di Uffici giudiziari e lo Stato quindi non interviene. Trattasi di spese notevoli, difficilmente ricavabili dai già magri bilanci degli enti locali. Così che, quando saranno ultimati a cura dello Stato i lavori in corso per i palazzi di Giustizia di Palermo, Catania, Forlì, Bolzano, Pisa, Cagliari ed Ascoli Piceno, nessuna previsione sarà possibile per il necessario ed urgente sviluppo di nuove costruzioni di edifici pubblici.

Analoghe osservazioni si ripetono per quanto riguarda l'ampliamento e la costruzione degli edifici per gli istituti di beneficenza ed assistenza e per gli edifici del Culto.

Per essi, la legge sul bilancio assegna parte dello stanziamento di 31,5 miliardi (che vengono ripartiti in cinque capitoli per ognuno dei 18 Uffici periferici e quindi in 90 capitoli, come è prescritto dall'articolo 3 commi a), b), c) d) e) della legge di bilancio).

Tale somma viene peraltro destinata soltanto ad opere di ricostruzione e riparazione di danni prodotti da eventi bellici. Nessun ammodernamento o sviluppo edilizio viene in tal caso stimolato dallo Stato o previsto di attuare nel futuro.

Su di un piano di sistemazione di edifici pubblici governativi che tenga conto delle necessità di funzionamento degli organi amministrativi dello Stato gradiremmo conoscere il parere del Ministro; ed inoltre lo preghiamo di indicarci per sommi capi quali programmi saranno attuati nell'esercizio 1950-51 per il completamento delle opere già iniziate o comunque da completare e per le quali sono stati previsti gli stanziamenti sopra indicati.

4. - OPERE PORTUALI E DIFESE COSTIERE. AEROPORTI.

a) *Porti marittimi.*

L'opera di ricostruzione dei porti marittimi, a cui è stato già assegnata la somma di 42 miliardi negli esercizi precedenti, è ormai molto avanzata. È necessario di proseguirla perchè essa è strettamente collegata allo sviluppo dei traffici marittimi mediterranei che cercano di evitare i porti male attrezzati e meno sicuri.

Nel bilancio in esame vi è un aumento di 800 milioni negli stanziamenti della parte ordinaria relativa alle opere marittime, ed una riduzione nella parte straordinaria di 43,6 milioni.

Viene previsto un finanziamento in bilancio per un complesso di 4.750 milioni che servirà allo scopo di migliorare le opere portuali dei più importanti scali marittimi.

L'aumento degli stanziamenti ci dimostra come questo importante settore dei lavori pubblici non venga negletto: ma le opere di grande mole che urgono richiedono un assai maggiore sforzo economico di quello realizzato e raccomandiamo al Ministro di non trascurare ogni mezzo al fine di conseguirlo.

Segnaliamo ad esempio che il Porto di Venezia ha urgente necessità di rendere possibile l'attracco alle sue banchine delle petroliere da 20.000 tonnellate, ciò che richiede di abbassare il fondale delle acque alla quota

di almeno 11,50. È necessaria una spesa di circa 500 milioni, ma si acquisteranno in tal modo dei traffici che altrimenti verrebbero indirizzati verso altri porti o scali marittimi dell'alto Adriatico non nazionali, che servono in gran parte lo stesso retroterra.

Vediamo quindi con piacere l'aumento di 700 milioni nel relativo capitolo 59 per escavazione di porti e spiagge e che viene portato da 900 milioni ad 1,7 miliardi.

Così il porto di Napoli ha in corso la costruzione del nuovo grande bacino di carenaggio per il quale furono stanziati 2.290 milioni: ma è necessario pensare subito al completamento dello stanziamento degli altri 3 miliardi occorrenti per non correre l'alea di interrompere i lavori. Anche la nuova darsena dei petroli a levante del pontile Vigliena, per essere ultimata, ha bisogno di un nuovo finanziamento oltre quello già stanziato di 1 miliardo e 300 milioni.

Infine ricordiamo che ormai è urgente di pensare alla ricostruzione delle stazioni sanitarie marittime dei porti di Savona, di La Spezia, di Livorno, di Cagliari e di Palermo.

Per quanto riguarda il porto di Genova, per cui occorre un ulteriore stanziamento di circa 1,8 miliardi, si richiede che i lavori siano particolarmente curati, specialmente con una razionale e moderna sistemazione dei mezzi di imbarco e di sbarco. Per questo porto, dove lo spazio disponibile a tergo delle calate è molto limitato, è indispensabile un potenziamento delle attrezzature meccaniche, dei mezzi di trasporto e degli edifici adibiti ai vari servizi portuali. Soprattutto si dovranno completare tutte quelle opere che rappresentano la prosecuzione di lavori già iniziati da tempo, naturalmente coi naturali adattamenti alle nuove esigenze.

Occorre pensare al riguardo che i retroterra dei nostri porti di Genova e di Savona si estendono oltre le Alpi e subiscono la concorrenza degli altri porti del Golfo del Leone e del mare del Nord nei riguardi di traffici dell'Europa centro occidentale.

A mio avviso è necessario completare e mettere a punto il piano di coordinamento dei vari lavori da eseguire sia nel campo dei Ministeri dei lavori pubblici che in quello dei

trasporti e della marina mercantile (36); perchè insieme all'ultimazione della ricostruzione dei danni di guerra veri e propri occorre pensare al completamento delle opere di riconosciuta necessità per l'ammodernamento di tutte le attrezzature che comprendono non soltanto gli impianti portuali veri e propri, ma anche il complesso delle vie di comunicazione stradali e ferroviarie che del porto stesso sono una necessaria integrazione.

La spesa totale ancora da finanziare per lavori di miglioramento e potenziamento dei porti viene preventivata in 5,8 miliardi.

Le autorità locali interessate insistono perchè venga risolto in modo organico il problema della costruzione e delle attrezzature dei porti pescherecci e dei porti di rifugio.

Specialmente urgente è la necessità della sistemazione dei porti della Sicilia e del litorale campano-calabro.

Nella Tabella N. 20 abbiamo messo in evidenza che sulle 18 domande di sistemazione dei porti minori, 12 ne sono stati già accolte. Tutto il complesso delle richieste di finanziamento può rientrare in questo caso nei limiti degli stanziamenti accordati.

In tal modo verranno soddisfatti soltanto i bisogni più urgenti, perchè vari comuni hanno richiesto la sistemazione dei porti di terza e di quarta categoria ricadenti nella loro giurisdizione e attendono di avanzare proposte prima che si sia presa una decisione definitiva in linea tecnica che non si è ancora ottenuta.

Occorre, a mio avviso, che il problema venga risolto nel suo complesso, d'accordo tra il Ministero dei lavori pubblici e quello della marina mercantile, per definire quali sono i porti pescherecci, e cioè di interesse esclusivo della pesca.

Si manifestano anche qui le necessità che nella organizzazione ministeriale complessiva sono state più volte segnalate per risolvere in modo sollecito tutte le gravi e molteplici difficoltà in cui si dibatte questa nostra tipica industria marinara e di cui in Senato furono ripetutamente autorevoli interpreti il senatore Tommasini relatore sul bilancio della marina mercantile e il senatore Tartufoli.

(36) Cfr. prof. Luigi GRECO, *La ricostruzione di porti marittimi nazionali*. «Giornale del Genio civile», novembre 1948.

Una parola va detta anche nei riguardi dei porti pescherecci siciliani. La questione ha formato oggetto di interessamento da parte della Regione che sembra voglia adottare propri provvedimenti diretti in relazione allo articolo 117 della Costituzione, provvedendo anche ai finanziamenti delle opere che comporterebbero una spesa di circa 10 miliardi (37).

Tutto quanto si è accennato mette in evidenza che occorre d'urgenza stabilire le competenze anche in questo campo. Altrimenti i programmi che attendono la definizione in linea tecnica ed amministrativa, non potranno venire compresi negli elenchi delle opere da finanziare.

b) Aeroporti.

Nel titolo di bilancio relativo alle annualità per « Opere straordinarie in concessione e per stanziamenti previsti da leggi speciali » vi è il capitolo N. 310 « Costruzione del nuovo aeroporto di Roma » che, tanto nell'esercizio 1949-50 come in quello 1950-51, viene riportato soltanto *per memoria*.

Ciò, a nostro avviso, non vuol dire che il Ministero dei lavori pubblici abbia rinunciato di sviluppare gli impianti relativi agli aeroporti civili; vuol dire soltanto che già nell'esercizio 1948-49 si pensava di estendere anche a questa particolare attività costruttiva il criterio di non finanziarla più direttamente a carico dello Stato, ma di considerarla tra quelle sovvenzionate mediante il sistema della concessione.

Difatti, l'articolo 5 della legge 12 luglio 1949, n. 460 già ricordata, ed emanata successivamente, e cioè nell'esercizio in corso 1949-1950, per l'esecuzione di opere pubbliche a pagamento differito, comprende la costruzione del nuovo aeroporto civile di Roma nella categoria di opere che possono venire eseguite con la corresponsione delle annualità trentennali stabilite dalla legge stessa. Così che, in base ad esso, sono stati stanziati 4 miliardi per i relativi lavori.

Una ulteriore assegnazione diretta di 827 milioni sul residuo della prima aliquota del

(37) Cfr. MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI, op. cit. alla nota (22): *Proposte concrete*, ecc.

fondo lire 1948-49 destinata alle più urgenti opere di sistemazione degli aeroporti di Roma-Ciampino e Napoli-Capodichino viene attualmente utilizzata.

Ma è evidente che il programma della sistemazione degli aeroporti non può essere limitato a queste sole opere. Basta ricordare la urgente necessità della costruzione del grande aeroporto intercontinentale di Milano (Tubigo); della costruzione e sistemazione di quello pure intercontinentale di Genova (Sestri Ponente) di quelli nazionali di Catania, di Cagliari (Elmas) e di Palermo (Bocadifalco) (che — secondo il Ministero della difesa — comporterebbero una spesa complessiva di 18,8 miliardi) per riconoscere che il problema è appena stato affrontato. Occorrerebbero ancora 4,2 miliardi per la sistemazione e miglioramento di altri aeroporti della rete nazionale, coi quali si giunge ad un fabbisogno minimo di 23 miliardi.

Il programma del Ministero della difesa (aeronautica) è in verità assai più ampio perchè prevederebbe una spesa per la sistemazione degli aeroporti da utilizzare entro il 1951-52 di complessivi 60,5 miliardi.

Noi riconosciamo pienamente la necessità e l'urgenza dei lavori richiesti. Ma non possiamo trascurare nemmeno le difficoltà che si debbono superare per poterli adeguatamente finanziare. In ogni modo raccomandiamo al Ministero del tesoro, a quello della difesa e a quello dei lavori pubblici che siano tenuti presenti, in tutta la loro importanza nazionale ed internazionale.

Una estensione delle facoltà concesse dalla ricordata legge del luglio 1949 dovrebbe a nostro avviso venire studiata e proposta al fine di poterci incamminare sulla via di risolvere, tra gli altri, anche questo problema.

5. — URBANISTICA, OPERE IGIENICHE E SANITARIE. — ENTI PER I GRANDI ACQUEDOTTI.

a) *Piani regolatori e opere igieniche ed ospedali.*

Poichè i programmi dell'edilizia sovvenzionata o stimolata dallo Stato e di quella privata, sono talj da prevedere uno sviluppo di costru-

zioni per abitazioni civili capace di accogliere ogni anno la popolazione di una città come Firenze o come Bologna diviene urgente la tempestiva approvazione ed esecuzione dei piani regolatori dei centri abitati, dei programmi di ampliamento ed espansione urbana, di quelle delle zone industriali; dei risanamenti degli agglomerati cittadini.

Ma devono anche sollecitarsi le risoluzioni ancora in sospenso dei problemi relativi alla ricostruzione edilizia di quei particolari quartieri con esigenze artistiche quali, ad esempio, sono quelli della zona di Por Santa Maria di Firenze.

Per questo motivo riteniamo di non poter approvare la tendenza di rimandare a lunga scadenza l'esecuzione dei piani di ricostruzione di città molto provate dalla guerra; perchè ciò, oltre ad essere un elemento d'intralcio allo sviluppo dei lavori, può portare ad irrazionali esecuzioni di opere a tutto danno dei futuri sviluppi cittadini (38).

Debbo rilevare che molti progetti, pur lodevolmente eseguiti, non vengono sempre approvati con quella rapidità ed organicità che l'attuale intenso periodo ricostruttivo richiederebbe.

Anche in attesa degli stanziamenti necessari, occorre predisporre tutto quanto occorre in linea tecnica, per esser poi pronti alla immediata esecuzione.

Un più intimo collegamento tra Ministero dei lavori pubblici, l'Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica, d'intesa con la 1ª sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, farebbe a mio avviso ottenere in questa importante materia dei risultati migliori degli attuali.

Qui si prospetta, forse in misura più sentita che in altri casi, la necessità del coordinamento.

Dalla tabella n. 21 si rileva che le richieste di finanziamento per costruzione di opere igieniche e sanitarie da parte degli enti locali salgono all'importo di ben 187 miliardi di cui ne sono state approvate soltanto per 7,2 miliardi. Nella tabella n. 22 esse sono state divise

(38) Ad esempio: Il piano di ricostruzione di Borgo S. Lorenzo, con decreto ministeriale 20 febbraio 1950, n. 761 è stato prorogato a 21 febbraio 1958; quello di ricostruzione d'Ortona, con decreto ministeriale 26 ottobre 1949, n. 4114, al 28 ottobre 1954.

per tipo. Si rileva che le domande sono state ben 8.451 e cioè superiori al numero dei Comuni della Repubblica, mentre ne sono state approvate soltanto 580.

Sono rilievi questi che dimostrano quanto è sentito il bisogno di tali opere; un più profondo esame potrebbe darci utili indirizzi per successivi provvedimenti da suggerire in questo settore così delicato ed importante della vita civile.

Senza entrare in particolari, rileviamo, ad esempio, che non è ancora completamente noto un piano organico esecutivo di sistemazione dell'approvvigionamento idrico e di smaltimento dei liquami per tutti i 7.757 centri comunali della Repubblica.

Il censimento della situazione di fatto attuale è ancora in corso. Esso, al gennaio 1950 dava i risultati relativi a 6.903 comuni, pari al 90 per cento del totale (39). È già un risultato questo, ma non ancora completo. Le previsioni di spese che si possono fare quindi sono approssimate.

Abbiamo riportato nelle tabelle n. 23 e 24 la situazione relativa alla fine del 1949. Degno di rilievo è il fatto che la deficienza dei servizi idrici dell'Italia Meridionale, contrariamente a quanto si potrebbe supporre, non è peggiore di quella dell'intero territorio nazionale. I grandi acquedotti costruiti in questa prima metà del secolo servono essenzialmente le regioni meridionali.

Occorre dare un rapido sguardo anche a quanto si riferisce ai lavori ospitalieri o di particolare assistenza sanitaria. I fabbisogni segnalati dall'Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica e le richieste di Consorzi provinciali antitubercolari ed opere pie, per la costruzione o l'ampliamento ospedali di istituti, dispensari, sanatori, centro post-sanatoriali sono notevolissimi.

Se ci si limita al programma di portare la situazione attuale a quella minima d'almeno quattro posti-letto ogni mille abitanti, in base agli elementi dell'Alto Commissario, risulta un fabbisogno di 61.643 posti-letto distribuiti come risulta dalla tabella n. 25, con una spesa preventivata di circa 74.000 milioni di cui 60.000 per l'Italia Meridionale e per le Isole.

(39) Cfr. « Notiziario dell'Amministrazione sanitaria », gennaio, 1950. MARIO COTELESSA, *L'attività dell'Amministrazione della Sanità pubblica nel 1949*.

Ciò non è in armonia con quanto viene indicato nella già ricordata pubblicazione ufficiale del Ministero dei lavori pubblici (40) e cioè che per l'Italia Meridionale *i posti-letto necessari sono in misura pari a quelli disponibili allorché saranno ricostruiti gli ospedali distrutti dalla guerra*, il che importerebbe soltanto una spesa di 17,3 miliardi circa.

Sarà gradito al riguardo di avere qualche chiarimento dal Ministro dei lavori pubblici, specialmente sul programma che è in corso e che viene attuato per il finanziamento di lavori richiesti di cui alla tabella n. 25, che richiamano ancora la nostra attenzione sulla necessità di una proroga della legge 3 agosto 1949 più volte ricordata.

b) *Enti per i grandi acquedotti.*

Il Ministero dei lavori pubblici controlla e sorveglia la gestione dell'Ente autonomo dell'Acquedotto Pugliese, di quello del Volturmo e dell'Ente Acquedotti Siciliani (E.A.S.)

Per il primo è prescritto per legge che venga comunicato al Parlamento un rendiconto generale consuntivo dell'esercizio chiuso il 30 giugno 1949 e nel quale sia anche riportata una relazione riassuntiva sulla gestione degli acquedotti lucani (Agri, Basento e Caramola).

Il bilancio di competenza dell'Acquedotto Pugliese si chiude con un lieve attivo (di poco più di 15 milioni) sul quale non abbiamo da fare osservazioni.

Dalla relazione al bilancio si rilevano i progressi dei lavori per l'ampliamento dell'acquedotto e delle fognature. Degni di rilievo sono i lavori per l'acquedotto consorziale dell'Alta Irpinia, con il grande serbatoio interrato di Monte Airola per l'alimentazione idrica dei comuni di Caiano, di Andretta e di Orsara di Puglia.

Le utenze hanno aumentato di 3.100 unità raggiungendo la cifra di 74.651 al 30 giugno 1949. In contrapposto l'erogazione di acqua è diminuita di circa 4,9 milioni di mc. (67,4 in confronto di 72,3) in conseguenza del corso sfavorevole della portata delle sorgenti.

(40) Cfr. op. cit. alla nota (22): *Proposte concrete*, ecc., 1948. Vedi prospetto pag. 31, n. 19 e pag. 24.

Il completamento dell'acquedotto consortile dell'Alta Irpinia dovrà avere sollecita esecuzione.

Insieme ai programmi di ampliamento previsti per l'Acquedotto Pugliese noi attendiamo di conoscere quelli che saranno compresi per tutti gli altri grandi acquedotti nel piano decennale già annunciato e per il quale sono previsti lavori per 140 miliardi: ciò che certamente ci sarà comunicato dal Ministro dei lavori pubblici in sede di discussione delle legge sulla costituzione della ricordata Cassa del Mezzogiorno già presentata dal Presidente del Consiglio alla Camera dei deputati il 17 marzo 1950 (41).

6. — OPERE DI PRONTO SOCCORSO E RIPARAZIONE DANNI DERIVANTI DA FORZA MAGGIORE.

Il fondo destinato ai provvedimenti di urgenza per far fronte ai danni provocati da pubbliche calamità (alluvioni, piene, frane, mareggiate, eruzioni, terremoti, esplosioni, ecc.) è stato aumentato in tutti i quattro principali capitoli in cui esso è suddiviso (dal 182 al 185).

Dallo stanziamento complessivo di 1.650 milioni dell'esercizio 1949-50 si passa a 2.856 milioni nell'esercizio 1950-51, con un aumento di 1.206 milioni di cui 1.000 previsti dall'articolo 2, punto 3 della legge sul bilancio e 206 milioni da variazioni in aumento nei singoli capitoli.

Si avrà in tal modo una maggiore elasticità e prontezza d'intervento in attesa dei provvedimenti legislativi speciali che successivamente dovessero richiedersi nei casi più gravi.

Rileviamo che nel capitolo 185 si è aumentato di 364 milioni, rispetto all'esercizio precedente, l'importo per l'apprestamento dei materiali e per le necessità più urgenti in caso di pubbliche calamità elevando la spesa da 500 milioni a 864 milioni. Ciò è un indice di buona volontà per riportare ad una, sia pur minima, efficienza le attrezzature necessarie in questi casi.

Ricordiamo che anteguerra esisteva un treno attrezzato di soccorso e vi erano dei magazzini

(41) Cfr. Camera dei deputati Doc. n. 1170-Urgenza), op. cit. nella nota (6).

con materiale di pronto soccorso presso alcuni uffici del Genio civile.

Il treno è andato distrutto da un bombardamento aereo ed anche il materiale esistente nei magazzini disperso o distrutto dai vari eventi bellici.

Occorre pensare alla ricostituzione di questa importante attrezzatura di soccorso; ciò che fino ad ora non è stato nemmeno iniziato, data la esiguità dei fondi stanziati.

Risulterebbe che presso il Provveditorato di Catanzaro esistono ancora 200 tende grandi fornite dagli Americani per il terremoto del 1947; ma è troppo poca cosa per l'importanza che tali attrezzature assumono in caso di urgente ed improvvisa necessità.

Raccomandiamo pertanto al Ministro di tener presente anche questo importante settore del suo dicastero.

7. — CONCLUSIONI.

1. Ho riassunto nella tabella n. 26 la situazione delle opere pubbliche richieste dagli Enti locali e quelle approvate dal Ministero fino al marzo 1950 in applicazione della legge 3 agosto 1949, n. 589.

Le domande raggiungono il numero di 16.219.

Basta questa cifra per ribadire la necessità, fatta presente nella Parte I, dello snellimento burocratico degli organi del Ministero che debbono decidere in linea tecnico-amministrativa sulle domande stesse.

Abbiamo allora rilevato che il Ministero è chiamato ad approvare e disporre la distribuzione dei lavori; e poi ne deve sorvegliare e controllare la corretta esecuzione. Occorre che esso sia sollecito e tempestivo in questo suo compito essenziale.

Le domande fino ad ora accolte sono state solo 1.195. Si deve fin d'ora prevedere che molte saranno respinte o accantonate per mancanza di fondi in quanto si sono già impegnati 49,3 miliardi sui 66 miliardi disponibili nei due esercizi 1949-50 e 1950-51. Si richiede per conseguenza un lavoro di coordinamento e di graduazione d'urgenza nonchè di equa distribuzione degli stanziamenti in ogni tipo di opera. Evidentemente è questa una attività particolare che assume aspetti delicati non soltanto burocratici, ma anche politici.

Riteniamo inoltre che si debba fin da ora pensare ad una proroga della efficacia della ricordata legge, come abbiamo già accennato nel corso del nostro esame dei singoli lavori. Di fronte a 314 miliardi circa di stanziamenti richiesti se ne possono autorizzare soltanto per un importo di 66 miliardi. Molte delle domande non saranno forse accoglibili in causa di non accettabili loro manchevolezze, ma la differenza tra il bisogno e la possibilità della sua soddisfazione è tale da non lasciar incertezze al riguardo.

Noto che le richieste sono state *più che doppie* del numero dei Comuni della Repubblica; ciò significa che la organizzazione tecnico-amministrativa di tutti gli Enti locali si è messa in moto per usufruire dei benefici accordati dalla legge ai vari tipi di opere e concordemente riconosciuti notevoli; ma soprattutto *che le fonti di finanziamento locale per il completamento dei fabbisogni sono, almeno in gran parte, già reperibili per l'attuazione delle opere pubbliche richieste.*

Questo è un risultato di decentramento tecnico-economico-amministrativo delle attività ricostruttrici che dobbiamo segnalare per la sua chiara indicazione sugli indirizzi futuri da attuare nel campo dei lavori pubblici.

Dobbiamo mettere infine in rilievo l'importanza delle domande avanzate per la costruzione delle *Opere igieniche e sanitarie* con un complesso di 187 miliardi di lavori; e della costruzione di *Edifici scolastici* per altri 117,9 miliardi (Tabella N. 26).

Ecco i due cardini della politica ricostruttrice di maggiore necessità indicata quasi in forma plebiscitaria dagli Enti locali e sui quali il Ministro ed il Governo dovranno rivolgere la loro particolare attenzione.

Riteniamo di suggerire che nello studio di una proroga d'efficacia alla legge in esame si eviti la articolazione troppo dettagliata dei tipi di opere da approvare e si autorizzi la facoltà di accogliere le domande *di tutte le opere che siano riconosciute di pubblica utilità.* Inoltre si renda possibile di fare spostamenti di finanziamenti tra i capitoli che ne consentissero le opportunità, compensando le deficienze di stanziamenti di alcuni che, nel corso della applicazione della legge si venissero a verificare, con le eccedenze degli altri.

* * *

2. La intensa attività costruttiva che il Governo si accinge a svolgere nel campo dei lavori pubblici e che abbiamo cercato di illustrare (mettendo in evidenza, strada facendo, qualche lacuna od avanzando suggerimenti intesi a migliorare l'organizzazione burocratica del Ministero nelle sue attività tecniche, finanziarie ed amministrative) ci fa concludere che ormai sono state superate decisamente tanto *la prima fase* della compilazione e promulgazione delle principali leggi necessarie, quanto *la seconda fase* della elaborazione dei progetti e della loro esecuzione con le opere più urgenti ed indilazionabili.

Sono queste le due fasi più laboriose e difficili di ogni programma costruttivo ed anche le meno appariscenti.

Chi attende con impazienza e non vede, non può giudicare ed apprezzare l'intenso lavoro preparatorio che si sta compiendo in ambiente appartato.

Si inizia ora la *terza fase* della costruzione di opere a largo respiro che interessano tutta l'Italia e che si sviluppano e si diffonderanno all'aperta luce del sole, in migliaia di cantieri dove il lavoro ferve in un ambiente economicamente risanato.

* * *

3. Per valutare l'importanza di ciò che si è già compiuto e di quanto è in programma, dobbiamo allargare lo sguardo oltre il limite di un solo anno per considerare un periodo di tempo più lungo, perchè i lavori pubblici non possono completarsi tutti nel breve volgere di un esercizio finanziario.

Se esaminiamo le possibilità di lavoro di un quinquennio, a partire dall'esercizio 1950-51 fino al 1954-55 rileviamo che, in base alle leggi di bilancio ed a quelle speciali più volte ricordate, le quali però conservino, come abbiamo raccomandato, la loro portata finanziaria attuale anche negli esercizi futuri (prolungando la loro efficacia nei casi di decadenza) si raggiunge un volume di finanziamenti per lavori pubblici a carattere straordinario eseguiti direttamente dallo Stato o da

questo stimolati o provocati, dell'importo totale di circa 1.259,4 miliardi equivalente ad una media di 251,9 miliardi all'anno (ved. allegato, tabella n. 27).

È questa la cifra di spesa media annua su cui abbiamo basato le nostre previsioni iniziali e sulla quale dovrebbe orientarsi tutta l'organizzazione tecnico-amministrativa del Ministero (42)

Se ad essa aggiungiamo poi, come in precedenza (tabella n. 2), la spesa per i nuovi impianti elettrici, si arriva alla somma di 361,9 miliardi in media all'anno, (più di un miliardo al giorno lavorativo) corrispondente a 1.809,4 miliardi nel quinquennio.

Si potrà dunque impiegare, in soli lavori pubblici a carattere straordinario, il 4,8 per cento del reddito nazionale lordo valutato al valore raggiunto nel 1949 (43).

Non vi è dunque bisogno di ricercare altri tipi di finanziamenti o di sovvenzioni statali per attuare un vasto piano di lavori pubblici straordinari.

Sarà un grande successo economico e politico quello di utilizzare rapidamente e in modo completo e di mantenere vivi, per il quinquennio considerato, quelle fonti del bilancio normale e quegli strumenti legislativi che sono già operanti o che lo diverranno entro l'esercizio 1950-51.

* * *

4. Giunto a questa conclusione, di per se stessa molto importante, mi sia consentito di completarla con un rapido accenno a tutto il complesso del programma governativo degli investimenti dello Stato diretti o stimolati, di cui quelli relativi ai lavori pubblici rappresentano la parte più cospicua. Ho voluto perciò aggiungere all'importo dei finanziamenti realizzabili nell'ambito del Ministero in esame, anche quelli di altri lavori che saranno attuati

(42) Vedere Tabella N. 1, dove abbiamo previste per il 1950-51 la spesa di 250 miliardi complessivi (per la parte ordinaria e straordinaria).

Nella Tabella N. 27 sono tolti i 5,1 miliardi della parte ordinaria ed aggiunti i 5,3 miliardi per la parte straordinaria A.N.A.S.

(43) Cfr.: op. cit., nota (1), Prospetto N. 1: Andamento del reddito nazionale, pag. 8.

con l'intervento dello Stato nei più importanti settori dell'economia, sia pur limitandoli ai soli investimenti produttivi e che richiedono un elevato impiego di mano d'opera.

Gli elementi raccolti nella tabella n. 28 per quanto siano soltanto orientativi e di larga massima, mettono tuttavia in evidenza che, dalla possibilità di finanziamenti con intervento diretto od indiretto dello Stato di 1.259,4 miliardi in un quinquennio per i soli lavori pubblici, si può passare senza eccessivo sforzo economico, alla somma di 3.197,4 miliardi complessivamente spendibili in un quinquennio impegnando così in tali investimenti produttivi l'8,4 per cento del corrispondente reddito nazionale lordo considerato uguale a quello raggiunto nel 1949 (44).

Questa conclusione definitiva mette in evidenza la importanza del lavoro legislativo preparatorio che è stato realizzato, con larga visione delle necessità del Paese, dal passato e dal presente Governo. In particolare dal Ministro dei lavori pubblici che ha ottenuto e che potrà ottenere negli anni successivi la parte più cospicua dei finanziamenti che abbiamo previsti (45).

Il programma predisposto è ponderato ed organico. Esso investe tutti i settori principali dell'economia, adattandosi alle reali condizioni del Paese.

Dalla relazione del Ministro del tesoro onorevole Pella, fatta alla Camera dei deputati il 17 marzo 1950, risulta che nel 1950-51 il volume degli investimenti da parte diretta dello Stato o da questo provocati, potrà raggiungere la somma di 760 miliardi complessivi che si ridurranno a 560 dopo la fine degli aiuti E.R.P. *Questa è la più autorevole con-*

(44) Il reddito complessivo del quinquennio, in questa ipotesi, certamente restrittiva, salirebbe a 37.500 miliardi. Si può prevedere che il risparmio privato impegni per proprio conto una somma uguale a quella degli investimenti di Stato e da questo stimolati. Il totale sale in definitiva al 16,8 per cento del reddito lordo (in Gran Bretagna sono risultati nel 1949 del 21,4 per cento; in Francia del 18,1 per cento; negli Stati Uniti del 14,2 per cento).

(45) Le tre leggi fondamentali di cui ai punti 1, 2 e 3 della Tabella N. 2 sono correntemente chiamate *leggi Tupini* dal nome del Ministro dei lavori pubblici che ne fu propugnatore.

ferma della possibilità d'impiego in un quinquennio della somma da noi determinata (46).

(46) Cfr. Tabella N. 3. Gli investimenti produttivi da parte dello Stato o misti (Stato e privati) per l'esercizio 1950-51 secondo il Ministro del tesoro onorevole Pella, possono dividersi come segue:

1° Investimenti diretti dello Stato:	185 miliardi	
2° Investimenti poliennali (I.N.A.-CASA, danni di guerra, prestiti alle Aziende autonome di Stato ecc.) con ricorso al credito nazionale ed eventualmente a quello straniero	125	»
3° Fondo lire (anno finanziario 1950-1951)	200	»
4° Investimenti privati o di Enti locali con contributi od autorizzazioni statali	250	»
Totale investimenti		760 miliardi

In base alla riportata previsione del Ministro del tesoro, risulta per il quinquennio 1950-51 al 1954-55:

a) Due esercizi (1950-51 e 1951-1952) miliardi 760 ognuno	1.520 miliardi	
b) Tre esercizi (1952-53 al 1954-55) miliardi 560 ognuno (senza contributo E.R.P.)	1.680	»
Totale investimenti di Stato . . .		<u>3.200 miliardi</u>

Dobbiamo prendere atto con soddisfazione del risultato positivo di questa politica degli investimenti già in attuazione per la ripresa economica del Paese.

Con la visione di un prossimo lavoro sempre più intenso e produttivo che, *in virtù del nuovo programma decennale degli investimenti annunciati dal Governo, si prolungherà oltre il quinquennio che abbiamo considerato*, vi preghiamo di approvare questo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951 che è stato presentato al vostro esame.

CORBELLINI, relatore.

N. B. — Nella Tabella N. 28 gli investimenti previsti nel quinquennio sommano a 3.197,4 miliardi. La ripartizione in cinque anni di questa somma, è naturalmente approssimativa. Essa tiene conto, per ogni titolo, della possibilità effettive di utilizzo dei residui nel primo esercizio, nel quale è previsto un impegno di 731,3 miliardi in luogo di 760. I residui stessi sono però considerati recuperabili interamente negli esercizi successivi.

A L L E G A T O

N. B. — Le tabelle di questo allegato debbono considerarsi facenti parte integrante della relazione.

In ogni tabella vengono indicate le fonti principali dei dati raccolti ed elaborati ed i limiti della loro applicabilità.

INDICE DELLE TABELLE

PARTE I.

GENERALITÀ SUL BILANCIO

Tabella N.	1. - Previsione sugli stanziamenti di bilancio, importo dei lavori effettuati e residui di cassa. <i>Pag.</i>	33
»	» 2. - Importo approssimativo dei lavori eseguibili con gli stanziamenti di bilancio o in base a leggi speciali	34
»	» 3. - Investimenti complessivi effettuati dallo Stato	35
»	» 4. - Situazione del personale del Ministero dei lavori pubblici	35
»	» 5. - Esempi caratteristici di vacanze nei posti di ruolo del Ministero	36
»	» 6. - Spese complessive per il personale degli Uffici centrali e periferici in rapporto all'importo totale dei lavori eseguibili.	37

PARTE II.

PROGRAMMI DI LAVORI PUBBLICI

Tabella N.	7. - Lunghezza in km. delle strade ordinarie e delle autostrade.	37
»	» 8. - Situazione riassuntiva dei finanziamenti per le costruzioni stradali e per gli impianti elettrici	38
»	» 9. - Spesa per la manutenzione delle strade provinciali e comunali	38
»	» 10. - Situazione generale del traffico autostradale	39
»	» 11. - Milioni di Kwh prodotti e consumati in Italia	40
»	» 12. - Impianti idroelettrici compresi nel programma nazionale	41
»	» 13. - Nuovi impianti termoelettrici che verranno ultimati entro il 1955 per l'Italia meridionale ed insulare	42
»	» 14. - Situazione riassuntiva degli stanziamenti ai comuni per gli impianti elettrici.	42
»	» 15. - Stanze disponibili per abitazioni civili e fabbisogno nuove costruzioni	43
»	» 16. - Finanziamenti possibili nell'esercizio 1950-51 in base alle vigenti leggi per la costruzione di abitazioni civili	44
»	» 17. - Situazione delle aule scolastiche dell'ordine elementare	45
»	» 18. - Situazione riassuntiva dei finanziamenti per le costruzioni di edifici scolastici	45
»	» 19. - Situazione aule scolastiche dell'ordine medio	46
»	» 20. - Situazione riassuntiva dei finanziamenti per la costruzione di opere minori portuali e costiere	46
»	» 21. - Situazione riassuntiva dei finanziamenti per la costruzione di opere igieniche e sanitarie.	47
»	» 22. - Domande approvate di opere igieniche e sanitarie divise per tipo	47
»	» 23. - Situazione acquedotti e fognature al 31 dicembre 1949	48
»	» 24. - Situazione acquedotti e fognature Italia meridionale	48
»	» 25. - Situazione ospedaliera e importi di spesa necessari alla sua normalizzazione	49
»	» 26. - Situazione riassuntiva delle opere pubbliche da eseguire a cura degli Enti locali	49
»	» 27. - Programma di massima quinquennale di lavori pubblici a carattere straordinario (1950-55).	50
»	» 28. - Programma di massima degli investimenti straordinari dello Stato diretti o provocati a carattere produttivo per il quinquennio 1950-55	51

TABELLA N. 1.

**PREVISIONE SUGLI STANZIAMENTI DI BILANCIO, IMPORTO APPROSSIMATO
DEI LAVORI E RESIDUI DI CASSA**

(in miliardi di lire)

TITOLO DEGLI IMPEGNI	Esercizi finanziari		
	1948-49	1949-50 (1)	1950-51 (1)
a) Stanziamenti complessivi del bilancio	173,6	114,1	103,6
b) Importo dei lavori eseguibili nell'esercizio (2) . . .	246,9 (2)	210,5 (2)	247,7 (5)
c) Residuo di cassa previsto all'inizio dell'anno finanziario (1° luglio)	189,8 (3)	277,2 (4)	287,7
d) Importo totale dei lavori eseguibili nell'esercizio	436,7	487,7	535,4
e) Importo dei lavori approssimato <i>effettivamente</i> eseguiti nell'esercizio	159,5 (8)	200 - (6)	250 - (7)
f) Residuo di cassa previsto alla fine dell'anno finanziario (30 giugno)	277,2 (4)	287,7	285,4
g) Rapporto $\frac{100d}{a}$	250 %	425 %	520 %
h) Rapporto $\frac{100b}{a}$	142 %	185 %	238 %

(1) Punti b) ad f); valutazioni preventive.

(2) Cfr. Relazioni sen. Ceschi e Ministro sen. Tupini al Senato il 30 ottobre 1949.

(3) Cfr. Atti del Senato. Relazione disegno di legge n. 185, senatore Marconcini - V Commissione; seduta del 10 febbraio 1949. Al 30 giugno 1948 risultava: parte ordinaria, residuo cassa: lire 2.556.903.000; parte straordinaria: lire 187.246.185.000. Totale lire 189.803.088.000.

(4) Cifra comunicata dalla Ragioneria centrale del Ministero dei lavori pubblici in lire 277.207.000.000.

(5) Vedere Tabella N. 2. Non si è tenuto conto degli importi per costruzioni di nuovi impianti elettrici, per rendere la cifra confrontabile con quelle degli anni precedenti.

(6) Cfr. Relazioni Ceschi e Tupini: nota (2).

(7) Cifre determinate in via approssimativa tenendo conto della massima possibilità attuale di lavoro del Ministero (vedere *Relazione: Conclusioni* - punto 3° pag. 29).

(8) La somma di lire 159,5 miliardi spesi non comprende lo stanziamento di lire 20 miliardi sui fondi E.R.P. dell'esercizio 1948-49 (Legge 29 dicembre 1948, n. 1521), di 10 miliardi per lavori inerenti al sollievo della disoccupazione operaia (Legge 29 dicembre 1948, n. 1522), di 20 miliardi (ridotti successivamente a 10) e di altri 4 miliardi per opere nell'Italia meridionale ed altre spese minori (3,8 miliardi per riparazione danni in Piemonte, Liguria, Abruzzi, Sicilia, nell'estate 1948 provocati da alluvioni, frane ed altri eventi calamitosi; contributi specifici per danni di guerra ad edifici pubblici, attrezzature patrimoniali ecc.).

Il totale di 34 miliardi è stato compreso nel residuo di cassa di 277,2 miliardi al 30 giugno 1949 perchè indicata dal Ministro del tesoro nella sua relazione (Cfr. Tabella N. 23 della *Relazione generale sulla situazione economica del Paese*, presentata al Senato dal Ministro del Tesoro, il 30 gennaio 1950).

TABELLA N. 2.

IMPORTO APPROSSIMATIVO DEI LAVORI ESEGUIBILI CON GLI STANZIAMENTI DI BILANCIO
O CON CONTRIBUTI DISPOSTI DA LEGGI SPECIALI.
(Esercizio 1950-51)

	Milioni	
a) <i>Parte ordinaria del bilancio:</i>		
1° Opere a pagamento non differito in gestione all'Amministrazione Centrale	2.078	
2° Opere a pagamento non differito in gestione agli Uffici periferici o decentrati	3.065	5.143
b) <i>Parte straordinaria del bilancio:</i>		
1° Opere a pagamento non differito in gestione all'Amministrazione Centrale	6.543	
2° Opere a pagamento non differito in gestione agli Uffici periferici o decentrati	55.712	
3° Autorizzazioni di spese non ripartite	5.800	68.055
c) <i>Importo dei lavori a pagamento differito eseguibili in base a leggi particolari: (1)</i>		
1° Legge 2 luglio 1949, n. 408 per incremento costruzioni edilizie (annualità 3 miliardi: capitolo 303)	66.000	
2° Articolo 5 (punti 1, 2 e 3) della legge sul bilancio (case per i senza tetto: punto 1 importo 9.000 milioni; punto 2 in porto 20.000 milioni; punto 3 importo 1.500 milioni).	30.500	
3° Legge 3 agosto 1949, n. 589, per il finanziamento opere pubbliche da parte degli Enti locali (annualità 2 miliardi)	44.000	140.500
d) <i>Leggi per il piano decennale di 1.200 miliardi per il Mezzogiorno ed altre regioni, presentate al Parlamento il 17 marzo 1950:</i>		
1° Sistemazione dei bacini montani (opere di 1ª categoria)	10.000	
2° Viabilità minore (nuove strade comunali e provinciali)	10.000	
3° Grandi acquedotti	14.000	34.000 (2)
Totale importo lavori eseguibili nel 1950-51		247.698
e) <i>Costruzione nuovi impianti idro e termo elettrici (programma nazionale)</i>		110.000 (3)
	357.698	

(1) Valutazioni del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1950-51.

(2) La istituenda *Cassa per il Mezzogiorno* potrà assumere impegni di spesa anche maggiori (articoli 5 e 8 dello schema di legge istitutivo). Pertanto la somma di 34 miliardi per l'esercizio 1950-51 deve considerarsi approssimativa.

(3) Finanziamento indiretto stimolato dallo Stato con prestiti sui fondi E.R.P. (*loans*).

TABELLA N. 3.

INVESTIMENTI COMPLESSIVI EFFETTUATI O PROVOCATI DALLO STATO.

	1949-50	1950-51	aumento	
	(1)	(2)		
Investimenti diretti miliardi	456,5	510	+	53,5
Investimenti provocati »	91,5	250	+	148,5
	548	760	+	202

(1) Cfr.: Relazione generale ecc. citata nella nota nota (8), Tabella N. 1.

(2) Dal discorso Pella del 17 marzo 1950 alla Camera dei deputati op. cit. nota (46) pag. 30.

TABELLA N. 4.

SITUAZIONE DEL PERSONALE DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI (1).

	1949-50	1950-51	%	
	a	b	$\frac{100 a}{b}$	
a) Personale di ruolo (2) {	Amministrazione Centrale	409	645	157 %
	Corpo del Genio Civile .	2.034	3.603	177 %
		2.443	4.248	175 %
b) Personale non di ruolo {	Tecnico	5.512	4.396	79 %
	Amministrat. e ragionieri	730	225	31 %
	D'ordine di IV cat. Sala- riati e cottimisti	4.906	4.722	96 %
Totale	13.591	13.591	100 %	

(1) Dati comunicati dal Ministero dei lavori pubblici.

(2) Compreso il personale subalterno.

TABELLA N. 5.

ESEMPI CARATTERISTICI DI VACANZE NEI POSTI DI RUOLO DEL MINISTERO (1).

Situazione al 1° ottobre 1949	N. dei posti delle tabelle organiche (a)	N. dei posti occupati (b)	Differenze in meno (vacanze) (c)
I. — Personale del ruolo amministrativo del gruppo A di cui:	342	127	— 215
a) Segretari	100	—	— 100
b) Primi segretari.	80	8	— 72
c) Consiglieri	60	20	— 40
d) Capi sezione.	50	29	— 21
II. — Personale del Genio civile, gruppo A di cui:	1.030	444	— 586
a) Ingegneri	250	5	— 245
b) Ingegneri principali	175	62	— 107
c) Ingegneri capi sezione	160	139	— 21
III. — Personale del Genio civile gruppo B di cui:	1.650	689	— 961
a) Geometri principali	1547	239	— 118
b) Geometri	543	24	— 519
c) Ragionieri.	153	9	— 144
d) Ragionieri principali	111	34	— 77
IV. — Personale del Genio civile gruppo C di cui:	1.426	660	— 766
a) Disegnatori	92	—	— 92
b) Primi disegnatori	72	37	— 35
c) Assistenti aiuti aggiunti	1.200	587	— 613

(1) Cfr. Allegato N. 1 e allegato N. 2, pag. 95 e segg. dello Stato di previsione in esame, dove si rilevano gli elementi completi nella situazione del personale da cui furono tratti gli esempi della Tabella N. 4 e 5.

TABELLA N. 6.

SPESE COMPLESSIVE PER IL PERSONALE DEGLI UFFICI CENTRALI E PER IL FUNZIONAMENTO
DEGLI UFFICI PERIFERICI IN RAPPORTO ALL'IMPORTO TOTALE DEI LAVORI ESEGUIBILI.

	1949-50	1950-51
a) Stanziamenti totali di bilancio (spese effettive) miliardi	114,1	103,6
b) Importo totale dei lavori eseguibili (ved. tabella N. 1)	487,7	535,4
c) Importo approssimato dei lavori eseguiti nell'esercizio (v. Tab. N. 1) .	200	250
d) Spese complessive per il personale e per il funzionamento degli uffici centrali e periferici (1)	10,25	13,67
e) Rapporto $\frac{100d}{b}$	2,1 %	5 %
f) Rapporto $\frac{100d}{a}$	9 %	13,2 %
g) Rapporto $\frac{100d}{c}$	5,1 %	4,65 %

(1) Cfr.: Titolo I, cap. 1 a 57; Titolo II Cap. 118 a 164 e 188-189 del bilancio in esame.

TABELLA N. 7.

LUNGHEZZA IN Km. DELLE STRADE ORDINARIE E DELLE AUTOSTRADE (1).

Viabilità ordinaria	Statali e autostrade ANAS (a)	Provinciali (b)	Comunali (c)	Totali (d)	Popolazione in milioni di abitanti (e) (2)	Km. di stra- de in milioni di abitanti (f) = $\frac{d}{e}$
1) Italia Settentrionale	7.702	13.835	76.968	98.506	20,4	4.820
2) Italia Centrale	3.823	8.537	20.747	33.107	8,4	3.940
3) Italia Meridionale e insulare .	10.251	19.339	12.564	42.655	17,3	2.470
	21.776	42.211	110.279	174.268	46,1 (1)	3.780

(1) Per più ampia documentazione sulla situazione della viabilità nazionale Cfr.: P. SARACENO, *Elementi per un piano economico 1949-52. Relazione al Comitato interministeriale per la ricostruzione* (C. I. R.) a cura del Centro Studi e piani tecnico-economici del Consiglio Nazionale delle Ricerche e dell'I.R.I. Volume N. 9.

(2) Valutata al 31 luglio 1949. Cfr. Relazione generale sulla situazione economica ecc. op. cit. nota (1) Tab. N. 7. pag. 40.

TABELLA N. 8.

SITUAZIONE RIASSUNTIVA DEI FINANZIAMENTI PER LE COSTRUZIONI STRADALI E GLI IMPIANTI ELETTRICI DA ESEGUIRSI A CURA DEGLI ENTI LOCALI (1) (articolo 2 legge 3 agosto 1949, N. 589).

(Situazione al 23 marzo 1950) (1).

(In milioni di lire).

	Importo approssimativo degli stanziamenti			Domande di lavori inoltrate		Domande di lavori approvate		Disponibilità (h=e-g)
	1949-50 (a)	1950-51 (b)	Totale (c)	numero (d)	importo (e)	numero (f)	importo (g)	
Italia Settentrionale	2.580	5.160	7.740	693	13.625	84	1.204	6.536
Italia Centrale	970	1.940	2.910	497	4.296	34	339	2.571
Italia Meridionale e Insulare (2)	3.550	7.100	10.650	1.068	29.809	85	1.418	9.232
Totale	7.100	14.200	21.300	2.278	47.730	203	2.961	18.339

(1) Nella tabella sono comprese anche le domande di costruzione di nuovi impianti elettrici specificate nella tabella riassuntiva N. 14.

(2) La corresponsione dei contributi va da un minimo dell'1 per cento ad un massimo del 5 per cento e quindi l'importo complessivo degli stanziamenti può variare secondo i tipi predominanti delle opere richieste. Abbiamo ritenuto prudente fissarle in 7.100 milioni, anziché in 7,5 per l'esercizio 1949-50 come ritiene il Ministero, perchè gli Enti locali hanno tendenza di richiedere le opere a cui spetta il più elevato contributo.

TABELLA N. 9 (1).

SPESA PER LA MANUTENZIONE DELLE STRADE PROVINCIALI E COMUNALI
(compresi i rinnovamenti straordinari)

Esercizio 1948-49.

Strade degli enti locali	Sviluppo in Km.	Spesa totale in milioni anno	Spesa media per Km. anno in lire
1° Strade provinciali	42.211	18.024	427.000
2° Strade comunali.	110.564	26.466	240.000
Totale	152.775	44.490	290.000

(1) Cfr. Atti Camera deputati: G. CORBELLINI: *Sul bilancio del Ministero dei trasporti*. Discorso del 30 ottobre 1949. Tabella N. 4.

TABELLA N. 10.

SITUAZIONE GENERALE DEL TRAFFICO AUTOSTRADALE (1).

	1948	1949	Aumenti in %
a) <i>Autoveicoli nuovi iscritti all'Automobil Club</i> (2).			
1° Autovetture ed autobus n.	30.653	45.019	+ 48 %
2° Autocarri »	8.916	12.684	+ 42 %
3° Rimorchi »	1.239	2.138	+ 73 %
Totale nuovi autoveicoli (motori e rimorchi) . .	40.808	59.831	+ 46,5 %
b) <i>Consistenza complessiva degli automezzi per trasporto merci</i> (3).			
1° Autocarri e autoveicoli leggeri n.	153.268	210.406	+ 17 %
2° Portata in ql. »	3.200.400	4.375.485	+ 37 %
c) <i>Olii minerali ed essenze immesse al consumo</i> (4) ql.	9.635.000	15.562.000	+ 61,5 %

(1) Gli elementi statistici di cui ai punti a) e b) sono stati pubblicati dall'Ufficio centrale di Statistica; il primo da rilevamenti dall'A. C. I. e il secondo all'E.A.M. dipendente dal Ministero dei trasporti. L'A.N.A.S. ha in previsione una spesa di 3 milioni per il rilevamento statistico del traffico sulle strade statali (Capitolo 41 dell'Appendice allo Stato di previsione in esame) che è assolutamente insufficiente ai bisogni dei rilevamenti statistici nel traffico stradale.

(2) Periodo dal gennaio al novembre (A.C.I.).

(3) Intiero anno solare (E.A.M.).

(4) Periodo dal gennaio al settembre (Ministero finanze, Direzione generale Dogane e imposte dirette).

TABELLA N. 11.

MILIONI DI KWH PRODOTTI E CONSUMATI IN ITALIA (compr si gli impianti delle F. S.) (*)

Anno solare	Impianti idroelettrici	Impianti termoelettrici o geotecnici (3)	Energia importata	Totale del consumo	Kwh anno per abitante
(2) 1941 . . .	19.270	1.491	232	20.993	475
1945 . . .	12.276	372	7	12.655	281
1948 . . .	20.853	1.841	188	22.882	500
(1) { 1949-50 . .	23.486	2.840	200	26.526	565
1950-51 . .	25.777	3.930	200	29.707 »	630
1951-52 . .	26.293	5.605	200	32.098 »	680
1953-55 . .	28.606	6.240	200	35.046 (4)	710

(*) In questa Tabella sono comprese le seguenti produzioni controllate dallo Stato: (1949:
6.500 milioni di KWh. delle Aziende I.R.I.
1.500 milioni di Kwh degli impianti delle Ferrovie dello Stato dei quali circa 1.000 Kwh. prodotti dalla centrale geotermica di Larderello.

(1) *Programma nazionale;*

(2) Anno 1941 di massima produzione anteguerra;

(3) Compresa la produzione geotermica di Larderello e quelle in progetto a combustibili solidi, liquidi e gassosi. (Centrali a metano).

(4) Si ritiene che una industria prevalentemente idroelettrica debba avere sempre un margine che viene valutato, sulla base dell'esperienza e della statistica, sul 15-20 per cento del consumo medio. Anche noi dovremmo prevedere, entro il 1955 di avere una produzione in Italia di almeno 40 miliardi di Kwh. L'attuazione del *programma complementare* dovrebbe portare la produzione a circa 42 miliardi di Kwh. anno, con una disponibilità per abitante di 840 KWh. anno. Cfr.: *Industria Italiana Elettrotecnica*. Atti dell'A.N.I.E. - Relazione Assemblea Soci, 30 maggio 1949).

TABELLA N. 12.

IMPIANTI IDROELETTRICI COMPRESI NEL PROGRAMMA NAZIONALE

(energia media annua producibile in Kwh) (1).

	Milioni di Kwh anno			Per abitante Kwh anno
	estivi	invernali	totali	
Italia Settentrionale	2.950	2.814	5.764	280
Italia centrale	287	452	739	88
Italia meridionale ed insulare	622	527	1.250	74
	3.859	3.893	7.753	167

(1) Cfr.: Atti A.N.I.E., op. cit., nota 4, tabella 11.

TABELLA N. 13.

NUOVI IMPIANTI TERMOELETTRICI, CHE VERRANNO ULTIMATI ENTRO IL 1955,
PER L'ITALIA MERIDIONALE ED INSULARE (1)
(compresi quelli di Civitavecchia e Terni che daranno energia al Centro Sud).

	Potenza istallata Kw	Producibilità annua Kwh milioni
S. M. (Meridionale Elettrica)	60.000	270
E. S. E. (Sicula)	90.000	415
Soc. Elettrica Sarda	40.000	185
Iiva (Bagnoli)	5.000	23
S. R. E. (Terni) Civitavecchia	180.000	837
F. S. (Messina)	60.000	270
	435.000	2.000

(1) Il programma autorizzato dal Ministero dei lavori pubblici prevede la costruzione nel quinquennio di nuovi impianti termoelettrici nell'Italia meridionale ed insulare per una produzione di 2,5 miliardi di Kwh-anno (Cfr.: *Proposte concrete per un programma decennale ecc.*, op. cit. nota (1) Tab. N. 15).

TABELLA N. 14.

SITUAZIONE RIASSUNTIVA DEGLI STANZIAMENTI AI COMUNI PER GLI IMPIANTI ELETTRICI
(compresi nei dati della tabella N. 8).

	Domande di lavori inoltrate		Domande di lavori inoltrate	
	numero	milioni	numero	milioni
Italia Settentrionale	111	1.200	21	58
Italia Centrale	106	602	10	115
Italia Meridionale e insulare	157	1.664	22	155
Totale	374	3.468	53	328

TABELLA N. 15.

STANZE DISPONIBILI PER ABITAZIONI CIVILI E FABBISOGNO NUOVE COSTRUZIONI (1)

	Popolazione in milioni di abitanti	Situazione al 31 dicembre 1949 migliaia	abitanti per stanza	Fabbisogno migliaia	abitanti per stanza	Nuove costruzioni: migliaia
	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f = d-b)
Italia settentrionale	20,4	14,991	1,37	15.400	} 1,33	409
Italia centrale	8,4	15.915	1,42	6.300		385
Italia meridionale e insulare	17,3	10.679	1,63	12.960		2.281
Totale	46,1	31.585	1,46	34.660	1,33	3.075

(1) Dai rilievi del prof. Alberti, dell'Ufficio Centrale di Statistica, riportati in pubblicazione ufficiale (Cfr.: Ministero dei lavori pubblici, Roma 1948. *Proposte concrete per un programma decennale di opere pubbliche nel Mezzogiorno, nella Sicilia e nella Sardegna*, pag. 17) risulta un fabbisogno di stanze per la sostituzione di quelle insalubri, per diminuire la densità di abitazione e per raggiungere il valore di 1,08 abitanti (per stanza) di ben 11.135.000 stanze. Una valutazione più restrittiva della Commissione per lo studio del *Problema della casa* (decreto ministeriale 12 marzo 1948, n. 10067 52-bis del 12 marzo 1949) riduce il fabbisogno a 3.076.787 stanze pari a 4.615.180 vani, in cifra tonda, a 5 milioni di vani.

Sulla situazione edilizia e sulla deficienza di abitazioni in Italia, cfr.: P. SARACENO, op. cit., alla nota (1) della Tabella N. 7, pag. 60-67.

Tenendo conto che la guerra ha prodotto una difforme ripartizione delle distribuzioni creando necessità di costruzioni concentrate in località ben precisate, detta Commissione valuta il fabbisogno a 7,6 milioni di vani circa.

Noi ci atteniamo ai valori indicati nel prospetto che, pur essendo insufficienti alla risoluzione integrale del problema, rappresentano pur tuttavia un grande passo per la sua risoluzione, eliminando soprattutto le più urgenti sperequazioni della ripartizione attuale. D'altra parte non è possibile fare un programma di miglioramento integrale dell'abitazione senza inquadrarlo nel miglioramento complessivo del reddito nazionale.

TABELLA N. 16.

FINANZIAMENTI POSSIBILI NELL'ESERCIZIO 1950-51
IN BASE ALLE VIGENTI LEGGI PER LA COSTRUZIONE DI ABITAZIONI CIVILI.

	Importo dei lavori eseguibili milioni	Numero totale di stanze costruibili nel 1950-51
1° Legge 2 luglio 1949, n. 408. Disposizioni per l'incremento edilizio, I.N.C.I.S., Comuni ed enti vari (1)	96.500	193.000
2° I.N.A.-CASA (Fanfani) (2)	98.800	197.000
3° Ricostruzione danni guerra (U.N.R.R.A.-Casas e legge 3 agosto 1949, n. 589 per alloggi e Uffici (3).	4.700	10.000
Totale	200.000	400.000
4° Costruzioni di abitazioni per iniziativa privata	50.000	50.000
Totale generale	250.000	450.000

N. B. — Cfr.: Relazione finanziaria del Ministro del tesoro, op. cit. alla nota (8) della Tab. N. 1: pag. 50, Tabella N. 18.

Nel gennaio-ottobre 1949, furono progettate opere per un complesso di 384.648 vani (presumibilmente 300.000 stanze in un anno).

(1) Legge 2 luglio 1949, n. 408: per 66 miliardi; articolo 5, punto 1°, 2° e 3° legge sul bilancio 1950-51 per 30,5 miliardi. Totale 96,5 miliardi (Tab. N. 2).

(2) Cfr.: Relazione Grava - X Commissione Permanente del Senato - Documento n. 856-A, 1950.

(3) La costruzione dei nuovi uffici renderà disponibili degli alloggi per abitazione, che sono stati valutati con molta prudenza.

TABELLA N. 17.

SITUAZIONE DELLE AULE SCOLASTICHE DALL'ORDINE ELEMENTARE (1).

	Popolazione scolastica migliaia di alunni	Aule scolastiche			Altri locali (2)	Densità di frequentazione (alunni per aula)	
		esistenti	mancanti	Totale		attuale	definitiva
Italia Settentrionale	2.517	56.904	12.719	69.623	16.957	44 -	36 -
Italia Centrale	1.287	19.198	10.324	29.592	6.937	67 -	44 -
Italia Insulare	2.440	32.339	18.338	50.637	11.742	75,5	48 -
Totale	6.244	108.501	41.281	149.702	35.636	57,5	41,7

(1) In base ai programmi della riforma della Scuola (decreto ministeriale del Ministero della pubblica istruzione del 12 aprile 1947).

(2) Compresa la direzione, segreteria, refettori, spogliatoi palestre, sale insegnanti, biblioteche, ecc.

TABELLA N. 18.

SITUAZIONE RIASSUNTIVA DEI FINANZIAMENTI
PER LE COSTRUZIONI DI EDIFICI SCOLASTICI (articolo 8 legge 3 agosto 1949, n. 589)
(Situazione al 20 marzo 1950).

(In milioni di lire).

	Importo approssimativo degli stanziamenti			Domande di lavori inoltrate		Domande di lavori approvate		Disponibilità (h=c-g)
	1949-50	1950-51	Totale	numero	importo	numero	importo	
	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	
Italia Centro Settentrionale	3.675	7.350	11.025	2.988	50.117	314	3.046	7.979
Italia Meridionale e Insulare	3.675	7.350	11.025	2.484	67.791	182	2.902	8.123
Totale	7.350	14.700	22.050	5.472	117.908	496	5.948	16.102

N. B. — Contributi in base all'articolo 8 e articolo 17 punto 3° della legge 3 agosto 1949, n. 589:

Esercizio 1949-50	milioni	300
Esercizio 1950-51	»	600
Totale disponibile	milioni	<u>900</u>

(1) Dati comunicati dal Ministero dei lavori pubblici.

TABELLA N. 19.

SITUAZIONE DELLE AULE SCOLASTICHE DELL'ORDINE MEDIO

	Popolazione scolastica migliaia di alunni (a)	Aule scolastiche			Altri locali (2) (c)	Densità di frequentazione (alunni per aula)	
		esistenti (b)	mancanti (c)	Totale (d)		attuale (f)	definitiva (g)
Italia Settentrionale	305	7.220	310	7.530	140	42,2	40,5
Italia Centrale	106	1.905	85	1.990	35	55,6	53,5
Italia Meridionale e Insulare	273	3.733	377	4.110	105	73 -	56,5
Totale	684	12.858	772	13.630	280	53,3	50,3

(1) In base ai programmi della riforma della Scuola, Vedi nota (1), Tabella N. 17.

(2) Compresa la direzione, segreteria, refettori, palestre, sale insegnanti, biblioteche, laboratori, officine addestramento, ecc.

TABELLA N. 20.

SITUAZIONE RIASSUNTIVA DEI FINANZIAMENTI PER LE COSTRUZIONI DI OPERE MINORI PORTUALI O COSTIERE (articolo 9 legge 3 agosto 1949, n. 589) (1).

(In milioni di lire).

	Importo approssimativo degli stanziamenti			Domande di lavori inoltrate		Domande di lavori approvate		Disponibilità (h=c-g)
	1949-50 (a)	1950-51 (b)	Totale (c)	numero (d)	importo (e)	numero (f)	importo (g)	
Italia Settentrionale	275	550	825	4	250	3	152	613
Italia Centrale				3	170	1	60	
Italia Meridionale e Insulare	275	550	825	11	868	8	262	563
Totale (2)	550	1.100	1.650	18	1.288	12	474 (3)	1.176

(1) Al 30 marzo 1950.

(2) Totale dedotto in proporzione al complesso dei finanziamenti complessivi di 66 miliardi in due anni. Risulta lievemente inferiore alla somma di 1.800 milioni che è invece dichiarata disponibile al Ministero.

(3) Gli importi definitivi dei lavori da eseguire dovranno venire determinati sulla base dei progetti esecutivi non ancora completati.

TABELLA N. 21.

SITUAZIONE RIASSUNTIVA DEI FINANZIAMENTI PER LA COSTRUZIONE DI OPERE IGIENICHE E SANITARIE (articoli 3, 4, 5, 6, 7 della legge 3 agosto 1949, n. 589).

(In milioni di lire).

	Importo approssimativo degli stanziamenti			Domande di lavori inoltrate		Domande di lavori approvate		Disponibilità (h=c-g)
	1949-50	1950-51	Totale	numero	importo	numero	importo	
	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	
Italia Settentrionale e Centrale	3.500	7.000	10.500	(3) 4.441	(3) 102.000	(2) 367	(4) 3.086	6.414
Italia Meridionale e Insulare .	3.500	7.000	10.500	4.010	85.000	117	3.172	7.328
Totale (1)	7.000	14.000	21.000	8.451	187.000	484	7.258	13.742

(1) Poichè la legge assegna contributi diversi secondo il tipo di opera, che vanno da un minimo dell'1,50 per cento a un massimo del 5 per cento, la cifra degli stanziamenti possibili è stata calcolata con prudenza. L'esame dei tipi di opere richieste fa prevedere che in definitiva essa potrà aumentarsi fino a 7.500 milioni per il 1949-50 e fino a circa il doppio per il 1950-51.

(2) La ripartizione delle opere autorizzate, secondo le loro destinazioni, sono riassunte nella tabella N. 22.

TABELLA N. 22.

DOMANDE APPROVATE DI OPERE IGIENICHE E SANITARIE DIVISE PER TIPO.

(In milioni di lire).

	Italia Centro Settentrionale		Italia Meridionale e Insulare		Totale	
	numero	importo	numero	importo	numero	importo
Acquedotti, fognature e cimiteri	331	3.472	183	2.810	514	6.282
Opere sanitarie (ospedali, mattatoi, lavatori, ecc.)	31	496	22	203	53	699
Ampliamento ospedali	4	84	7	138	11	222
Tubercolosari	1	35	1	20	2	55
Totale	367	4.087	213	3.171	580	7.258

TABELLA N. 23.

SITUAZIONE DEGLI ACQUEDOTTI E FOGNATURE AL 31 DICEMBRE 1949 (1).

	Acquedotti		Fognature	
	Numero	%	Numero	%
In buono stato	1.847	27	820	11
In cattivo stato	3.075	44	2.326	33
Mancanti	1.981	28	3.757	56
	6.903	100	6.903	100

Spesa complessiva prevedibile per la riparazione e costruzione degli acquedotti . . . miliardi 145
delle fognature 95

Totale . . . miliardi 240

(1) Cfr. MARIO COTELLESA, *L'attività dell'Amministrazione della Sanità pubblica nel 1949*. «Notiziario dell'Amministrazione sanitaria», 1950.

TABELLA N. 24.

ACQUEDOTTI E FOGNATURE NELL'ITALIA MERIDIONALE E NELLE ISOLE.

(Situazione al 31 novembre 1949).

	Acquedotti	%	Fognature	%
In buono stato	513	21%	494	20
In cattivo stato	1.238	51%	693	28,5
Mancanti	692	28%	1.256	51,5
	2.443	100	2.443	100

Spesa complessiva prevedibile acqueotti miliardi 56
fognature 34

Totale . . . miliardi 90

TABELLA N. 25.

SITUAZIONE OSPITALIERA E IMPORTI DI SPESA NECESSARI ALLA SUA NORMALIZZAZIONE.

	P O S T I - L E T T O			
	Esistenti	Necessari	Mancanti	Spesa necessaria miliardi
Italia Settentrionale	73.600	82.000	8.400	10.000
Italia Centrale	29.557	33.600	3.443	4.000
Italia Meridionale e insulare	19.600	69.400	49.800	60.000
	122.757	184.400	61.643	74.000

TABELLA N. 26.

SITUAZIONE RIASSUNTIVA DELLE OPERE PUBBLICHE DA ESEGUIRSI A CURA DEGLI ENTI LOCALI
(legge 3 agosto 1949, N. 589).

(In milioni di lire).

	Importo approssimativo degli stanziamenti			Domande di lavori inoltrare		Domande di lavori approvate		Disponibilità di stanziamenti (h = e - g)
	1949-50 (a)	1950-51 (b)	Totale (c)	numero (d)	importo (e)	numero (f)	importo (g)	
1° Opere stradali e impianti elettrici	7.100	14.200	21.300	2.278	47.730	203	2.961	18.339
2° Opere igieniche e sanitarie	7.000	14.000	21.000	8.451	187.000	484	7.258	13.742
3° Edilizia scolastica	7.350	14.700	22.050	5.472	117.908	496	5.948	16.102
4° Opere marittime e portuali	550	1.100	1.650	18	1.288	12	474	1.176
Totale	22.000	44.000	66.000	16.219	313.926	1.195	16.641	49.359

TABELLA N. 27.

PROGRAMMA DI MASSIMA QUINQUENNALE DI LAVORI PUBBLICI A CARATTERE STRAORDINARIO PREVEDIBILI CON FINANZIAMENTI IN BASE A LEGGI VIGENTI O DA PROROGARE OD A QUELLE PRESENTATE AL PARLAMENTO PER L'APPROVAZIONE.

(In miliardi di lire).

	Esercizio 1950-51	Esercizi dal 1951-52 al 1954-55	Totale dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1955
1° Finanziamento per lavori (parte straordinaria del bilancio) (1)	68 -	272 -	340 -
2° Finanziamenti per lavori a pagamento differito in base a leggi speciali	140,5	296 - (2)	436,5
3° Finanziamento per lavori in base al piano decennale (1° quinquennio)	34 -	136 -	170 -
4° Residuo cassa disponibile al 30 giugno 1950	—	285,4	285,4
5° Finanziamenti per lavori A.N.A.S (Parte straordinaria del bilancio)	5,3	21,2	27 -
Totale stanziamenti disponibili	247,8	1.011,6	1.259,4
6° Programma finanziamenti nuove costruzioni elettriche (3)	110 -	440 -	550 -
	357,8	1.451,6	1.809,4

(1) Per l'esercizio 1950-51 - vedi Tab. N. 2 punti: a) e b).

(2) Legge 2 luglio 1949, n. 408 (TUPINI, *Edilizia popolare*) da prorogare dal 1951-52 al 1954-55 con annualità ridotta da 3 miliardi ad un miliardo per ogni anno: miliardi $22 \times 4 =$ miliardi 88

b) Articolo 5 punti 1, 2 e 3 legge sul bilancio (TUPINI, *Casa per i senza tetto*). Da ripetere nei successivi esercizi fino al 1954-55 per lo stesso importo stanziato per il 1950-51 120

c) Legge 3 agosto 1949, n. 589 (TUPINI, *Enti locali*) da prorogare dal 1951-52 al 1954-55 con annualità ridotta da 2 miliardi ad 1 miliardo all'anno 88

Totale miliardi 296

(3) Cfr.: Tabella N. 2.

TABELLA N. 28.

PROGRAMMA GENERALE DI MASSIMA PREVEDIBILE PER INVESTIMENTI STRAORDINARI DELLO STATO DIRETTI O PROVOCATI, NEL QUINQUENNIO DAL 1950-51 AL 1954-55.

(In miliardi di lire)

	Esercizio 1950-51	Esercizio dal 1951-52 al 1954-55	Totale
1° Lavori Pubblici (1)	247,8	1.011,6	1.259,4
2° Edilizia Sovvenzionata (I.N.A.-CASA) (2)	98,8	255 -	353,8
3° Ferrovie dello Stato e in concessione (3)	29,5	190,5	229 -
4° Telecomunicazioni (4) Monopoli di Stato (5)	50 -	25	75 -
5° Bonifica ed agricoltura (1° quinquennio piano decennale) (6)	80 -	320 -	400 -
6° Programma nuove costruzioni navali (7)	24 -	83 -	107 -
7° Legge di bonifica per la Sila (8)	5 -	10 -	15 -
8° Cantieri scuole di lavoro e di rimboschimento (9)	10 -	20 -	30 -
9° Turismo (primo quinquennio piano decennale) (10)	4 -	16 -	20 -
10° Prestiti E. R. P. (<i>loans</i>) ai settori industriali (11)	72,2	95 -	167,2
11° Programma costruzione impianti elettrici (Tabella N. 2)	110 -	440 -	550 -
Totale investimenti (12)	731,3	2.466,1	3.197,4

(1) Ved. tabella N. 27, punti 1° al 5°.

(2) Legge 28 febbraio 1948, n. 43 e Regolamento 4 luglio 1949, n. 436. Atti Senato 1950: legge n. 856-A.

(3) Per il 1950-51: Prestito patrimoniale Ferrovie dello Stato: 23,5 miliardi netti. Ricostruzione ferrovie concesse: 6 miliardi.

Per gli esercizi 1951-52 al 1954-55: ricostruzione Ferrovie dello Stato: 143 miliardi (programma in elaborazione). Prestito patrimoniale Ferrovie dello Stato: 23,5 miliardi netti. Ricostruzione ferrovie concesse: 24 miliardi

(4) Disegno di legge n. 703-A. Atti Senato 1949. Autorizzazione di un mutuo di 25 miliardi presso la Cassa depositi e prestiti per costruzione nuovi impianti telefonici.

(5) Mutuo presso la Cassa Depositi e prestiti per la ricostruzione dell'Azienda autonoma Monopoli, fino alla concorrenza di 50 miliardi. Approvato dalla Camera dei deputati (Atti del Senato 1950 - disegno di legge n. 941)

(6) Quota annuale del programma decennale di trasformazione fondiaria: 30 miliardi; per irrigazione-bonifiche e sistemazione montana: 50 miliardi. Leggi presentate alla Camera dei deputati il 17 marzo 1950.

(7) Legge 3 marzo 1949, n. 75: Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento, e sua successiva modifica del dicembre 1949.

(8) Legge in esame alla Camera dei deputati. Approvata dal Senato il 16 marzo 1950.

(9) Legge 29 aprile 1949, n. 264: miliardi 10 per il 1950-51 dal Fondo-lire 1949-50. Bilancio Ministero del lavoro 1950-51. Atti del Senato n. 856-A, approvato il 31 marzo 1950. Prevediamo una proroga della legge per gli esercizi 1951-52 al 1954-55 per un importo annuo della metà di quello stanziato per l'esercizio 1950-51.

(10) Sono previsti 8 miliardi prelevati dal fondo lire 1949-50 - Cfr.: *Programma utilizzo ecc.* alla nota (11).(11) Ved. relazione trimestrale sull'E. R. P. in Italia, fascicoli n. 4 del luglio e n. 5 del novembre 1949: *Programma utilizzo fondo lire 1949-50*: Siderurgia, attrezzature e finanziamenti industrie varie; dollari 115 milioni di cui parte impiegabili entro il 1950-51. *Programma domande prestiti E. R. P.* ancora da approvare (esclusi i finanziamenti per impianti elettrici): 260 milioni di dollari.

Concessione finanziamenti per acquisto macchinari, attrezzature e mezzi strumentali vari nell'area della sterlina per 30 milioni di sterline (articolo 3 disegno di legge N. 832-A, Atti Senato).

(12) I residui di cassa non spesi al 30 giugno 1950 non sono tutti compresi nelle somme indicate per l'esercizio 1950-51 salvo quelli per i lavori pubblici, di cui alla tabella 27, punto 4°.

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 1950 al 30 giugno 1951 in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

Art. 2.

Per l'esercizio finanziario 1950-51 sono autorizzate:

1° la spesa di lire 14.850.000.000 per provvedere, a cura ed a carico dello Stato e con pagamenti non differiti, alle riparazioni, alle sistemazioni ed al completamento di opere pubbliche esistenti di carattere straordinario;

2° la spesa di lire 600.000.000 per il recupero, la sistemazione e la rinnovazione dei mezzi effossori e per le escavazioni marittime;

3° la spesa di lire 1.000.000.000 per le 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;

4° la spesa di lire 150.000.000 per la liquidazione, ai sensi del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 3 settembre 1947, n. 1030, degli oneri relativi alle opere pubbliche già eseguite in Albania;

5° la spesa di lire 500.000.000 per la sistemazione dei titoli di spesa estinti emessi in dipendenza della gestione temporanea del Governo Militare Alleato e non contabilizzati in uscita dalle Tesorerie, per la reintegrazione delle contabilità speciali da cui sono stati atinti i fondi per spese attinenti ai servizi del Ministero dei lavori pubblici e per la regolazione contabile delle partite concernenti spese effettuate con anticipazioni fatte dal Governo Militare Alleato direttamente a uffici dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici o ad altri organi statali che si sono sostituiti a tali uffici;

6° la spesa di lire 200.000.000 per la liquidazione degli oneri relativi ad opere autorizzate dal Governo Militare Alleato;

7° la spesa di lire 100.000.000 per la liquidazione degli oneri relativi ad opere già eseguite anteriormente alla liberazione;

8° la spesa di lire 4.850.000.000 per la esecuzione di opere pubbliche straordinarie, a pagamento non differito, di competenza degli enti locali nell'Italia meridionale ed insulare, in applicazione del secondo comma dell'articolo 1 della legge 3 agosto 1949, n. 589.

Art. 3.

È autorizzata per l'esercizio finanziario 1950-1951 la spesa di lire 31.500.000.000 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 relative ai danni prodotti da eventi bellici, contenute nella legge 26 ottobre 1940, n. 1543 - integrato, per quanto riguarda il ripristino degli Uffici di culto e di beneficenza, dal decreto legislativo presidenziale 27 giugno 1946, n. 35, dal decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 29 maggio 1947, n. 649, e 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 e nella legge 25 giugno 1949, n. 409:

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

b) alla riparazione di alloggi di proprietà privata, da destinarsi alle persone rimaste senza tetto in dipendenza di eventi bellici;

c) alla concessione di contributi in capitale ai proprietari che provvedono direttamente alle riparazioni indifferibili ed urgenti e alla ricostruzione dei propri alloggi danneggiati o distrutti dalla guerra, per destinarli alle persone rimaste senza tetto in dipendenza di eventi bellici;

d) alla concessione dei contributi straordinari in capitale previsti dall'articolo 56 del predetto decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261;

e) alla colmataura di buche e fosse scavate da bombe e proiettili.

Art. 4.

È autorizzata per l'esercizio finanziario 1950-1951 la spesa di lire 1.000.000.000 per far fronte agli oneri relativi a concorsi e sussidi previsti da leggi organiche ivi compresa la legge 4 aprile 1935, n. 454, concernente sussidi ai danneggiati dai terremoti verificatisi dal 1908 al 1920, nonchè a quelli di cui al secondo comma dell'articolo 1 della legge 3 agosto 1949, n. 589.

Art. 5.

Sono stabiliti per l'esercizio finanziario 1950-1951 i seguenti limiti d'impegno per spese derivanti dall'esecuzione di opere a pagamento differito:

1° lire 600.000.000 per annualità da corrispondere a Istituti di case popolari, a cooperative di produzione e lavoro, a consorzi di proprietari ed altri enti riconosciuti idonei, per lavori di competenza dello Stato da eseguirsi in concessione al fine di provvedere a norma del punto secondo dell'articolo 5 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261, a riparazioni, ricostruzioni e nuove costruzioni di fabbricati destinati al ricovero dei rimasti senza tetto in dipendenza di eventi bellici, nonchè per le costruzioni di cui all'art. 10 della legge 25 giugno 1949, n. 409.

2° lire 900.000.000 per la concessione ai sensi dell'articolo 16 (secondo e terzo punto) e 76 del citato decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261, nonchè dell'articolo 1 della legge 25 giugno 1949, n. 409;

a) di contributi nel pagamento delle quote di ammortamento di mutui ipotecari consentiti a proprietari che provvedono direttamente alle riparazioni indifferibili ed urgenti dei propri fabbricati distrutti o danneggiati da eventi bellici per dare alloggio ai rimasti senza tetto in dipendenza degli stessi eventi bellici;

b) di contributi in sessanta semestralità da pagarsi direttamente a favore dei proprietari che provvedono con propri mezzi finanziari alle riparazioni dei loro fabbricati per lo scopo di cui alla lettera a);

c) di premi di acceleramento da pagarsi in dipendenza dei lavori di cui alle lettere a) e b);

d) di contributi costanti per trenta anni da pagarsi 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;

3° lire 30 000.000 per la concessione ad enti vari, ai sensi dell'articolo 56 del citato decreto n. 261, del contributo previsto dal testo unico 28 aprile 1938, n. 1165, sui mutui da contrarsi dagli enti stessi, per la parte della spesa non coperta dal concorso in capitale accordato dallo Stato, nonchè per la concessione a Istituti di case popolari e a Comuni del contributo per trentacinque anni dell'uno per cento previsto dall'articolo 12 della legge 2 luglio 1949, n. 408.

Art. 6.

Sono altresì stabiliti per l'esercizio finanziario 1950-51 i seguenti limiti di impegno per pagamenti differiti relativi a:

1° sovvenzioni per opere idrauliche ai sensi del regio decreto-legge 28 febbraio 1935, n. 248, lire 25.000;

2° sovvenzioni per linee e impianti elettrici previste nel testo unico sulle acque e sugli impianti elettrici approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775 e con le norme stabilite nelle relative leggi speciali, lire 196.670.313

3° contributi a favore di Enti locali per l'edilizia scolastica ai sensi del secondo comma dell'articolo 1 della legge 3 agosto 1949, n. 589, lire 30.000.000;

4° 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 70.000.000;

5° contributi per la costruzione di serbatoi e laghi artificiali e di nuovi impianti idroelettrici in Sardegna, ai sensi del decreto legislativo 5 marzo 1948, n. 136, lire 51.000.000.

Art. 7.

Per l'esercizio finanziario 1950-51 e per le opere pubbliche di carattere straordinario è autorizzata la spesa di lire 2.000.000.000 per

gli oneri della revisione dei prezzi contrattuali da effettuarsi ai sensi del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 6 dicembre 1947, n. 1501.

Art. 8.

Le somme dei fondi a disposizione - iscritte nell'annesso stato di previsione in rapporto ad autorizzazioni di spesa non ripartite disposte con la presente legge e con provvedimenti legislativi già emanati - saranno rispettivamente assegnate ai capitoli di parte straordinaria in relazione alle predette autorizzazioni di spesa per l'esecuzione di opere o per la revisione dei prezzi contrattuali.

I prelevamenti da tali fondi e le assegnazioni suindicate verranno disposti con decreti del Ministro del tesoro.

Art. 9.

È approvato il bilancio dell'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali, per l'esercizio finanziario 1950-51, allegato allo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici.

Gli eventuali prelevamenti tanto dal fondo di riserva per impreviste e maggiori spese di personale e di carattere generale che dal fondo di riserva per opere straordinarie, nonché le conseguenti inserzioni 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.