

(N. 2148-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 *ad interim* del Tesoro

di concerto col Ministro del Bilancio

NELLA SEDUTA DEL 31 GENNAIO 1952

Presentata il 2 maggio 1952

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici
per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953.

I N D I C E

I. - PARTE GENERALE

CRITERI D'IMPOSTAZIONE POLITICA	Pag.	5
STRUTTURA DEL BILANCIO		8
PRECISAZIONI ANALITICHE		10
ANNUALITÀ		11
OPERE A PAGAMENTO DIFFERITO		11
RESIDUI PASSIVI		11

II. - PARTE SPECIALE

ESAME DEI CAPITOLI		12
PERSONALE E AFFARI GENERALI		13
CONSIGLIO SUPERIORE		17
URBANISTICA		18
a) Piani di coordinamento		18
b) Finanziamento dei piani di ricostruzione		19
OPERE IGIENICHE		19
VIABILITÀ ORDINARIA E NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE		20
a) Strade ordinarie		20
b) Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali		22
1° Entrata		22
2° Spesa		24
c) Nuove costruzioni ferroviarie		25
OPERE MARITTIME		28
a) Classifiche		28
b) Difesa degli abitati dalle corrosioni del mare		30
c) Funzione economica dei porti		30
d) Personale specializzato		31
ACQUE ED IMPIANTI ELETTRICI		31
a) Opere idrauliche		31
b) Servizio idrografico		32
c) Criteri generali per l'utilizzazione delle acque		32
d) Impianti idroelettrici		33
e) Utenze irrigue		34
f) Esame delle spese		34
1° Parte straordinaria		34
2° Parte ordinaria		35
EDILIZIA		35
a) Principi ordinativi		35
b) Edilizia sovvenzionata		39
1° Privata		39
2° Scolastica		39
c) Edilizia carceraria		41
d) Edilizia ospedaliera		41
e) Edilizia universitaria		43
f) Edilizia demaniale artistica e monumentale		43
g) Riparazione danni bellici di enti locali		43
SERVIZI SPECIALI		44

III. - CONCLUSIONI 45

IV. - DISEGNO DI LEGGE 49

I. - PARTE GENERALE

CRITERI D'IMPOSTAZIONE POLITICA.

ONOREVOLI SENATORI. — Se affondiamo lo sguardo nella storia per seguire lo sviluppo delle opere pubbliche, rileviamo che esso progredisce di pari passo con l'idea di Stato. Le più antiche manifestazioni, infatti, si concretano nelle fortificazioni e nei templi, denunciando, così, la funzione precipua della difesa — materiale e spirituale — che caratterizza il primo sorgere della collettività organizzata. Dipoi i bisogni assumono una consistenza più varia e distinta e lo Stato deve provvedere per la loro soddisfazione (edifici pubblici, organizzazioni edilizie cittadine, condotti luridi, condotti idrici, piani stradali, ecc.); le manifestazioni successive si rivolgono alla vita economica della popolazione e, quindi, nello stadio di maggior progresso, si addentrano e interessano la vita sociale.

Il fenomeno, così facile ad enunciarsi, ha mostrato, però, in ogni tempo la gravosità e dell'impostazione specifica e del conseguente disciplinamento a causa del rapido moltiplicarsi dei bisogni, cui facevano riscontro una tumultuosità di pretese e l'inadeguata disponibilità dei corrispondenti mezzi di soddisfazione.

L'antica Roma repubblicana mantenne tali funzioni distribuite dapprima fra i vari magistrati, fino a quando fu ravvisata la migliore convenienza di accentrare maggiormente nei « censori » l'obbligo di provvedere alle opere pubbliche *attraverso l'apprezzamento dell'ideale correlazione fra le esigenze costruttive e la capacità del bilancio dello Stato*. Ma già sotto l'Impero il fenomeno entra in stretta combinazione con la politica e la relativa funzione viene assunta direttamente dall'Imperatore, il quale attende all'esecuzione delle opere pubbliche a mezzo dei « curatores », che costituivano una alta magistratura alla quale si era pur sentita la necessità di attribuire una durata superiore a quella delle preesistenti cariche e confacente, altresì, con il determinarsi di una idonea tradizione amministrativa, che consentisse l'impostazione e il proseguimento di programmi omogenei di opere pubbliche da portare a termine.

Le vicende politiche, che nei secoli successivi agitarono variamente la vita dei popoli, non poterono alterare l'essenziale impostazione di correlatività tra esigenze pubbliche e disponibilità di bilancio, ma influirono profondamente sul comportamento dei governanti e, in definitiva, incisero in maniera talvolta radicale sul progresso delle popolazioni.

Presso di noi se ne ebbe chiara ed esplicita conferma all'atto dell'unificazione nazionale, allorchè si trovarono in stretto contatto il nord e il sud d'Italia, quando, cioè, si appalesò il conturbante raffronto fra l'elevato progresso del Piemonte, assecondato da una mole rilevante di opere pubbliche eseguite e la condizione di assoluto abbandono nel quale, sotto questo profilo, era stato lasciato il Mezzogiorno. Lì il vantaggio collettivo discendeva da un enorme carico finanziario del pubblico bilancio; qui la preoccupazione di turbare la tranquillità del cittadino con soverchi oneri fiscali aveva indotto i regnanti a non assumere iniziative per esecuzione di opere a carico dello Stato. Ma lì si ebbe il progresso, qui la reattività e dal successivo connubio nacque l'angoscioso fenomeno che si chiamò: questione del Mezzogiorno.

Da queste premesse scaturirono naturali due irrefutabili conseguenze: l'esecuzione di opere pubbliche determina apporto di civiltà; il suo incremento sta in stretta connessione di dipendenza col bilancio dello Stato. E si noti bene: « bilancio » e non « finanze » dello Stato, perchè in quel primo termine si raffigura e si comprende insieme tanto il fattore politico che quello economico sotto il profilo di una comparatività la quale sappia suggerire gli apprezzamenti e i limiti per la formazione di organiche proposizioni che consentano il conseguimento del miglior fine ed un connesso contenimento delle spese anche nei riguardi delle generazioni future.

A questo punto il problema assume proporzioni davvero rilevanti: dato il grande incremento della vita sociale del nostro popolo e il continuo dinamismo evolutivo che l'incalza e considerato l'alto livello di penetrazione dell'attività statale nella compagine attiva del Paese, conviene sottrarre all'iniziativa privata e fino a quale punto gl'investimenti finanziari ed accentrarli in maggior copia nello Stato?

Ed ancora: conviene dare importanza prevalente alle opere più direttamente rivolte alla produzione ovvero incrementare quelle di natura più propriamente sociale? Ed infine: fino a quali limiti può essere consentito alla presente generazione d'ipototecare i frutti delle attività che nel futuro verranno svolte?

Questi interrogativi rivelano subito la complessità economica e politica insieme del fenomeno che ci occupa e, di conseguenza, fanno sentire tutto il peso di responsabilità che incombe sull'organo politico chiamato ad esaminare ed a deliberare.

Da qui nasce la necessità d'un inquadramento sistematico, il quale, mentre serve al Parlamento per una ragionata analisi, deve giovare altresì all'amministratore per un sicuro indirizzo della funzione sia sotto l'assetto organizzativo degli organi addettivi e sia per la congrua valutazione dei vari momenti realizzativi che pongono le opere in uno stretto nesso di causalità tale da dare affidamento di benefica ripercussione sull'ulteriore progresso della vita nazionale.

Diciamo subito che da questa nostra concezione esula il sistema della pianificazione che, se può rispondere presso popoli dove esistono assai vaste categorie di bisogni, limitate nel numero ma dense di fattori costitutivi, sicché agevole è il discernimento e meno difficile la graduabilità, si appalesa, invece, presso di noi essenzialmente rigido e perciò male appropriato al dinamismo sopravveniente di manifestazioni che s'incalzano ed esigono tempestive soddisfazioni. Il nostro sistema tende, invece, alla precisazione di entità organiche di opere pubbliche che devono rappresentare i vari momenti costitutivi del grande quadro in cui va a svolgersi l'opera del Ministero dei lavori pubblici.

Finora purtroppo la politica dei lavori pubblici non ha proceduto con quella visione unitaria desiderabile, per mancanza di un piano organico di opere da attuare nel tempo con criterio predeterminato sia dal punto di vista tecnico che sociale.

I singoli lavori spesso slegati e frammentari, reclamati non di rado da esigenze spiccatamente politiche e locali, non sempre possono corrispondere a finalità concrete: un adeguato preordinamento organico delle opere è presupposto indispensabile per una esecuzione rispon-

dente al carattere economico e sociale. Il programma annuale dovrebbe rappresentarne la graduale attuazione che, in definitiva, verrebbe a dare assetto ad un complesso organico, proiettato nel tempo. Questo sistema darebbe così la possibilità dell'orientamento a riguardo del metodo di esecuzione che potrebbe periodicamente ammodernarsi in correlazione col progredire della tecnica e colle condizioni locali eventualmente mutate.

Dall'esposizione fin qui fatta discende la prima ed importante classificazione di attività dirette ad incrementare la produzione e di attività a contenuto sostanzialmente sociale. A nessuno può sfuggire l'enorme importanza che rivestono le opere pubbliche riferite a questa seconda categoria, oggi in cui la civiltà, evolvendosi verso il più immediato apprezzamento delle posizioni sociali e delle relative pretese dei singoli e degli aggregati, postula l'intervento dello Stato perchè asseconi. È la necessità di dare possibile soddisfazione alla personalità umana reclamante un'occupazione, è la garanzia dell'abitazione, l'assicurazione della vita quotidiana (acquedotti, fognature, piani regolatori, edifici pubblici), la difesa dalle devastazioni della natura (resistenze alle possibili calamità, ricostruzioni, sistemazioni montane), l'assecondamento delle grandi comunicazioni.

Non meno importanti per la vita del Paese sono le altre opere di natura, per dir così, economica quali le derivazioni d'acqua di ogni genere, gl'impianti idro-elettrici, gli stessi porti, talune categorie di strade più direttamente connesse con la produzione.

La distinzione ha valore esegetico e indirizzativo ma non contenuto di separazione, giacché le varie fasi s'intrecciano e talvolta si confondono tra di loro sì da rendere impossibile l'attuazione del criterio discriminante del prima e del dopo. Ma qui soccorre appunto la funzione sistematica più sopra ricordata ed invocata da compiersi attraverso un apposito organo del Ministero, che può bene essere il Consiglio superiore dei lavori pubblici, integrato con la rappresentanza dei vari Ministeri interessati alle diverse categorie di opere nel momento in cui dovrà compiersi l'apprezzamento della densità dei vari bisogni onde formarne la graduatoria contingente.

La distinzione come sopra posta deve peraltro servire sotto l'aspetto finanziario per accertare se si renda possibile l'appello di altre forze estranee alla collettività indistinta perchè intervengano nella soddisfazione dei bisogni. E quando si concluderà che l'interesse privato è strettamente connesso con l'opera pubblica in forma specifica di singola appartenenza, in quel momento stesso l'intervento dello Stato dovrà tradursi solo in un incitamento e in un asseccamento, laddove all'iniziativa privata deve essere lasciato il compito di trarre dal suo seno tutte le risorse di cui è capace e che assai più efficacemente potranno essere utilizzate per il migliore conseguimento degli scopi.

Questa combinazione dell'attività pubblicitica con quella privata aumenterebbe l'ammontare dei mezzi disponibili nell'Erario e agevolerebbe, così, un più vasto investimento con l'immane magiore vantaggio per la collettività. Il quale andrebbe a riflettersi, altresì, sul sistema di esecuzione delle opere a pagamento differito, limitandone l'applicazione soprattutto a quei settori in cui i benefici si rinnovano nel tempo attraverso una produttività successiva capace di sollevare le generazioni future dall'onere corrispondente.

Fin qui la sostanza del problema. Ma non meno importante è la cura della funzione incaricata di tradurre in pratica realtà il compito dei lavori pubblici. E il fenomeno si prospetta sotto due distinti profili: quello degli uffici e l'altro dell'ingranaggio delle varie operazioni.

La scelta degli uomini non v'ha dubbio che sia di capitale importanza; ma in questo momento possiamo ben tralasciare d'affondarvi critica alcuna, perchè è assai noto l'alto senso di responsabilità e lo spirito di abnegazione che animano gli attuali funzionari del Ministero dei lavori pubblici; ai quali è anzi doveroso tributare specifica lode. Conviene, invece, soffermarsi sull'ordinamento degli uffici, che va snellito in maniera da rendere distinta la funzione indirizzativa da quella esecutiva in guisa che gli organi periferici siano congegnati siffattamente da comprendere tutte le

capacità idonee all'integrale espletamento della funzione esecutiva.

Così i Provveditorati regionali alle opere pubbliche, se pur rispondenti nella loro ricostituzione ad una sentita e lodevole iniziativa di incrementare la ricostruzione del dopoguerra, dovrebbero essere — se lasciati a carattere permanente — armonicamente adeguati alle esigenze contingenti da rilevare più appropriatamente sul luogo dei bisogni.

Attualmente la carenza del personale immiserisce l'organo nella sua funzione mentre la sua azione dovrebbe svilupparsi, oltre che nel coordinamento delle attività dei vari uffici del Genio civile, precipuamente nell'iniziativa e nello studio di problemi tecnico-economici da formare quasi un laboratorio a cui ricorrere per la soluzione di quei complessi organici di opere che devono rappresentare la finalità unica cui tende l'azione del Ministero nell'interesse economico e sociale della regione.

Di pari importanza è lo svolgimento delle varie operazioni richieste dall'inizio fino al compimento delle opere sia per l'appalto e sia soprattutto per il sistema dei pagamenti, sul cui ritmo di effettuazione la Commissione sente imperioso il dovere di richiamare tutto l'interessamento dell'onorevole Ministro se non si vuole gravare inusitatamente questo settore della attività nazionale a tutto scapito della bontà e dell'economia della funzione con le conseguenti deleterie ripercussioni sulla vita del Paese.

Un'ultima considerazione qui si rivela doverosa a completamento del quadro impostativo e indirizzativo prospettato.

Le opere pubbliche funzionalmente traggono origine da un'unica concettualità: è lo Stato-ingegnere che svolge una competenza caratterizzata da identici momenti costitutivi. L'utilizzazione dell'opera pubblica rappresenta nell'ordinamento amministrativo dello Stato, uno stadio diverso, costituisce per dir così una posizione di seconda istanza, cui si fa corrispondere altro organo della medesima collettività. La parte costruttiva, pertanto, risponde nella sua essenza a criteri tecnici omogenei che si adeguano meglio all'identità del soggetto; la

parte utente la integra e, perciò, postula adeguato concorso in sede di preordinamento onde omogeneizzare le caratteristiche costruttive con le esigenze della prestazione. Ma non deve addirittura appropriarsi di una competenza che non le si confà e che, avulsa dalla sua sede naturale, crea doppioni compromissivi dell'ordinamento e dell'economia dello Stato. Se così non fosse, dovrebbe il Ministero dei lavori pubblici essere abolito o ridursi nell'ambito di un'assai stremenzita funzione che non ne legittimerebbe l'esistenza.

Nè vale a contraddire la prospettata concezione il fatto che esigenze determinate dalla guerra abbiano provocato talvolta manifestazioni contrarie, perchè il fenomeno deve considerarsi del tutto contingente.

Se ne deduce che la funzione costruttiva di opere pubbliche, che ancora esiste presso taluni altri Ministeri, conviene venga accentrata, senz'altro, in quello dei lavori pubblici per conseguire i maggiori vantaggi nell'interesse del Paese.

Non meno importanti si presentano la revisione ed il coordinamento della legislazione sui lavori pubblici che offre non di rado slegamenti e contraddittorietà dovuti alla formulazione contingente. Basta raffrontare, ad esempio, le norme della legge 3 agosto 1949, n. 589 con le varie disposizioni portate dalle leggi in materia di concorso dello Stato nella spesa per l'esecuzione delle opere di interesse degli Enti locali. E così ancora si può rilevare come non sia più rispondente alle attuali esigenze la legge sugli spostamenti e consolidamenti di abitati, quella sulle acque pubbliche per la quale, fra l'altro, tanto si discute circa demanialità delle acque sotterranee e la regolazione delle loro ricerche; la legge urbanistica per armonizzarla con lo sviluppo delle moderne pretese della vita cittadina; la legge sulle espropriazioni per pubblica utilità, anche per evitare il frequente ricorso alla legge per Napoli che rispondeva soltanto a determinate esigenze contingenti.

STRUTTURA DEL BILANCIO.

Passiamo ora ad esaminare nel dettaglio l'aspetto tecnico e funzionale dell'attività del Ministero dei lavori pubblici attraverso l'impostazione del bilancio.

Lo stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953 contempla una spesa complessiva di lire 152.589.187.665, di cui lire 20.675.509.000 di parte ordinaria e lire 131.913.678.665 di parte straordinaria. Tale spesa risulta complessivamente aumentata, rispetto all'esercizio 1951-52, di lire 17.139.059.250, ma solo nominalmente perchè l'incremento è dovuto in parte al maggior costo delle opere ed in parte all'incidenza degli oneri di annualità assunti in passato; sicchè ai fini di nuovi investimenti il ritmo normale delle attività del Ministero nel nuovo esercizio finanziario resterà pressochè invariato. Con l'approvazione dei disegni di legge presentati al Parlamento (zone alluvionate, definitiva sistemazione dei corsi d'acqua, speciali bisogni per Roma e Napoli) verranno immessi maggiori fondi nel bilancio e quindi l'attività del Ministero risentirà certamente un apprezzabile incremento.

La ripartizione dei 152.589.187.665, come è indicato a pagina 10 dello stato di previsione, dimostra i vari stati in cui si articola la funzione del Ministero e nello stesso tempo dà la visione proporzionale dell'intervento nei diversi settori della sua attività, offrendo la possibilità di osservazioni e di rilevamenti. Così dà notevole risalto la cifra di lire 24.845.474.170 riportata al punto 6, che rappresenta il peso di precedenti impegni il quale grava inattivamente sulle nuove attività nella proporzione di poco meno di un quarto $[(80.170.000.000 + 19.694.750.000 + 5.018.013.475) : 24.845.474.170]$.

E ancora, l'accresciuto stanziamento in lire 1.290.235.700 della parte ordinaria del bilancio è la differenza tra maggiori oneri per alcune categoria di spese e minori fabbisogni per altre, il cui dettaglio si desume dal seguente prospetto (Tabella A):

TABELLA A.

	Aumenti	Diminuzioni
Spese di personale per stipendi e retribuzioni (capitoli 1, 2, 3, 4, 5, 6, 14, 15, 16)	—	623.435.000
Spese di personale per indennità di missioni e trasferimenti e per rimborso delle relative spese di trasporto (capitoli 8, 9, 10) .	+ 1.760.566.000	—
Spese per indennità a funzionari a riposo incaricati di collaudi (capitolo 11)	+ 80.000.000+	—
Spese per le assicurazioni e le altre previdenze sociali per il personale (capitolo 12)	—	100.000.000
Spese per il personale del Gabinetto e spese per viaggi del Ministro e del Sottosegretario (capitoli 18, 19 e 20)	+ 3.190.000	—
Spese generali diverse da quelle sopra elencate (Consiglio superiore, fitti e canoni, progettazione, studi e ricerche sperimentali, automezzi) (capitoli 21 a 35)	+ 350.809.000	—
Spese di personale e di funzionamento del Magistrato alle Acque (capitoli 36 a 41)	+ 13.852.000	—
Debito vitalizio (capitoli 42, 43 e 44)	—	4.000.000
Spese per opere di parte ordinaria e per manutenzione ordinaria (capitoli 45 a 100)	—	190.500.000
Contributo all'A. N. A. S. (capitolo 101)	—	246.300
	+ 2.208.417.000	918.181.300
	1.290.235.700	

I fondi stanziati per spese generali nella parte ordinaria del bilancio in esame per l'importo di L. 15.821.909.000

e quelli stanziati pure per spese generali nella parte straordinaria in 2.152.204.000

per un ammontare di . . . L. 17.974.113.000

restano in gestione degli uffici centrali dell'Amministrazione dei lavori pubblici.

Sono invece attribuiti alla

gestione dei Provveditori parte dei fondi destinati a retribuzioni a tecnici privati e cioè . 33.000.000

per cui si ha un totale di spesa prevista per oneri di personale e per il funzionamento degli uffici di L. 18.007.113.000

I contributi all'A.N.A.S. e i fondi stanziati per opere a pagamento immediato possono così raggrupparsi a seconda degli uffici che ne hanno la gestione (Tabella B):

TABELLA B.

	Parte ordinaria del bilancio	Parte straordinaria del bilancio	TOTALE
Fondi per opere in gestione dell'Amministrazione centrale	1.728.600.000	22.820.400.000	24.549.000.000
Fondi per opere in gestione degli uffici decentrati	3.125.000.000	77.044.351.000	80.169.351.000
Totali . . .	4.853.600.000	99.864.751.000	104.718.351.000

I fondi stanziati per opere a pagamento differito, per contributi in annualità ad enti e privati e per estinzione di debiti in annualità sono esclusivamente in gestione dell'Amministrazione centrale e assommano a lire 29.863.723.665.

Riepilogando i dati fin qui esposti, si ha:

Spese generaliL.	18.007.113.000
Spese per opere in unica soluzione	104.718.351.000
Spese in annualità	29.863.723.665

Ammontare della previsione
di spesa per il 1952-53

inL. 152.589.187.665

PRECISAZIONI ANALITICHE.

Nell'esame più dettagliato delle cifre prospetticamente indicate a pagina 10 del disegno di legge è doveroso soffermarsi sul punto 4 che costituisce il nucleo principale del nuovo lavoro per l'esercizio finanziario 1952-1953. Gli 80.170.000.000 comprendono una parte non indifferente che si eguaglia presso a poco alla metà di essi e che va riferita alle previsioni dell'articolo 2 del disegno di legge.

Detto articolo 2 autorizza *indiscriminatamente* la spesa di lire 37.170.000.000 per i vari bisogni ivi indicati e ciò a differenza della legge di approvazione del bilancio per l'eser-

cizio in corso e per quello anteriore, che distinguevano per ogni singola voce l'ammontare della somma attribuita.

Non specificare la spesa, anche con riguardo alle finalità delle leggi speciali, significa lasciare alla discrezione dell'organo di esecuzione il limite di applicazione delle leggi medesime.

Vero è che in sede di discussione del bilancio in corso furono rivolte raccomandazioni di dare una struttura più snella al bilancio stesso attraverso una possibile riduzione dei capitoli. E ciò per conseguire una semplificazione dei servizi, in quanto verrebbe ridotto il numero delle aperture di credito a favore dei funzionari delegati con tutte le conseguenti agevolazioni contabili che, fra l'altro, faciliterebbero i pagamenti per una più spedita esecuzione delle opere. Ma è pur vero che a fronte di tali vantaggi rimane la perplessità sulla certezza di mantenere ossequio alla specifica volontà del legislatore, specialmente per quanto riguarda quella manifestata nel secondo comma dell'articolo 1 della legge 3 agosto 1949, n. 589, a vantaggio delle opere di competenza degli Enti locali dell'Italia meridionale ed insulare.

La Commissione raccomanda perciò vivamente all'onorevole Ministro che, nella ripartizione in articoli della spesa globale dei 37.170.000.000, siano fatte dettagliate assegnazioni di fondi corrispondenti proporzionalmente alla ripartizione portata dall'articolo 2 della legge di approvazione dello stato di previsione per l'esercizio finanziario corrente 1951-52.

ANNUALITÀ.

Se si esaminano i bilanci preventivi del Ministero dei lavori pubblici, relativi agli esercizi ultimi, si rileva un rapido ed elevato incremento di spese in annualità, tanto che gli oneri che nel 1948-49 erano per questo settore di appena 1 miliardo e 800 milioni, sono previsti per il 1952-53 in ben trenta miliardi circa. Ciò vuol dire che per un trentina di anni e più una cospicua aliquota degli stanziamenti possibili, i quali trovano necessariamente una limitazione nel pareggio che deve raggiungersi tra entrate e spese dello Stato, è destinata a soddisfare puramente e semplicemente debiti contratti con enti e privati.

Non c'è chi non veda quanto grave sia l'inconveniente; per cui appare assolutamente necessario riesaminare tutta la materia, anche perchè non è equo riversare su generazioni future oneri di tanta elevata entità, che tendono ad essere ulteriormente e sensibilmente incrementati, nè è normale inserire nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici previsioni di spese afferenti a un sostanziale debito pubblico e tanto meno è logico continuare a ridurre i compiti propri dello stesso Ministero riducendo sempre più gli stanziamenti per opere a pagamento immediato.

In particolare occorrerà portare l'attenzione sulle conseguenze che scaturiscono dalle leggi 12 luglio 1949, n. 460, 2 luglio 1949, n. 408, e 3 agosto 1949, n. 589.

La prima di esse non solo si è dimostrata inoperante, tanto che i fondi assegnati nel 1949-50 non risultano impegnati in linea definitiva che per la metà circa del loro importo, ma dannosa all'Erario per l'elevato costo delle opere che vengono eseguite a pagamento differito.

La seconda, non potendo soddisfare a tutte le richieste, ha creato e crea troppi malumori e sperequazioni, senza che sostanzialmente risolva il problema della casa.

La terza, specie per l'Italia meridionale e insulare, si è dimostrata inoperante a causa delle difficoltà che incontrano gli enti locali in ordine alla stipulazione dei contratti di mutuo a traverso una procedura lunga ed estenuante.

OPERE A PAGAMENTO DIFFERITO.

I programmi di opere da eseguire a pagamento differito, in base alla legge 12 luglio 1949, n. 460, trovano gravi difficoltà nella realizzazione.

Molte gare sono andate deserte; in altre le Imprese, che vi hanno partecipato, hanno chiesto aumenti di prezzo in misura assai rilevante e perciò non accettabili.

Ciò è da attribuirsi al fatto che le imprese incontrano gravissima difficoltà nell'ottenere lo sconto delle annualità, ovvero lo trovano a condizioni molto onerose.

Si aggiunga che tale sistema è più appesantito dalla tendenza in atto all'aumento dei prezzi della mano d'opera e dei materiali.

Sarebbe auspicabile che venisse studiato il modo come giungere a precisare i limiti del tasso di sconto delle annualità da parte degli Istituti finanziatori, in modo che l'amministrazione possa trovare nella formulazione dei programmi dei lavori una base più stabile e le Imprese una maggiore garanzia che li incoraggerebbe ad affrontare le alee dell'appalto.

RESIDUI PASSIVI.

Infine altro problema d'ordine generale, che assilla tutti coloro che si occupano di bilancio in materia di opere pubbliche, è quello dei « residui passivi ».

Il Ministero dei lavori pubblici ha già provveduto a rassegnare tutti i conti consuntivi arretrati fino all'esercizio 1949-50; ma si attende che produca il rendiconto generale anche per la gestione 1950-51. Al ritardo devono certamente avere influito leggi con effetto retroattivo, tuttora in corso di approvazione o di pubblicazione. Tali leggi creano l'inconveniente di contrastare le norme della contabilità generale dello Stato e di incrementare artificiosamente l'ammontare dei residui passivi.

Conseguenza della tardiva chiusura definitiva delle scritture contabili del 1950-51 è l'impossibilità di precisare l'entità dei residui alla data del 30 giugno 1951. Ma se è impossibile una precisazione, gli uffici ministeriali competenti prevedono che essi non segneranno nè un miglio-

ramento nè un peggioramento rispetto ai risultati dell'esercizio 1949-50, sempre che non vi siano modifiche a leggi già pubblicate o emanazione di nuove leggi con incidenza sull'esercizio decorso. Saremo quindi sempre di fronte a una cifra aggirantesi attorno ai 240 miliardi, la quale non può lasciare indifferenti. Va pertanto rinnovato senz'altro il quesito, già da altre parti posto, se convengano per i Lavori pubblici ortodossi bilanci di competenza come quello in esame, oppure stati di previsione che tengano conto dell'effettivo andamento dei pagamenti, i quali per necessità di cose seguono anche a distanza di anni l'assunzione degli impegni definitivi.

In linea di principio non sembra possibile escludere la formazione del bilancio di competenza in materia di esecuzione di opere pubbliche, perchè molti fattori influiscono sullo svolgimento dell'attività amministrativa ed esecutiva. Il limite pratico per gli stanziamenti dovrebbe essere costituito dal *tempo tecnico* per l'esecuzione dell'opera: se non che vari elementi concorrono alla formazione di esso e non tutti suscettibili di preventiva valutazione, per cui una esorbitanza nelle previsioni è insita nella natura della funzione del Ministero dei lavori pubblici. Cura principale deve essere l'adeguamento più congruo degli stanziamenti alle previsioni di impiego. Eppertanto, siccome alla formazione dei residui passivi molto probabilmente contribuisce anche il non ancora totale riordinamento degli uffici, non può evitarsi di raccomandare all'onorevole Ministro dei lavori pubblici di studiare disposizioni e di impartire istruzioni atte a limitare gli stanziamenti ai reali immediati bisogni di cassa, ad accelerare l'impiego delle disponibilità di bilancio e a rimuovere gli ostacoli eventualmente esistenti nel campo funzionale degli uffici.

II. - PARTE SPECIALE

ESAME DEI CAPITOLI.

Convieni ora addentrarsi nell'esame dei capitoli del bilancio, cominciando da una pregiudiziale valutazione prospettica che maggiormente ponga in risalto l'attività realizzativa del Ministero dei lavori pubblici.

Capitolo 167.

Il fondo assegnato al Ministero dei lavori pubblici con la legge 10 agosto 1950, n. 647, fino all'esercizio 1959-60 incluso è di lire 8.000.000.000 annui per l'esecuzione di lavori riguardanti la viabilità ordinaria non statale, gli acquedotti e relative fognature principali.

Il Comitato dei ministri ha già proceduto all'approvazione di un programma triennale (1950-53) di massima, sia per le strade che per le opere igieniche, da attuarsi in relazione alle somme che vengono somministrate.

La scelta però delle opere da eseguire in ogni esercizio è effettuata in relazione allo sviluppo della progettazione che viene riconosciuta meritevole di approvazione dagli organi tecnici, e ciò per evitare l'immobilizzo di rilevanti somme per opere di non immediata realizzazione, pur se risultino comprese in un programma annuale predeterminato. Deriva da tale sistema di procedura che non esiste per l'esercizio 1952-53 un programma preventivo di opere stradali ed igieniche.

Poichè la legge n. 647 non riporta una disposizione analoga a quella contenuta nell'ultimo periodo del primo comma dell'articolo 4 della legge 10 agosto 1950, n. 646 il quale dispone che i programmi delle opere da eseguire con i fondi di detta legge nell'Italia meridionale sono comunicati, dopo l'approvazione del Comitato dei ministri, al Parlamento, la Commissione rivolge preghiera all'onorevole Ministro di esaminare l'opportunità di comunicare al Parlamento, per analogia, anche i programmi delle opere da eseguirsi con i fondi della legge n. 646.

Le opere igieniche finora appaltate sono quelle di cui al seguente prospetto:

Elenco degli acquedotti per i quali è stata disposta la concessione dei lavori ai Consorzi interessati, che sono stati autorizzati a bandire le gare di appalto.

Friuli Centrale - 6°, 6°-bis, 7° e 8° - (Udine)L.	280.000.000
Mirese - 1° lotto - (Venezia) .	200.000.000
Basso ferrarese - 3° e 4° lotto - (Ferrara)	225.500.000

Bonifica Renana - 3° lotto - (Bologna)	180.000.000
Bonifica di Burana - 1° lotto - (Modena)	173.000.000
Tennacola - 1° lotto - (Ascoli P. e Macerata)	475.000.000
Pescara di Arquata - 1°, 2° e 3° lotto - (Ascoli P.)	1.000.000.000
Doganella - 1° lotto (Roma)	110.000.000
	<hr/>
TOTALE L.	2.643.500.000
	<hr/> <hr/>

Per quelle stradali si è dovuto attendere la emanazione della legge 2 gennaio 1952, n. 10, che apporta modifiche alla 589 e si ha notizia che quanto prima si procederà all'appalto delle opere più urgenti.

Capitolo 168.

La spesa di lire 1.000.000.000 relativa all'aprestamento di materiali e per necessità urgenti in caso di pubbliche calamità, si presenta assai scarsa rispetto ai compiti cui è destinata. L'Italia, purtroppo, fra i Paesi soggetti a calamità naturali, è fra i più duramente provati. Frane e nubifragi, eruzioni vulcaniche e terremoti hanno portato, nel tempo, la morte e la distruzione di fiorenti plaghe del territorio nazionale con gravissimi oneri per l'economia pubblica e privata. Data la particolare costituzione geognostica di varie regioni, i fenomeni sismici, che hanno in passato scatenata la maggior furia devastatrice, costituiscono una minaccia continuamente sospesa su patriottiche e laboriose popolazioni. L'intervento dello Stato si è reso gradatamente più intenso ed è merito dell'Amministrazione dei lavori pubblici di aver predisposta una serie di provvidenze di carattere preventivo per attenuare le conseguenze dei fenomeni calamitosi; e l'organizzazione concretata con le disposizioni dei regi decreti-legge 2 settembre 1919, n. 1915 e 9 dicembre 1926, n. 2387, nonché con le norme approvate col decreto interministeriale 15 dicembre 1927, pose in primo piano l'Italia nell'Unione internazionale di soccorso ai popoli colpiti da ca-

lamià, riconoscendosi che nessuno Stato estero avesse stabilito una organizzazione preventiva come quella italiana.

Capitoli 222, 223 e 224.

Anche per questi capitoli non possono fornirsi programmi, poichè i fondi da stanziare si riferiscono a pagamenti di annualità nascenti da concessioni di contributi, concorsi e sussidi effettuate nei precedenti esercizi.

Solo per le lire 910.000.000 del cap. 224 trattasi di un limite di impegno di nuove disponibilità, e con esse potranno effettuarsi opere per un importo di lire 15 miliardi circa.

Il programma per dette opere sarà compilato all'inizio del nuovo esercizio in base alla urgenza ed alla preferenza che dovrà attribuirsi ai lavori che verranno richiesti con le loro domande dagli enti locali.

PERSONALE E AFFARI GENERALI.

La carenza del personale tanto in servizio dell'Amministrazione centrale che nel Genio civile è impressionante poichè degli 800 posti di organico di tutto il personale dell'Amministrazione centrale (gruppo A, B, C e personale subalterno) risultano coperti soltanto 473 e dei 5.178 di organico del Genio civile (gruppo A, B, C e personale subalterno) risultano coperti soltanto 2.234. Il seguente prospetto (Tabella C) dà la dimostrazione dettagliata dell'attuale consistenza e ripartizione del personale nonchè lo stato delle unità mancanti. È vero che per sopperire alle segnalate deficienze di organico sono stati banditi — e sono in via di espletamento — pubblici concorsi, ma è pur vero che anche con l'organico al completo il personale sarà sempre insufficiente a far fronte agli accresciuti servizi dell'Amministrazione. Tenuto conto poi del decentramento verificatosi in seguito alla istituzione dei Provveditorati regionali alle opere pubbliche e che talune funzioni di natura amministrativa sono state demandate agli uffici del Genio civile, sarebbe necessaria ed urgente la istituzione di uno speciale Corpo di ispettori amministrativi e tecnici allo scopo di coordinare, dirigere e sorvegliare l'opera degli uffici predetti.

TABELLA C.

	Posti in organico	Posti occupati	Posti vacanti	Soprannu- mero
AMMINISTRAZIONE CENTRALE				
GRUPPO A.				
IV - Direttore generale	7	7	—	—
V - Ispettore generale	11	18	—	7
VI - Capo divisione	34	51	—	17
VII - Capo sezione	50	46	4	—
VIII - Consigliere	60	12	48	—
IX - Primi segretari	80	45	35	—
X-XI - Segretari e vice segretari	100	43	57	—
Totale	342	222	144	24
MAGISTRATURA ACQUE				
IV - Presidente	1	1	—	—
Totale	1	1	—	—
Totale generale	343	223	144	24
GRUPPO B.				
IX-X - Cassiere	1	—	1	—
Totale	1	—	1	—
GRUPPO C.				
IX - Archivista capo	16	17	—	1
X - Primo archivista	48	48	—	—
XI - Archivista	80	62	18	—
XII - Applicato	144	36	108	—
XIII - Alunno d'ordine	32	6	26	—
Totale	320	169	152	1
PERSONALE DI VIGILANZA E TECNICO SUBALTERNO				
X - Assistente alla vigilanza	1	1	—	—
Totale	1	1	—	—
Capo agente tecnico	1	1	—	—
Agenti tecnici	3	2	1	—
Totale	4	3	1	—
Totale generale	325	173	153	1

segue: TABELLA C.

	Posti in organico	Posti occupati	Posti vacanti	Soprannu- mero
PERSONALE SUBALTERNO				
Commesso	1	—	1	—
Primo commesso	7	7	—	—
Commesso e usciere capo	51	56	—	5
Usciere	52	14	38	—
Inserviente	29	—	29	—
Totale	140	77	68	5
RIEPILOGO				
Gruppo A	343	223	144	24
Gruppo B	1	—	1	—
Gruppo C	325	173	153	1
Personale subalterno	140	77	68	5
Totale generale	809	473	366	30
GENIO CIVILE				
GRUPPO A				
III. - Presidenza del Consiglio superiore	1	1	—	—
IV - Presidenza Sezione Consiglio superiore	5	4	1	—
V - Ispettore generale	44	63	—	19
VI - Ingegnere capo	145	139	6	—
VII - Primo ingegnere di Sezione	160	110	50	—
VIII - Ingegnere principale di Sezione.	175	12	163	—
IX - Ingegnere principale	250	139	111	—
X - Ingegnere	250	2	248	—
Totale	1.030	470	579	19
VII - Primo architetto urbanista	5	2	3	—
VIII - Architetto urbanista principale	6	4	2	—
IX - Architetto urbanista	7	3	4	—
X - Architetto urbanista aggiunto	8	—	8	—
Totale	26	9	17	—
VII - Direttore servizi radiotecnici	1	1	—	—
Totale	1	1	—	—
Totale generale	1.057	480	596	19
GRUPPO B				
VII - Geometra capo 1 ^a classe	50	44	6	—
VIII - Geometra capo 2 ^a classe	250	238	12	—
IX - Geometra principale	457	117	340	—
X - Geometra	—	11	—	—
XI - Geometra aggiunto	543	249	283	—
Da riportarsi	1.300	659	641	—

segue: TABELLA C.

	Posti in organico	Posti occupati	Posti vacanti	Soprannu- mero
<i>Riporto . . .</i>	1.300	659	641	—
VII - Ragioniere Segretario contabile capo 1 ^a classe.	20	18	2	—
VIII - Ragioniere Segretario contabile capo 2 ^a classe.	66	55	11	—
IX - Ragioniere Segretario contabile principale . . .	111	10	101	—
X - Ragioniere Segretario contabile	—	1	—	—
XI - Vice ragioniere - Vice segretario contabile . . .	153	91	61	—
<i>Totale . . .</i>	350	175	175	—
VIII-IX - Macchinista	—	2	—	2
<i>Totale generale . . .</i>	1.650	836	816	2
GRUPPO C				
IX - Disegnatore principale	27	27	—	—
X - Primo disegnatore	72	16	56	—
XI - Disegnatore	92	12	80	—
XII - Disegnatore aggiunto	35	12	23	—
<i>Totale . . .</i>	226	67	159	—
IX - Assistente principale	60	56	4	—
X - Primo assistente	180	154	26	—
XI - Assistente	300	64	236	—
XII - Assistente aggiunto	540	144	396	—
XIII - Aiuto assistente	120	5	115	—
<i>Totale . . .</i>	1.200	425	777	—
IX - Marconista principale	2	1	1	—
X - Primo marconista	6	—	6	—
XI - Marconista	10	—	10	—
XII - Marconista aggiunto	13	1	12	—
XIII - Allievo marconista	4	—	4	—
<i>Totale . . .</i>	35	2	33	—
IX - Archivista capo	33	29	4	—
X - Primo archivista	98	97	1	—
XI - Archivista	163	67	96	—
XII - Applicato	291	51	240	—
XIII - Allievo d'ordine	65	4	61	—
<i>Totale . . .</i>	650	248	402	—
<i>Totale generale . . .</i>	2.111	740	1.371	—

segue: TABELLA C.

	Posti in organico	Posti occupati	Posti vacanti	Soprannu- mero
PERSONALE SUBALTERNO				
Usciere capo	143	156	—	13
Usciere	143	1	142	—
Inserviente	74	21	53	—
Totale	360	178	195	13
RIEPILOGO				
Gruppo A	1.057	480	596	19
Gruppo B	1.650	836	816	2
Gruppo C	2.111	740	1.371	—
Personale subalterno	360	178	195	13
Totale generale	5.178	2.234	2.978	34

Sugli stanziamenti, riguardanti l'ordinamento generale del Ministero, va posta in particolare rilievo, fra le spese effettive in gestione dell'Amministrazione centrale, l'assegnazione per compensi relativi a studi ed incarichi diversi, di cui al Cap. 106. Il relativo importo di lire 100.000 appare assolutamente irrisorio quando si pensi che solo con tali fondi si dovrebbe provvedere a studi di particolare importanza e ad indire eventuali concorsi mercè i quali siano realizzabili notevoli economie in tutti i rami di competenza del Ministero dei lavori pubblici.

Del pari inadeguato si ravvisa lo stanziamento al Cap. 28, spesa ordinaria in gestione dell'Amministrazione centrale, per cui si rende difficile la partecipazione a manifestazioni, congressi, mostre, ecc., dove il Ministero dei lavori pubblici potrebbe ben figurare, e ad erogare congrui contributi ad istituzioni culturali, che potrebbero validamente affiancare l'Amministrazione in studi ed iniziative.

Per il funzionamento dell'Amministrazione è previsto infine, sia in parte ordinaria che in parte straordinaria, uno stanziamento di lire 235 milioni distribuito nei capitoli 30, 108, 109 e 163 per acquisto, manutenzione, uso e noleggio di autoveicoli. Non risulta alcuna cifra per gli autoveicoli in uso alla sede centrale. Per una maggiore chiarezza di bilancio sarebbe opportuno scindere i vari impieghi ed in tal senso si rivolge all'onorevole Ministro apposita raccomandazione.

CONSIGLIO SUPERIORE.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici è il supremo consesso tecnico dello Stato e per ciò stesso la sua funzione andrebbe circondata di ogni prestigio. Attualmente è diviso in cinque Sezioni e ben presto vi sarà la sesta (urbanistica) essendo stato il disegno di legge della sua istituzione già approvato dal Senato e

ora trovati all'esame della Camera dei deputati. Il seguente grafico dimostra il numero rilevante di affari su cui porta annualmente il suo esame, che nel 1950 ammontarono a 5.936. Con l'estensione della competenza dei Provveditorati alle opere pubbliche da 30 a 100 milioni, nel 1951 il numero degli affari ha avuto una flessione a 4.344, ma nel 1952 va mediamente salendo e fa prevedere che presso a poco potrà raggiungere la cifra del 1950. Quel Consesso postula però una riforma consistente principalmente nell'accentramento in esso dell'attività consultiva di tutti i Ministeri, enti ed organi vari in materia scientifica e tecnica relativamente a tutti i rami dell'ingegneria, avendo riguardo alle diverse fasi del procedimento costruttivo interessante tutte le opere pubbliche.

La sua composizione dovrebbe essere adeguata a detti compiti ed i rappresentanti degli altri Ministeri e degli altri enti dovrebbero avere i poteri di rappresentanza necessari per addurre in Consiglio la competenza dell'istituto del quale sono emanazione. In tal caso il parere del Consiglio sarebbe completo senza bisogno di ulteriori integrazioni di altri pareri che ritardano notevolmente il corso degli atti, proiettando la costruzione delle opere in periodi di più alti costi con danno dell'economia nazionale. La riforma dovrebbe anche mirare a migliorare, attraverso studi scientifici, viaggi all'estero, obbligo di pubblicazioni, la qualità dei componenti effettivi. Alla Presidenza, in concorso con i Direttori generali e con i Provveditori alle opere pubbliche, dovrebbe essere riservato il compito programmatico delle opere, come si è accennato nella parte generale di questa relazione, e di esercitare il coordinamento delle attività dei Provveditorati regionali. Ed infine anche la materia legislativa dovrebbe essere elaborata col concorso sistematico di detto alto Consesso, in cui sono svariate competenze idonee per una utile attività in materia che non è mai soltanto giuridica ma necessariamente associata a quella tecnica nel suo più largo significato. Una riforma così fatta darebbe più fondata tranquillità di una rigida ed avveduta tutela dei più vitali interessi nel campo dell'attività tecnica intorno alla quale gravitano le multiformi possibilità produttive destinate ad assicurare il benessere ed il progresso sociale della Nazione.

URBANISTICA.

a) *Piani di coordinamento.*

L'urbanistica ha trovato la sua sistematica configurazione nella legge 17 agosto 1942, n. 1150. Gli avvenimenti, che si sono susseguiti a cagione della guerra e più specialmente nel dopoguerra con l'accentuato incremento del fattore sociale, hanno accelerato il ritmo delle necessità a segno da rendere non del tutto idonea la detta legge n. 1150. Il Ministero ha percepito questo stato di bisogno ed ha predisposto appositi studi di ammodernamento, di cui una prima manifestazione è la ricordata proposta di legge per l'istituzione di una sezione urbanistica presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici. Questo nuovo organo potrà anche avere notevole importanza soprattutto per la consulenza specializzata ed improntata a criteri unitari.

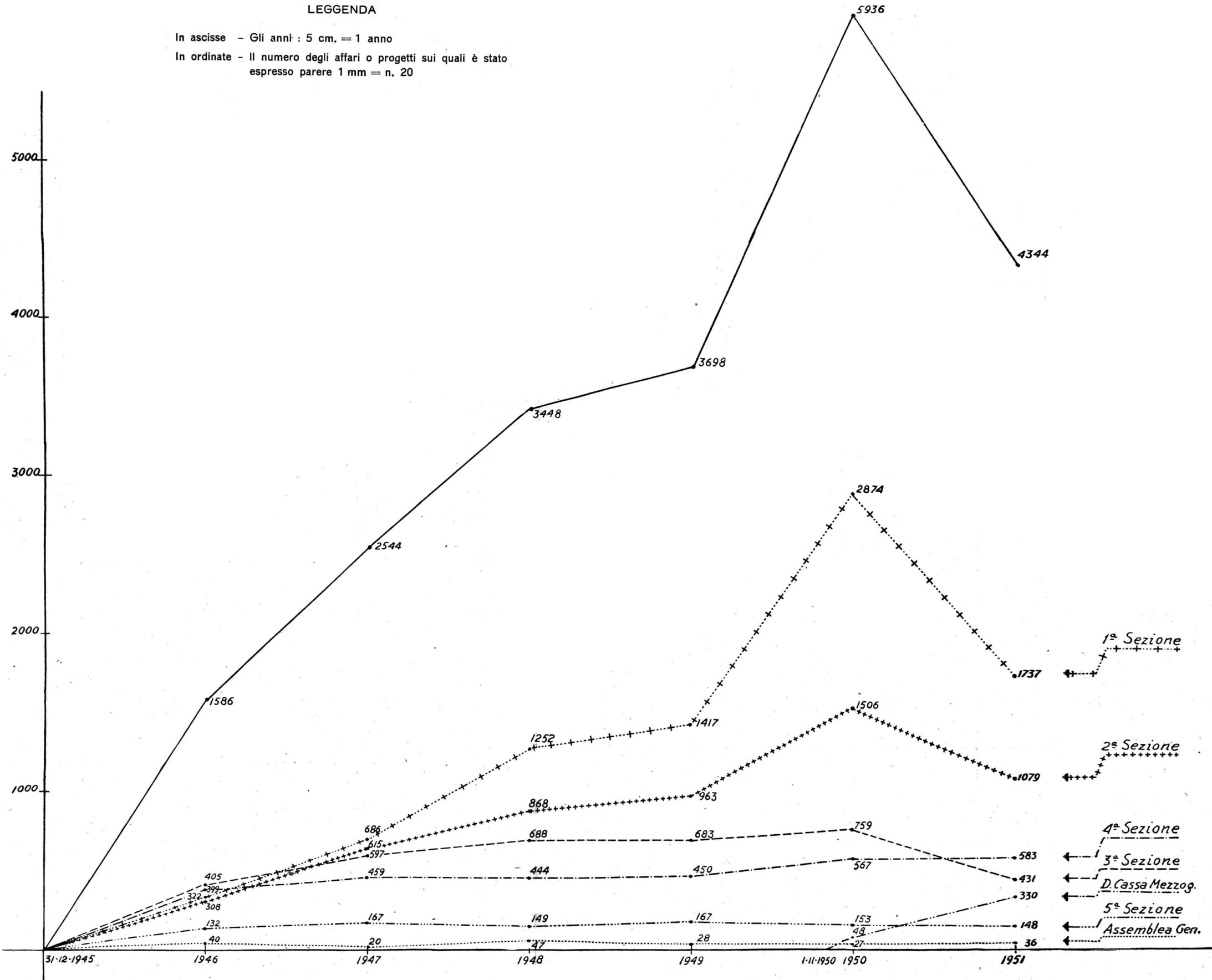
È necessario però che siano rilevati i vari bisogni degli agglomerati cittadini, inquadrati in più vasto ambito sì da costituire l'organico piano territoriale di coordinamento più correntemente noto come « piano regionale », il quale deve corrispondere a molteplici manifestazioni della vita collettiva specie sotto il profilo sociale, che non trova soddisfacimento nell'opera singola ma richiede un armonico coordinamento che pertanto rende complesso il lavoro di studi e di rilevamenti. Perciò è necessario chiamare a contributo le attività di tutti gli organi dell'Amministrazione ed anche, se necessario, di provati professionisti, per individuare le esigenze e per tradurle in concrete progettazioni che rispondano nella loro attuazione alle auspiccate finalità economico-sociali. A raggiungere questi scopi occorrono spese del resto rilevanti ed i fondi previsti al capitolo 102 (in gestione dell'Amministrazione centrale) ed ai capitoli 122 a 138 (in gestione degli uffici tecnico-amministrativi decentrati) non può dirsi che siano adeguati allo scopo. E ciò più specialmente se si tiene conto che i fondi stessi devono servire tanto per la compilazione dei piani territoriali di coordinamento quanto per la progettazione, direzione ed assistenza dei lavori relativi ad opere pubbliche di straordinaria importanza.

E perciò si proporrebbe di lasciare invariato il capitolo 102, in quanto che la sua scis-

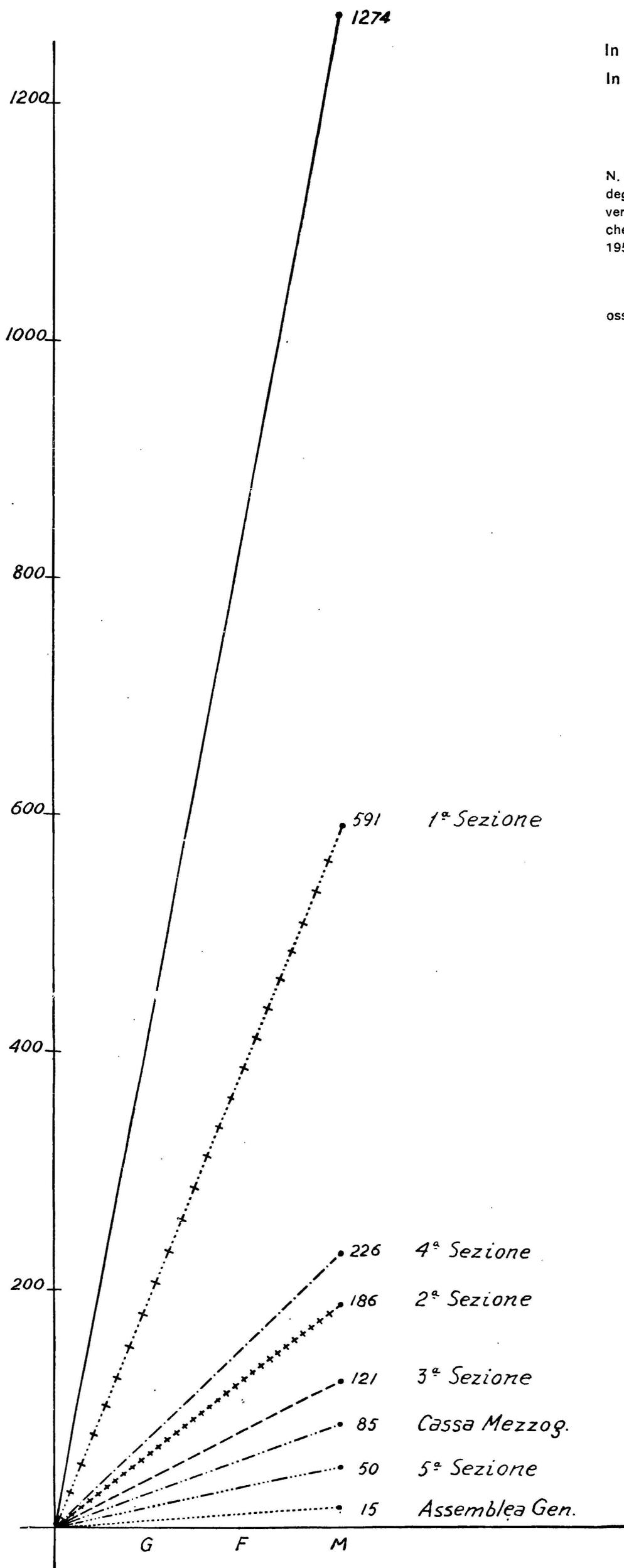
ATTIVITÀ DEL CONSIGLIO NEGLI ANNI DAL 1946 AL 1951

LEGGENDA

In ascisse - Gli anni : 5 cm. = 1 anno
 In ordinate - Il numero degli affari o progetti sui quali è stato espresso parere 1 mm = n. 20



ATTIVITÀ DEL CONSIGLIO DAL 1° GENNAIO AL 24 MARZO 1952



LEGGENDA

In ascisse - Gli anni = 24 cm.

In ordinate - Il numero degli affari o progetti sui quali è stato espresso parere 1 mm. = n. 40

N.B. - Ammettendo una progressione costante degli affari nel tempo, con la stessa proporzione verificatasi fino al 24 marzo, si può presumere che si abbiano a trattare, entro il corrente anno 1952

$$n. 1274 \times \frac{365}{84} = n. 5535 \text{ affari,}$$

ossia 1191 affari in più rispetto al 1951.

sione, siccome comporterebbe lo spostamento di una parte dei fondi a vantaggio dei piani territoriali, potrebbe turbare gli interessi dei liberi professionisti, in relazione a quanto è oggetto della seconda parte del citato capitolo 102, e, cioè, il conferimento di incarichi per la compilazione di progetti di opere pubbliche straordinarie. Ed all'esigenza di avere fondi disponibili, per far fronte alle spese inerenti allo studio e alla compilazione dei piani territoriali a cura degli uffici ministeriali, si potrebbe sopprimere istituendo un capitolo 102-bis, con dotazione da prelevarsi dal capitolo 103 afferente allo studio di progetti di opere pubbliche ecc. lasciando immutati i capitoli 122 e 138, in gestione dei Provveditorati.

Si precisa che l'emendamento dovrebbe avere per oggetto la sostituzione del capitolo 103 con i seguenti:

Capitolo 102-bis. « Spese per lo studio e la compilazione dei piani territoriali di coordinamento non imputabili al capitolo precedente giusta la legge urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150 » L. 20.000.000

Capitolo 103. (Denominazione identica a quella del progetto di legge di bilancio) 80.000.000

Attualmente un primo esperimento di piano di coordinamento risulta essere stato attuato in Piemonte e si afferma anche con risultati soddisfacenti. Pare che da questi risultati siano state tratte norme di carattere generale da servire come guida metodologica per la elaborazione di altri piani regionali di coordinamento e che anzi sarebbe stata già autorizzata la elaborazione dei piani stessi della Lombardia, del Veneto e della Campania. A questo riguardo però si gradirebbero opportuni chiarimenti da parte dell'onorevole Ministro che rassicurassero sullo stato e sul contenuto di tali studi.

b) Finanziamento dei piani di ricostruzione.

Nel settore poi dei piani di ricostruzione degli abitati danneggiati dalla guerra l'attività del Ministero si è andata sempre più intensificando. I Comuni finora inclusi negli speciali

elenchi sono 335, i piani approvati risultano 260, ne restano da approvare 75. Con le semplificate disposizioni della legge 27 ottobre 1951, n. 1402, che ha ridotto a sistema tutte le sparse norme procedurali si confida che si possa presto raggiungere il riassetto urbanistico dei centri colpiti.

Le disposizioni vigenti danno facoltà al Ministero dei lavori pubblici di sostituirsi ai Comuni allorchè essi, per ragioni tecnico-finanziarie, non siano in grado di provvedere direttamente: in tali casi, la spesa è anticipata dallo Stato, salvo recupero in trenta rate annuali senza interessi, a meno che si tratti di Comuni con popolazione non superiore a 5.000 abitanti, nel qual caso il recupero è limitato alla metà. L'anzidetta sostituzione è stata finora disposta per 61 Comuni, e i relativi lavori, come prescritto, sono stati dati dal Ministero in concessione, col pagamento in annualità trentennali.

L'ammontare complessivo delle concessioni finora fatte, in valore capitale ammonta a lire 10.969.000.000.

OPERE IGIENICHE.

Nel campo delle opere igieniche occorre tener distinte quelle relative alla costruzione a carico dello Stato dei grandi acquedotti nelle zone depresse dell'Italia centro-settentrionale, in applicazione delle leggi 10 agosto 1950, n. 647 e 22 gennaio 1952, n. 10, da quelle di competenza dei Comuni (acquedotti, fognature, ospedali, cimiteri ed altre opere igieniche minori), per le quali la legge 3 agosto 1949, n. 589, consente la concessione di contributi costanti nella spesa per 35 anni.

Per quanto riguarda la prima categoria, si rileva che esistevano nelle varie regioni numerosi Consorzi da tempo costituiti, che, però, per la mole degli acquedotti da costruire e per la spesa ingente da assumere, non avevano potuto realizzare i loro programmi. In applicazione della citata legge n. 647 si è potuto predisporre un piano regolatore decennale ed un primo programma esecutivo da attuarsi nei tre esercizi 1950-51, 1951-52 e 1952-53. Finora sono stati allestiti i progetti per l'importo di lire 4.500.000.000 e completate le relative istruttorie. Parecchi di tali progetti risultano già

approvati e finanziati. Sarà così possibile fra breve dare inizio ad opere vivamente attese dalle popolazioni interessate, con sollievo anche della disoccupazione.

Circa la seconda categoria di opere, e, cioè, quelle sovvenzionate con i fondi della legge 3 agosto 1949, n. 589, si rileva che, in generale, la percentuale degli impegni definitivi rispetto alle promesse si mantiene assai scarsa, il che è da attribuire alle note cause che ostacolano la sollecita applicazione delle provvidenze di che trattasi, e che si identificano principalmente con la macchinosità della procedura e con la difficoltà per i Comuni di garantire le operazioni di mutuo. Tale stato di disagio è più accentuato nell'Italia meridionale e insulare.

Per quanto riguarda i contributi afferenti all'esercizio 1951-52, i fondi all'uopo stanziati per contributi ammontano a 340.000.000 per l'Italia centro-settentrionale e 340.000.000 per l'Italia meridionale e insulare, oltre a 200 milioni per le opere ospedaliere del Mezzogiorno previste dalle leggi 3 agosto 1949, n. 589 e 22 giugno 1950, n. 480. Con detti contributi sarà possibile sviluppare i seguenti programmi costruttivi: Italia centro-settentrionale 8.500.000.000 (contributo medio 4 per cento); Italia meridionale e insulare 6.800.000.000 (contributo fisso 5 per cento); opere ospedaliere nel Mezzogiorno 4.000.000.000 (contributo fisso 5 per cento).

Le possibilità di finanziamento per l'esercizio 1952-53 sono in massima identiche a quelle dell'esercizio 1951-52. Deve, però, rilevarsi che i fondi previsti continuano ad essere assai inferiori al fabbisogno specie per quel che riguarda gli acquedotti. E poichè trattasi di opere di prima necessità la situazione appare veramente preoccupante.

VIABILITÀ ORDINARIA

E NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE.

a) *Strade ordinarie.*

Il problema della viabilità è sentito in tutti i Paesi perchè la sua natura è prettamente aderente alle esigenze della civiltà. Lo testimoniano i vari congressi annuali nei quali si propongono e si discutono temi ed argomenti che segnano la spinta dei bisogni del traffico

in relazione all'incremento della vita sociale e specialmente allo sviluppo della motorizzazione. La nostra rete stradale risulta oggi inadeguata al traffico crescente e soprattutto alla velocità ed al numero dei veicoli enormemente aumentati. Sarebbe necessario porre allo studio una rete nazionale di autostrade per discriminare il traffico veloce da quello lento e attuare correnti turistiche e altre di transito per le merci nel nostro Paese.

La rete fondamentale della nostra viabilità dovrebbe comprendere trasversali e longitudinali nel settentrione e nel meridione: lavoro evidentemente di decenni che però bisognerebbe pure impostare ed eseguire per gradi a seconda delle possibilità finanziarie. Un indice marcato della necessità di un tale programma è dato dallo sviluppo dei servizi automobilistici. Nel 1938 vi erano 3.479 concessioni di autolinee per una lunghezza di esercizio complessiva di chilometri 116.578. Alla fine del 1951 le concessioni sono salite a 7.083 per una lunghezza complessiva di chilometri 386.180 serviti da circa 12 mila autobus. Gli automezzi sono proporzionalmente aumentati in maniera più accentuata nelle regioni centro-meridionali e nelle isole che sono le meno servite dalle ferrovie e per le quali essi rappresentano un progresso inestimabile. Tale sistema di comunicazione potrà svilupparsi ancora soltanto se sarà migliorata la rete stradale e sarà mantenuta efficiente quella esistente.

Ma qui sopravviene l'altro problema non meno grave e complesso dell'incidenza del trasporto stradale su quello per rotaia che tanto ha occupato e continua sempre ad assillare le menti verso la ricerca di una possibile e adeguata soluzione.

L'approfondimento dello studio ci porterebbe assai lontani dal campo di queste nostre indagini e valutazioni; ma le conclusioni che possiamo trarre dalle risultanze statistiche esistenti ci insegnano che il traffico ferroviario sulla rete principale è mediamente in aumento, nonostante l'elevato sviluppo dei mezzi meccanici di trasporto su strada, il che significa « grosso modo » che i due mezzi rispondono necessariamente a diverse esigenze e perciò possono e debbono coesistere. Ogni sforzo va indirizzato, pertanto, alla ricerca dell'elemento differenziatore; ma questo è compito che esorbita dall'esame in causa.

Qui è doveroso solo affermare che, data la rispondenza della strada a pretese essenziali della vita del nostro Paese, le cure più attente vanno rivolte all'adeguamento sempre più intimo di essa al progresso tecnico-costruttivo in correlazione con i bisogni del traffico da servire.

La competenza del Ministero dei lavori pubblici in materia viabile si esplica sotto due aspetti: quello della viabilità statale attraverso l'Azienda nazionale autonoma e l'altro, comprendente le restanti strade, a mezzo della apposita Direzione generale. Rinviando all'esame del bilancio dell'Azienda la prima parte, qui si osserva che la competenza della Direzione generale, oltre ai problemi di ordine generale, comprende le strade ex-militari e le strade da classificare, costruite a carico dello Stato per leggi speciali.

La legislazione disciplinante la materia è quanto mai disorganica e farragginosa, essendo la risultante di disposizioni che in parte risalgono ancora al tempo della unificazione dell'Italia e che tendono a soddisfare bisogni valutati in relazione al momento, del tutto prescindendo da una visione razionale ed attuale del problema e dalla necessità di creare, salvi i successivi sviluppi e ampliamenti, una rete stradale rispondente alle esigenze economiche e sociali del Paese, idonea cioè a costituire l'elemento primo della messa in valore di intere zone, che attendono ancora di essere valorizzate nel quadro della produttività nazionale.

Tutto ciò appare chiaramente da una qualsiasi carta topografica d'Italia, rilevandosi, a prima vista, la enorme diversità della struttura viaria, nelle diverse regioni, cui fanno pieno riscontro le rispettive situazioni economiche.

La stessa rete delle strade statali ancora oggi, nonostante l'intensità e le caratteristiche del traffico odierno, che viene accentuandosi in proporzioni geometriche, si basa in gran parte sui vecchi tracciati delle vie consolari, e, nell'Italia meridionale, di quelle costruite in regime borbonico.

Leggi speciali per la Calabria e la Lucania, ed in genere per le provincie meridionali, dirette a togliere dall'isolamento numerosi Comuni e frazioni isolate, sono rimaste finora, nella gran parte, mere promesse, che hanno la-

sciato le popolazioni nell'abbandono e nella delusione.

Queste elementari esigenze hanno indotto il Governo a nuovi provvedimenti concretatisi nelle leggi 3 agosto 1949, n. 589; 10 agosto 1950, n. 646; 10 agosto 1950, n. 647.

Con la prima, ferme restando, in caso di trattamento più favorevole, le disposizioni legislative particolari per le regioni dell'Italia meridionale ed insulare, si prevede la possibilità dell'intervento dello Stato con la concessione di contributi a favore di provincie e Comuni per la costruzione ed il completamento: delle strade occorrenti ad allacciare alla esistente rete i Comuni e le frazioni isolate nonché i Comuni alle stazioni ferroviarie e ai porti; delle strade provinciali di serie, e delle comunali obbligatorie già iniziate o classificate.

Con la seconda, che istituisce la Cassa per opere straordinarie di pubblico interesse nell'Italia meridionale, si consente alla stessa di assumere, a totale o parziale suo carico, la spesa di sistemazione di strade esistenti e la costruzione di nuove strade.

Con la terza si autorizza l'Amministrazione dei lavori pubblici ad intervenire, con criteri analoghi, nelle zone depresse del centro-nord.

Come si rileva, i criteri informativi hanno ricalcato gli stessi sistemi precedenti, trascurando le esigenze di carattere economico e sociale che oggi sono assai importanti nel campo della viabilità per la soddisfazione del bisogno collettivo. L'economia agricola e il disurbanesimo impongono la necessità di assicurare idonee comunicazioni per rendere possibile lo svolgimento dell'attività lavorativa e le condizioni di vita della popolazione agricola. Queste necessità comportano una rielaborazione della classifica attuale che consenta di rivolgere più intense cure alle strade che meglio aderiscono alle necessità suddette. Invece la legge 3 agosto 1949, n. 589, ripete il vecchio criterio della concessione di contributi per le strade di allacciamento, per le provinciali di serie e per le comunali obbligatorie. Le due leggi 10 agosto 1950 coi numeri rispettivi 646 e 647 accennano alla costruzione di nuove strade, ma non fanno menzione di alcun nuovo sistema di classifica.

Oltre la classifica, altri rilievi non meno importanti confermano l'incertezza nell'indirizzo univoco delle varie leggi. Con la 589 si concedono soltanto contributi agli enti locali e si agevola l'esecuzione delle opere con l'applicazione delle norme della legge 2 gennaio 1952, n. 10, che consente che lo Stato assuma l'onere della spesa mediante la capitalizzazione del contributo e l'anticipazione della differenza a carico dell'ente stesso con riserva di reintegro delle somme anticipate sul mutuo che l'Ente è tenuto a contrarre con la Cassa depositi e prestiti. Dalla tabella *E* può rilevarsi l'assegnazione finora disposta in applicazione di detta legge.

Con la 646 si provvede mediante delega alle Province ed ai Comuni e con la 647 l'esecuzione è curata direttamente dal Ministero dei lavori pubblici.

Tale diversità di criteri informativi nonché delle procedure e delle norme di applicazione non può non ingenerare disturbo all'azione programmatica e di esecuzione a tutto danno delle regioni che maggiormente abbisognano dell'intervento statale. Occorre pertanto che i diversi programmi siano convenientemente armonizzati con le varie esigenze locali e siano rese più adeguate ai bisogni odierni le disposizioni delle antiche leggi tuttora in vigore. L'indirizzo più organico consentirà così, fra l'altro, di poter arricchire di nuove arterie la viabilità minore in modo da accrescere la possibilità di comunicazioni tra i vari centri abitati e la più conveniente penetrazione nella capillarità dell'economia nazionale.

Questo intendimento non dovrebbe però distogliere dal compito non meno importante del miglioramento della viabilità minore già esistente, considerato che numerose strade specie comunali sono in istato di grave abbandono per l'impossibilità degli enti locali di provvedere alla manutenzione. Si tratta di un ingentissimo patrimonio stradale del valore di centinaia di miliardi che è necessario salvare dalla rovina con un diretto e radicale intervento dello Stato.

Per la migliore conservazione dell'esistente patrimonio va rilevata, infine, l'opportunità di agevolare il passaggio delle strade comunali alle Province, la cui attrezzatura tecnica e le

cui finalità istituzionali meglio risponderebbero alle esigenze degli oneri di manutenzione.

Le amministrazioni provinciali potrebbero così, in breve tempo, eliminare i gravi inconvenienti oggi causati dalla insufficiente opera di manutenzione dei Comuni, equamente ripartendo i fondi disponibili; al qual fine anche il sistema di distribuzione dei proventi fiscali andrebbe riveduto, allo scopo di assicurare alle Province i mezzi per far fronte al detto più vasto compito.

È auspicabile che la necessità di una razionale riforma, largamente sentita ed ampiamente dibattuta nei congressi della strada e nei convegni di esperti in materia, abbia autorevole espressione anche in sede parlamentare, affinché si affrettino i tempi nel realizzare, con una politica della strada ispirata ai superiori interessi del Paese, un mezzo che è indispensabile al suo progresso.

b) Azienda nazionale autonoma delle strade statali.

1. Entrata.

Circa l'entrata è da porre in rilievo che il contributo del Tesoro in base all'articolo 40 lettera *a*) del decreto legislativo n. 547 ratificato con la legge 2 gennaio 1952, n. 41 (capitolo 1 dell'entrata) è diminuito di lire 205.053.700; sicchè parrebbe strano che — mentre da ogni parte si invoca il potenziamento delle strade in genere, ed in particolare di quelle statali — lo Stato diminuisca anzichè accrescerlo il proprio contributo al suo organismo che ha fra i compiti fondamentali quello di realizzare il progressivo miglioramento delle strade e autostrade statali. Per contro si constata che i contributi straordinari dello Stato per la parte straordinaria seguono un aumento di lire 999.753.700 anche se ciò deriva dal pressochè pari aumento del contributo previsto dalla legge 2 aprile 1951, n. 114 relativo alla costruzione dell'autostrada Genova-Savona (capitolo 20 dell'entrata).

Tuttavia un maggiore sacrificio del Tesoro sembra che sarebbe stato opportuno, anche in considerazione del sempre crescente apporto che il traffico motorizzato dà alle entrate dello Stato sia come tasse di circolazione sia con il

TABELLA F.

IMPORTO DEL CAPITALE SU CUI SONO STATI ASSEGNATI CONTRIBUTI AGLI ENTI
LOCALI PER GLI ESERCIZI 1949-50 - 1950-51 - 1951-52 (AL 31 MARZO 1952)

LEGGE 3 AGOSTO 1949, N. 589

REGIONE	IMPORTO
Piemonte L.	430.989.000
Aosta	310.934.000
Lombardia	433.425.500
Veneto	169.190.000
Friuli - Venezia Giulia	78.750.000
Trentino - Alto Adige	75.000.000
Liguria	273.000.000
Emilia - Romagna	773.279.000
Toscana	184.460.000
Marche	200.450.000
Umbria	106.307.000
Lazio	241.527.000
Abruzzo	313.200.000
Molise	179.000.000
Campania	324.700.000
Puglie	188.000.000
Lucania	20.000.000
Calabria	57.000.000
Sicilia	6.000.000
Sardegna	30.000.000
	4.395.201.500

largo consumo di carburanti anche di recente maggiorati di oneri fiscali.

A tal proposito, per quanto riguarda le tasse di circolazione, appare consigliabile che si modifichi la disposizione con la quale venne consolidato in 181 milioni il contributo all'A.N.A.S., sul provento della tassa di circolazione degli autoveicoli e del miglioramento stradale. In sostituzione si dovrebbe corrispondere all'Azienda della strada l'effettivo provento di tale tassa stabilendosi una correlazione fra le possibilità di continuo sviluppo del miglioramento stradale e l'incremento della circolazione degli autoveicoli che vi è connesso.

Analoga considerazione può farsi per l'altro contributo consolidato di cui al capitolo 3 dell'entrata poichè per entrambi può dirsi che se l'Azienda introitasse nella misura continuamente in incremento, il contributo accordato a pareggio del suo bilancio potrebbe essere notevolmente ridotto ovvero si riuscirebbe a conseguire un più ampio sviluppo dei lavori di miglioramento.

Si correggerebbe così anche l'apparente squilibrio attuale fra il totale delle previsioni dell'entrata prevista in bilancio e la quota delle entrate proprie dell'Azienda. Invero, prescindendo dalla partita compensativa (di cui al capitolo 25 dell'entrata e capitolo 53 della spesa) di lire due miliardi relativa alle operazioni del conto corrente fruttifero (istituito presso la Cassa depositi e prestiti in base al secondo comma dell'articolo 45 del decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 547), si hanno entrate per lire 23.464.750.000 per contributi e 1.992.800.000 lire per proventi propri dell'Azienda.

Questi ultimi presentano, rispetto al bilancio precedente, un incremento di lire 391.700.000 dovuto essenzialmente al maggior gettito dei proventi derivanti dall'esercizio delle autostrade. Incremento che sta a confermare, ove ve ne fosse bisogno, il costante sviluppo degli autotrasporti di cose e persone. Ond'è che ancora una volta diviene opportuno segnalare in questa sede al Governo la necessità inderogabile di destinare maggiori mezzi per lo sviluppo e progresso della rete stradale di massima importanza dello Stato.

Ben è vero che al capitolo 19 figurano fra i contributi dello Stato quattro miliardi delle an-

nualità di competenza per lavori di sistemazione generale, rettifica e depolverizzazione di strade nell'Italia meridionale ed insulare, nonchè al capitolo 20 due miliardi come annualità per la spesa relativa alla costruzione dell'autostrada Genova-Savona. Ma i bisogni sono enormi; i tecnici li indicano con cifre dell'ordine di grandezza delle migliaia di miliardi, che denotano la vastità del problema e l'imperiosità di sforzi per possibili maggiori investimenti.

2. Spesa.

Le previsioni della spesa ammontano a lire 27.457.550.000 delle quali lire 4.076.900.000 compaiono come spesa di personale; ma in realtà — poichè di questa cifra lire 2.975.500.000 (esposte nei capitoli 3, 4, 8, 9 e 11) sono relative agli agenti subalterni stradali (cantonieri e conducenti di macchinari) le prestazioni dei quali corrispondono sostanzialmente ad esecuzione di lavori manutentorii, in amministrazione diretta anzichè in appalto, e quindi ad una spesa di manutenzione stradale — le spese propriamente afferenti al personale sono lire 1.101.400.000 vale a dire il 4 per cento in confronto del totale della spesa e il 3,70 per cento se si ragguagliano al complesso dell'attività relativa a lavori e alle entrate proprie dell'Azienda (pubblicità, concessioni e licenze, autostrade ecc.). Le spese generali di amministrazione sono esposte in lire 203.250.000 e sommandole con quelle aventi relazione con le entrate, esposte in lire 50 milioni, rappresentano circa il 0,7 per cento.

Le spese per manutenzione assommano a lire 9.650.000.000 cioè circa 420.000 lire a chilometro, alle quali sommando la spesa ripartita a chilometro per il personale cantonieri, si giunge all'onere chilometrico di lire 560.000 in essa compresa quella per distese generali periodiche di trattamenti superficiali su le pavimentazioni semipermanenti, che sono per tale parte lire 145 mila a chilometro in media.

A tale notevole onere per il bilancio corrisponde un'ottima tenuta dei piani stradali, delle opere murarie e delle segnalazioni, il che fa onore alla organizzazione dell'A.N.A.S.

* * *

La somma di lire 10.680.000.000 destinata a lavori di parte straordinaria (esposta nei capitoli del 43 al 48 della spesa) risulta così ripartita:

a) lire 1.300.000.000 per riparazioni straordinarie, consolidamenti e difese, per rettifiche e sistemazioni saltuarie, per edifici di servizio (case cantoniere, magazzini, uffici) e per acquisti e impianti ove occorra di macchinari;

b) lire 5.160.000.000 per sistemazioni generali, miglioramenti e nuove costruzioni. Di questa somma lire due miliardi sono relative alla quota di competenza per la costruzione in corso dell'autostrada fra Genova e Savona (Voltri-Albissola).

Al riguardo è da aver presente che, all'infuori dalla rete stradale del Mezzogiorno e delle isole (capitolo 46), nel centro-nord d'Italia al 1° gennaio di quest'anno erano ancora da depolverizzare 849 chilometri di strade, la sistemazione delle quali comporta non la semplice depolverizzazione ma anche rettifiche, correzioni, allargamenti ed è particolarmente onerosa perchè trattasi di parti di strade che si svolgono prevalentemente in zone montane ed accidentate e non tutte salde. Per quanto riguarda nuove costruzioni è da aver presente la necessità di completare quelle in corso e cioè la Domitiana fra Napoli e il Garigliano, la Pontina fra Latina e Roma, la Benevento-Buonalbergo-Scalo di Savignano, il grande raccordo anulare collegante presso l'origine le consolari che si dipartono da Roma. Vi è poi da considerare che su la rete delle strade statali sussistono tuttora n. 657 passaggi a livello e moltissime traverse interne anguste di abitati per le quali si impone una variante esterna. Ed è anche da considerare la necessità di procedere ad allargamenti e correzione su le strade già depolverizzate.

c) lire 3.920.000.000 al capitolo 46 per le sistemazioni generali, rettifiche e depolverizzazione di strade statali nell'Italia Meridionale ed insulare di cui alla legge 27 novembre 1951, n. 1558.

Com'è noto detto provvedimento legislativo comporta una spesa complessiva di 40 miliardi, da assegnarsi in dieci anni in ragione di

4.000.000.000 all'anno e la somma prevista nell'esercizio 1952-53 (al netto della percentuale per spese generali in lire 80.000.000) rappresenta la terza annualità.

d) lire 300.000.000 al capitolo delle spese per revisione di prezzi (capitolo 48).

Il capitolo 47 relativo alle riparazioni dei danni bellici, essendosi provveduto al ripristino delle opere danneggiate per tali cause, resta solo per memoria onde consentire l'imputazione dei pagamenti residui per gli ultimi lavori in corso e per i saldi.

e) lire 156.800.000, infine, per far fronte alle opere straordinarie ripartite in annualità, alle quali si provvede con due capitoli e cioè uno di lire 6.800.000 (capitolo 49) per i lavori già in gestione della soppressa AA.SS. e uno di 150 milioni (capitolo 50) per quelli autorizzati dall'A.N.A.S. in base alle leggi 12 luglio 1949, numero 460 e 10 agosto 1950 n. 660.

La necessità di mantenere la rete principale delle strade in ottime condizioni in relazione al traffico sempre crescente è sentita in tutti i Paesi.

In Italia l'Azienda nazionale autonoma adempie in quest'opera con encomiabile fervore, e di ciò va data lode all'elevata capacità di chi la dirige ed all'alto senso di dovere, allo zelo ed al sacrificio dei funzionari che la compongono.

c) Nuove costruzioni ferroviarie.

Il Servizio delle nuove costruzioni ferroviarie, già dipendente dalla Direzione generale delle Ferrovie dello Stato, venne trasferito all'Amministrazione dei lavori pubblici in base al decreto legislativo 4 agosto 1924, n. 1262.

Istituendosi, col decreto stesso, il nuovo Ministero delle comunicazioni, oggi trasporti, intese il Governo del tempo assegnare ad esso la competenza dell'esercizio, ed a quello dei lavori pubblici il compito di provvedere alle nuove costruzioni. Ciò, seguendo, per antica tradizione, il giusto criterio che al Ministero dei lavori pubblici, per la sua specifica competenza e la sua idoneità organizzativa, dovrebbero essere assegnati tutti i compiti di costruzione di opere pubbliche.

Con regio decreto 25 marzo 1926, n. 548 fu istituita la Direzione generale delle nuove

costruzioni ferroviarie la quale venne poi soppressa con decreto 16 settembre 1940, n. 1438. L'apposito ruolo del personale venne dichiarato transitorio e quindi in via di eliminazione con regio decreto 11 agosto 1939, n. 1444.

Ne è conseguito che il personale specializzato, che non ha più avuto immissione di nuovi funzionari, si è talmente ridotto di numero da non potere più assolvere soddisfacentemente i compiti affidatigli sia per le opere in corso che per quelle future, mentre non dovrebbe essere dimenticato come il Servizio in passato abbia eseguito opere molto importanti quali le direttissime Roma-Napoli e la Bologna-Firenze. Sarebbe consigliabile la ricostituzione del ruolo con personale assunto a mezzo di pubblico concorso allo scopo di ottenere nuovamente un corpo specializzato.

Attualmente il Servizio è disimpegnato da due divisioni amministrative, e da tre uffici tecnici al centro, oltre che da uffici distaccati, aventi sede nelle località ove si eseguono i lavori.

La vigilanza per la progettazione delle opere è affidata ad un Ispettore generale tecnico.

Notevoli sono le opere in corso di esecuzione, come si rileva dalla tabella *F*, e di ben più vasta mole sono gli studi cui provvede lo stesso Servizio, per le opere che la speciale Commissione interministeriale, incaricata di redigere il piano regolatore delle nuove ferrovie, ha dichiarato di particolare urgenza, in quanto riguardano ferrovie destinate a costituire una indispensabile integrazione o un miglioramento della rete esistente.

Il Servizio stesso sta pure provvedendo all'approntamento dei progetti esecutivi ed alla direzione dei lavori per conto di altri enti, per un importo di lire 5.720.396.000, di cui lire 4.400.000.000 riguardano la parziale costruzione dell'aeroporto intercontinentale di Roma-Fiumicino.

È auspicabile che lo studio della Commissione risponda alle diverse esigenze delle singole regioni e provincie in rapporto sia alla loro importanza agricola, industriale e mineraria, sia all'efficienza dei mezzi di comunicazione già esistenti, con particolare riguardo alle necessità di facilitare il rapido avviamento delle merci dai luoghi di produzione ai centri di consumo mediante l'attuazione di nuovi tronchi ferro-

viari con caratteristiche tecniche adeguate a linee di intenso traffico. Sarebbe auspicabile altresì la costruzione di nuove linee di notevole interesse destinate sia a migliorare l'efficienza dei trasporti in prossimità dei porti, sia a liberare dall'isolamento alcuni capiluoghi di provincia non ancora collegati (Matera) o male allacciati alla rete principale. E qui è da ricordare la difficile situazione della città di Cosenza (ampiamente illustrata nella relazione al disegno di legge del senatore Nicola Vaccaro) che, mentre presenta un progressivo elevato incremento nel campo agricolo, industriale e culturale, rimane tuttavia costretta nelle vecchie difficoltà di comunicazioni ferroviarie specie verso il Tirreno, dove continua a funzionare con disagio la ferrovia a cremagliera tanto poco apprezzata da conservare ancora nel volgo la denominazione di « ferrovia della morte ». Infine dovrebbe essere esaminata la sistemazione della rete ferroviaria ai nostri confini settentrionali mediante nuove opere da attuarsi previ accordi internazionali.

Di fronte a così cospicua attività ed ai maggiori compiti che verranno a gravare sullo stesso Servizio in dipendenza della esecuzione, sia pure parziale, del cennato programma, si presenta la necessità della ricostituzione della Direzione generale, la cui soppressione dipese dal convincimento, dimostratosi erroneo, che le sue attribuzioni fossero per esaurirsi.

È pur vero che si sono manifestate e non da oggi soltanto opinioni favorevoli al passaggio delle Nuove costruzioni ferroviarie al Ministero dei trasporti, ravvisandosi una sufficiente giustificazione nella comunità dei compiti tra le Ferrovie dello Stato e le dette nuove costruzioni, e nella necessità di coordinarli tra loro.

Ma è da ricordare che l'accentramento dei compiti delle nuove costruzioni ferroviarie al Ministero dei lavori pubblici risponde fondamentalmente al criterio, già più sopra ricordato, di organicità razionale, contenuto fin nella legge del 1865 e successivamente in tempi più recenti allargato, per il quale ad esso, per la sua specifica competenza, debbono essere assegnati tutti i compiti di costruzione di opere pubbliche dello Stato, anche se qualche eccezione nella materia della bonifica idraulica e delle sistemazioni montane siasi verificata.

Si confida che l'onorevole Ministro nella di-

TABELLA F.

Numero	DENOMINAZIONE	INDICAZIONE DELLE OPERE	Importo lavori ancora da eseguire Lire
1	Ferrovia Savona-Altare.	Linea a doppio binario della lunghezza di km. 18. È completa nella sede e nell'armamento di un binario. Con i fondi già stanziati si sta provvedendo all'elettificazione di detto binario ed agli impianti speciali. La ferrovia sarà aperta all'esercizio per i primi del 1953	—
2	Sistemazione ferroviaria di Savona.	Riguarda lo spostamento di tutti gli impianti oltre il torrente Letimbro con la costruzione delle nuove stazioni di Savona Mongrifiene e Savona Piazza Doria. Sono in corso i lavori per il Parco merci Savona Fornaci.	8.500.000.000
3	Circonvallazione ferroviaria di Alessandria.	Linea a doppio binario della lunghezza di km. 24, di cui è stata già costruita parte della sede	4.000.000.000
4	Ferrovia Portogruaro-Udine.	Linea a doppio binario della lunghezza di km. 43 da tempo in costruzione	8.000.000.000
5	Raccordi ferroviari di Bologna.	In corso di appalto le deviazioni stradali per l'abolizione del passaggio a livello di Corticella, per l'importo di lire 250 milioni	—
6	Ferrovia Rimini-Novafeltria.	Sono in corso vari lavori di completamento di detta ferrovia, che danneggiata da eventi bellici è stata ripristinata.	—
7	Ferrovia Aulla-Lucca.	Per il completamento di tale ferrovia a semplice binario, si sta provvedendo alla costruzione della galleria del Lupacino lunga km. 7 + 500	1.500.000.000
8	Tronco ferroviario Ellera-Tavernelle.	Linea a semplice binario della lunghezza di km. 23, in corso di completamento. Con le somme già stanziata potrà essere aperta all'esercizio per la fine del corrente anno	—
9	Allacciamenti ferroviari attorno a Roma: a) Tronco Maccarese-Roma Smistamento. b) Tronchi Monterotondo-Torricola con allacciamento a Ciampino e Pontegaleria-Pomezia.	Linea a doppio binario della lunghezza di km. 35, in avanzata costruzione Ferrovia a doppio binario destinate a completare l'anello attorno a Roma, della lunghezza di km. 62. I lavori verranno iniziati quanto prima	7.000.000.000 21.000.000.000
10	Raccordo Bivio Sperone-Porto di Napoli e sistemazione ferroviaria del Porto stesso	Lavori in corso	2.300.000.000
11	Ferrovia di Circonvallazione di Palermo: a) 1° tronco	Linea a semplice binario congiungente la stazione di Palermo-Lolli con quella marittima di Sampolo. Con le somme già stanziata i lavori saranno ultimati per i primi del 1953	—

Segue TABELLA F.

Numero	DENOMINAZIONE	INDICAZIONE DELLE OPERE	Importo lavori ancora da eseguire Lire
	b) 2° tronco.	Linea a semplice binario tra la stazione di Palermo centrale e quella di Palermo-Lolli. I lavori verranno quanto prima iniziati con somme già stanziati	3.100.000.000
12	Ferrovia Villamassargia-Carbonia.	A semplice binario della lunghezza di km. 23. La sede è quasi ultimata e verrà quanto prima iniziata la posa dell'armamento coi fondi già stanziati	600.000.000
13	Raddoppio della ferrovia in esercizio Cagliari-Deimomannu.	Tale raddoppio, della lunghezza di km. 16, è stato richiesto dall'Amministrazione ferroviaria in dipendenza della costruzione della linea Villamassargia-Carbonia. I lavori saranno prossimamente iniziati	4.000.000.000

scussione del bilancio vorrà fornire opportuni ragguagli al Senato.

OPERE MARITTIME.

a) *Classifiche.*

Le opere marittime sono regolate dalle seguenti leggi :

- 1) testo unico 2 aprile 1885, n. 3095;
- 2) regolamento per la esecuzione del predetto testo unico approvato con regio decreto 26 settembre 1904, n. 713;
- 3) legge 14 luglio 1907, n. 542;
- 4) regolamento per la esecuzione della predetta legge approvato con regio decreto 28 maggio 1908, n. 545;
- 5) regio decreto 12 luglio 1912, n. 974, che sostituisce con nuove norme l'articolo 18 del regolamento del 1904;
- 6) regio decreto-legge 4 novembre 1919, n. 2372 (articolo 3);
- 7) legge 3 agosto 1949, n. 589, articolo 9.

In base al cennato testo unico 2 aprile 1885 i porti e le rade del territorio nazionale sono classificati in due categorie:

la prima categoria comprende i porti e le spiagge che interessano la sicurezza della navigazione generale e servono unicamente e pre-

cipuamente a rifugio, o alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato;

la seconda categoria i porti e gli approdi che servono precipuamente al commercio.

I porti della seconda categoria si suddividono in quattro classi.

Il Ministero dei lavori pubblici, interviene direttamente e totalmente, con assunzione di spesa a proprio carico per i porti classificati nella 1ª categoria.

Tale intervento si esplica pure direttamente per i porti delle prime tre classi della seconda categoria, con la rivalsa però, in sede di consuntivo, della spesa, nei riguardi delle Province e dei Comuni interessati, secondo le percentuali previste dalla legge.

Per i porti e le rade della 4ª classe, di preminente interesse locale, la iniziativa spetta al Comune o alla Provincia interessata; lo Stato, prima della legge 3 agosto 1949, n. 589, vi interveniva in base alla legge 14 luglio 1907, n. 542, concedendo all'Ente locale un sussidio nella misura del 50 per cento della spesa. Attualmente, a norma dell'articolo 9 della cennata legge del 1949, lo Stato può concedere un contributo trentacinquennale del 4 per cento della spesa stessa; tale contributo è elevato al 5 per cento per i porti dell'Italia meridionale e delle isole.

Nella tabella G sono indicati i lavori con i

TABELLA G.

N. d'ordine	LAVORI PER I QUALI SONO STATI GIÀ CONCESSI O PROMESSI CONTRIBUTI	Importo spesa presunta
PROVINCIA DI SAVONA.		
1	Alassio - Costruzione porto peschereccio L.	350.000.000
2	Varazze - Costruzione porto peschereccio	250.000.000
3	Finale Ligure - Miglioramento approdo	70.000.000
PROVINCIA DI GENOVA.		
4	Rapallo - Costruzione pontile	38.500.000
PROVINCIA DI LIVORNO.		
5	San Vincenzo - Miglioramento approdo	9.000.000
PROVINCIA DI FERRARA.		
6	Mesola - Sistemazione del porto di Goro e relativa escavazione	31.200.000
PROVINCIA DI FORLÌ.		
7	Riccione - Sistemazione del porto canale	6.800.000
PROVINCIA DI ASCOLI.		
8	Porto San Giorgio - Costruzione pontile	120.000.000
PROVINCIA DI LATINA.		
9	Sperlonga - Costruzione approdo peschereccio	64.000.000
PROVINCIA DI NAPOLI		
10	Meta - Sistemazione scogliera e strada di accesso	8.000.000
11	Vico Equense - Prolungamento molo Marina Equa	34.000.000
PROVINCIA DI SALERNO.		
12	Cetara - Costruzione porto peschereccio	140.000.000
13	Positano - Costruzione pontile approdo	25.000.000
14	San Marco - Costruzione porto peschereccio	150.000.000
PROVINCIA DI COSENZA.		
15	Cetraro - Costruzione porto peschereccio	316.000.000
PROVINCIA DI TARANTO.		
16	Maruggio - Costruzione a Campo Marina	50.000.000
PROVINCIA DI LECCE.		
17	Nardò - Costruzione due scali di alaggio a Santa Cesarea e Santa Caterina	7.500.000
18	Gagliano del Capo - Costruzione approdo peschereccio a Novaglie . . .	7.000.000
19	Santa Foca - Costruzione approdo peschereccio	35.000.000
20	Castro Marina - Costruzione porto peschereccio	48.000.000
PROVINCIA DI BRINDISI.		
21	Fasano - Sistemazione porto peschereccio Savellettri	22.000.000
PROVINCIA DI BARI.		
22	Bisceglie - Escavazione e riparazione diga di ponente	40.000.000
23	Giovinazzo - Costruzione porto peschereccio	145.000.000
PROVINCIA DI MESSINA.		
24	Patti - Costruzione pontile	10.000.000
PROVINCIA DI PALERMO.		
25	Santa Flayia - Ampliamento porto peschereccio a Porticello	450.000.000

relativi importi, per i quali lo Stato è intervenuto in applicazione della legge n. 589.

Da quanto si è detto risulta che la classificazione dei porti è oggi basata esclusivamente sul traffico delle merci. Non è tenuto alcun conto, infatti, del movimento dei passeggeri e tale mancanza si risente soprattutto nella disposizione che indica quali siano le opere concernenti il transito dei passeggeri.

I criteri della classificazione dei porti e il sistema dei contributi portuali è complesso e macchinoso; basti pensare infatti che, nonostante le variazioni indubbiamente avvenute nel movimento delle merci, nelle comunicazioni, nelle popolazioni degli enti chiamati a contribuire nella spesa per opere marittime, ecc., oggi la classifica di quasi la totalità dei porti nazionali ed il riparto tra gli enti chiamati a contribuire sono tuttora quelli che furono fissati nella prima applicazione del testo unico.

Sarebbe pertanto necessaria una conveniente riforma, tenendo conto anche del movimento dei passeggeri e dell'industria della pesca e concentrando fra pochi enti locali la ripartizione dei contributi.

Un'altra categoria non contemplata è quella dei porti pescherecci. Occorrerebbe provvedere alla classifica di detti porti (per la maggior parte di 4^a classe) al fine di consentire l'intervento dello Stato nella esecuzione di opere dirette a costituire od a migliorare gli approdi.

La Commissione raccomanda pertanto all'onorevole Ministro di porre allo studio la suddetta riforma.

b) Difesa degli abitati dalle corrosioni del mare.

Tale materia è regolata dalla citata legge 14 luglio 1907, n. 540. Con l'articolo 14 di detta legge è previsto, che, nel caso di abitati minacciati dalle corrosioni del mare, i Comuni interessati facciano domanda al Ministero dei lavori pubblici per la difesa dell'abitato. I lavori vengono eseguiti dallo Stato che anticipa tutta la spesa salvo l'impegno del Comune interessato di assumere a proprio carico il 25 per cento della spesa stessa, mediante rimborso da effettuarsi dopo il collaudo e dilazionabile in venti rate annuali senza interessi.

c) Funzione economica dei porti.

Assai importante ed altrettanto spesso trascurata è la funzione economica degli scali marittimi. Le decisioni relative all'esecuzione di nuove opere marittime o al miglioramento di quelle esistenti devono essere adottate avendo riguardo appunto a tale funzione, e cioè tenendo presenti la reale importanza e le esigenze economiche del retroterra, di cui un porto è lo sbocco marittimo; la necessità di circoscriverne la relativa valutazione ad un retroterra che non abbia interferenze con territori già adeguatamente serviti da altri porti; la convenienza di studiare le attrezzature in relazione non solo alla quantità ma alla qualità dei traffici di ciascun porto; la necessità di coordinarne le esigenze e le possibilità col sistema delle comunicazioni stradali, ferroviarie e fluviali. Si tratta, in poche parole, della necessità di valutare ciascun problema portuale opportunamente nel quadro delle esigenze della vita nazionale e delle possibilità produttive della Nazione.

Queste valutazioni sono di natura tale che non possono rimanere affidate ad una visione ristretta e locale dei problemi delle opere pubbliche, ma devono essere avocate agli organi centrali del Ministero dei lavori pubblici, che possono adeguatamente effettuarle, col consiglio e la cooperazione delle altre Amministrazioni centrali interessate quali, soprattutto, i Ministeri della marina mercantile, dell'industria, dell'agricoltura e, in taluni casi, del Ministero della difesa. Questi criteri sono già prevalsi nell'attribuzione delle competenze alle Regioni siciliana e sarda, da cui sono state appunto escluse le grandi opere pubbliche di interesse prevalentemente statale, tra le quali figurano quelle afferenti ai porti di 1^a categoria e a quelli di 2^a categoria, 1^a, 2^a e 3^a classe.

Il problema è stato qui accennato per grandi linee e su di esso avrà modo il Senato di intrattenersi più specificamente allorché sarà sottoposto al suo esame l'apposito disegno di legge che il Ministero dei lavori pubblici ha già trasmesso all'altro ramo del Parlamento.

d) *Personale specializzato.*

La gestione dei lavori marittimi è attualmente frazionata tra 40 uffici del Genio civile. In generale essa costituisce una parte non preponderante dell'attività degli Uffici stessi, in quanto la mole di lavoro di gran lunga maggiore di questi è rappresentata dalla gestione delle altre numerose categorie di opere pubbliche. La materia marittima pertanto è affidata quasi sempre a personale tecnico generico, e la cui specializzazione, che richiederebbe un lungo e continuo periodo di applicazione e di esperienze, non può facilmente formarsi, perchè il personale stesso è obbligato ad occuparsi anche di attività di altra natura ed è soggetto a frequenti spostamenti tra una sezione e l'altra. Deriva da ciò che assai spesso la progettazione e l'esecuzione delle opere marittime, che quasi sempre hanno grande importanza tecnica e sono di notevole entità economica, vengono affidate a persone d'insufficiente esperienza.

Già in passato la necessità per la materia marittima di personale specializzato fu sentita e furono perciò creati taluni uffici del Genio civile marittimi, e precisamente quelli di Livorno, Napoli, Venezia e Trieste (a Genova non fu istituito in quanto esisteva ed esiste tuttora il Consorzio autonomo del porto con uno speciale ufficio tecnico), nella cui circoscrizione ricadevano i porti nazionali più importanti. Potè così affermarsi una tradizione tecnica che molto giovò allo Stato per la sistemazione e l'ampliamento di numerosi scali marittimi e per la difesa delle sue spiagge più esposte, e in questi Uffici speciali si formarono uomini di rara competenza in opere portuali, la cui rinomanza varcò i confini nazionali e che, all'estero, tennero alto in questo campo il prestigio del nostro Paese, come già Luigi Luiggi ed Ignazio Inglese, ed ora l'attuale presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, professor Luigi Greco.

Senonchè, soppressi nel 1933 tali Uffici con conseguente passaggio della competenza di essi ai cennati quaranta uffici del Genio civile, di personale specializzato non è rimasto che qualche anziano elemento direttivo, che fa parte del

Consiglio superiore dei lavori pubblici, nonchè alcuni geometri prossimi ad essere collocati a riposo per limite di età.

ACQUE ED IMPIANTI ELETTRICI.

a) *Opere idrauliche.*

Le opere idrauliche sono tuttora regolate sostanzialmente dal testo unico 25 luglio 1904, n. 523, modificato dalla legge 13 luglio 1911, n. 774.

L'articolo 29 di questa legge disponeva che si provvedesse a coordinare in testo unico le norme in essa contenute con quelle del testo unico del 1904 che non erano state abrogate. Furono all'uopo successivamente nominate varie Commissioni, e l'ultima, nel 1938, assolse il suo compito, presentando un nuovo schema che venne in massima approvato dal Consiglio superiore in assemblea generale il 16 novembre 1940. Sulla base delle osservazioni e dei rilievi del Consiglio superiore fu elaborato da apposita Commissione un nuovo schema di testo unico; e poichè esso, per i nuovi criteri adottati, nonchè per il diverso ordine e le diverse intestazioni date alle norme, eccede i limiti della delegazione legislativa contenuta nell'articolo 29 della legge del 1911, per la sua emanazione è stata richiesta una nuova delega legislativa.

Traendo ammaestramento dalla esperienza converrebbe nel nuovo testo unico estendere la vigilanza su tutti i corsi d'acqua, ampliando il Corpo degli agenti (guardiani idraulici) con indirizzo di reclutamento, addestramento e mobilità più aderente ai bisogni della difesa. Sarebbe da esaminare se non convenisse unificare le funzioni tecniche di ogni unità idrografica importante: così per tutto il Po in un apposito magistrato (oggi la competenza è suddivisa tra l'Ispettorato del Po, il Magistrato alle acque ed i Provveditorati della Valle Padana); per l'Adige ed i fiumi del Veneto nel Magistrato alle acque come oggi avviene; per il Tevere nell'Ispettorato del Tevere; per gli altri fiumi converrebbe provvedere presso ogni Provveditorato all'istituzione di apposito Servizio tecnico-idraulico diretto da un Ispettore generale del Genio civile.

Tale gerarchia tecnica-idraulica avrebbe alla sua base il Corpo degli agenti (guardiani idraulici) a reclutamento regionale istruiti durante un periodo di prova.

Nelle previsioni del nuovo testo unico dovrebbe trovare altresì sede una innovazione di classifica da farsi per tratti dei corsi d'acqua anziché con una delimitazione riferita alle singole opere di difesa.

b) Servizio idrografico.

Si tratta di un Servizio attraverso il quale lo Stato compie un'azione tecnica fondamentale per l'utilizzazione delle acque, nonché per la difesa da esse. Non è concepibile infatti una razionale utilizzazione idro-elettrica, irrigua o potabile, od una efficiente difesa dalle acque nocive, od uno stabile risanamento di terreni paludosi, od un proficuo sfruttamento di acque sotterranee senza avere prima ricavato con lunghe e metodiche ricerche i dati idrologici necessari a risolvere i vari problemi. A ciò appunto provvede il Servizio idrografico, la cui opera in passato ha avuto attestazioni di benemerenzza anche nel campo internazionale. La sua efficienza è venuta però diminuendo dopo la guerra soprattutto per la scarsità dei mezzi finanziari destinati nei vari bilanci e per la conseguente carenza di personale. Ne dà conferma un semplice raffronto fra gli stanziamenti annuali di prima e di dopo la guerra: di fronte ai 3 milioni di allora il capitolo 50 prevede ora soltanto 40 milioni! Già l'onorevole Ministro, rispondendo ad apposita interrogazione rivoltagli dal senatore Buizza, ebbe a riconoscere l'importanza e l'utilità del servizio idrografico a segno da assicurare l'onorevole interrogante che avrebbe insistito presso il Ministero del tesoro per ottenere maggiori fondi. Il solo confronto con lo stanziamento dell'anteguerra e con le maggiorate esigenze di prestazione rivela una assai forte stridenza che non tollera ulteriori indugi per l'auspicato incremento reso ancor più vivo dai recenti avvenimenti alluvionali. Per cui la Commissione esprime un voto preciso all'onorevole Ministro perchè cerchi di ottenere che senza ulteriori dannosi rinvii la cifra dello stanziamento attuale possa essere almeno raddoppiata.

c) Criteri generali per la utilizzazione delle acque.

Nella materia delle acque pubbliche ed impianti elettrici il Ministero dei lavori pubblici si limita a concedere l'utilizzazione delle acque e ad accordare l'autorizzazione alla costruzione ed esercizio di impianti elettrici (linee di trasporto e distribuzione di energia elettrica, centrali termoelettriche) secondo le norme previste dal testo unico di leggi sulle acque e sugli impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775.

Nel campo delle agevolazioni lo stesso Ministero interviene soltanto nel concedere sovvenzioni e contributi nei casi previsti dal citato testo unico (costruzioni di serbatoi per uso idroelettrico ed irriguo) e dalle leggi speciali (decreti legislativi 17 maggio 1946, n. 505 e 15 marzo 1948, n. 136 per gli impianti idroelettrici della Sicilia e della Sardegna; legge 29 maggio 1951, n. 457 per gli impianti elettrici nel Mezzogiorno e nelle isole; legge 3 agosto 1949, n. 589 per fornire di energia elettrica i Comuni che ne sono sprovvisti).

Pur ravvisandosi necessario mantenere immutati i principi fondamentali della legislazione, l'esperienza di molti anni di applicazione del predetto testo unico e delle disposizioni successive ha consigliato l'apprestamento di norme modificative e interpretative sia allo scopo di impedire il monopolio e l'accaparramento nelle utilizzazioni delle disponibilità idriche nazionali, sia per liberalizzare gli scambi internazionali di energia elettrica e tutelare l'economia delle zone montane.

Apposito disegno di legge risulta presentato al Parlamento da parte del Ministero dei lavori pubblici, ma la VII. Commissione della Camera — in pendenza dell'esame di esso — ha riconosciuto di dover discutere senza indugio un altro provvedimento legislativo, limitato alle norme relative all'economia delle zone montane.

Nel settore elettrico è stato pure riconosciuto necessario apprestare norme atte a rafforzare l'attività e i poteri dello Stato, dato che di fronte alla situazione attuale del Paese e allo sviluppo tecnico ed economico del settore, la legislazione vigente presenta manchevolezze che spesso rendono l'Amministrazione statale

carente, o quasi, di poteri nei confronti dei concessionari.

La soluzione è stata variamente raffigurata: taluni propenderebbero per la creazione di apposita azienda nazionale, altri sostengono che sia sufficiente una forma di dirigismo attraverso l'istituzione di un Comitato nazionale per l'elettricità. La prima verrebbe ad accentrare l'iniziativa e l'esecuzione, il secondo invece avrebbe il compito di provvedere alla disciplina, al controllo e al coordinamento delle attività inerenti alla produzione, al trasporto, alla distribuzione e alla utilizzazione dell'energia elettrica, in modo da assicurare unità direttive in tutto il territorio dello Stato.

L'impostazione esorbita dal campo strettamente tecnico ed anche da quello economico perchè assume carattere di preminenza l'aspetto politico. Sotto questo profilo il problema si presenta all'attenzione anche degli altri Paesi. Ma qualunque sia il punto di vista altrui, in Italia il ritmo intenso dell'incremento del consumo esige un appropriato tempestivo intervento che sappia rilevare i bisogni ed avvisare quali siano i mezzi più convenienti per soddisfarli. Si determina così un frazionamento di attività sia nei termini della produzione che nel tempo occorrente per l'attuazione dei nuovi impianti. L'organismo che deve provvedervi deve essere dotato di una agilità conveniente che manca negli organismi statali o parastatali mentre si appartiene tipicamente all'iniziativa privata. La quale deve essere coordinata per una idonea utilizzazione delle risorse nazionali e per il più conveniente impiego dell'energia prodotta sia territorialmente che in funzione delle varie attività produttive nazionali o dei vari bisogni di altra natura che devono utilizzarla. A questa finalità sembra corrispondere più appropriatamente il Comitato nazionale avente le funzioni di indirizzo e di coordinamento sopra indicate. Comunque, data l'urgenza e l'opportunità di una soluzione, si raccomanda all'onorevole Ministro di predisporre senza indugio il provvedimento da sottoporre all'esame del Parlamento.

d) Impianti idroelettrici.

Passando all'esame più specifico delle utilizzazioni idroelettriche si osserva che la situazione

degli impianti di produzione subito dopo la guerra e cioè al 31 dicembre 1946 era la seguente:

	Potenza installata kW	Produzione milioni kWh
Impianti idroelettrici . . .	5.207.017	16.113
» termici	725.508	571
» geoelettrici . . .	68.995	239
Totale . . .	6.001.520	16.923

Al 31 dicembre 1951 la situazione era la seguente:

	Potenza installata kW	Produzione milioni kWh
Impianti idroelettrici . . .	7.110.000	26.181
» termici	1.007.332	1.052
» geoelettrici . . .	252.365	1.585
Totale . . .	8.369.697	28.818

L'incremento di 2.369.000 kW di potenza e di ben 12 miliardi di kWh, verificatosi dal 1946 al 1950, è stato ottenuto sia con la ricostruzione degli impianti distrutti dalla guerra che con l'attuazione del cosiddetto « Piano nazionale » che le Società idroelettriche presero impegno, nel 1948, di attuare a seguito dell'accordato aumento delle tariffe.

Il « Piano nazionale » è stato pressochè ultimato. Con l'attuazione di esso e con la costruzione di altri impianti ivi non previsti, è stato possibile coprire, senza ricorrere a restrizioni, il consumo degli anni 1950 e 1951, essendo in tali anni ritornate normali le condizioni idrologiche.

Secondo computi fatti in base al presumibile incremento dei consumi, il fabbisogno per gli anni 1952-53-54, sarebbe il seguente:

1952	miliardi di kWh	30,0
1953		32,1
1954		34,4
1955		36,8

Mettendo in conto una riserva intorno ai tre miliardi kWh, il fabbisogno alla fine del 1955 risulterebbe di circa 40 miliardi di kWh. Nel periodo dal 1952 al 1955 si dovrebbe perciò realizzare un incremento della produzione di 11 miliardi circa di kWh.

Il predetto fabbisogno è stato calcolato in base ad un incremento medio dell'ordine del 7 per cento; l'incremento della produzione del 1951 rispetto a quella del 1950 è stato invece del 17,7 per cento, il che ha dimostrato come i consumi siano aumentati più del previsto.

Per far fronte alle maggiori necessità occorrerebbe studiare un nuovo piano di adeguamento, a cui corrisponderebbe certamente una spesa notevole che, riferita anche alle reti di distribuzione a bassa, media ed alta tensione, importerebbe indubbiamente una spesa dell'ordine di grandezza di alcune centinaia di miliardi. Il problema è di estrema attualità. Giova infatti tener presente che al fabbisogno del 1951, il cui incremento rispetto al 1950 è stato di ben 4 miliardi, si è potuto far fronte grazie alle favorevolissime condizioni idrologiche, che hanno consentito di sfruttare al massimo il macchinario installato.

Se le condizioni idrologiche dovessero essere sfavorevoli (come sono state nei primi due mesi dell'anno in corso) la situazione potrebbe diventare grave; in effetti nell'Italia settentrionale si è già ricorsi, per far fronte ai consumi, alla *produzione termica*.

Occorre pertanto che siano presi gli opportuni provvedimenti di Governo per accelerare la ultimazione degli impianti in corso (i cui lavori sono stati praticamente sospesi) e iniziare rapidamente i nuovi onde far fronte al fabbisogno.

e) *Utenze irrigue.*

Altro problema di vitale importanza per la Nazione, in relazione agli sviluppi della irrigazione ed al potenziamento della produzione agricola, è rappresentato dal coordinamento delle utenze irrigue con quelle idroelettriche.

L'argomento ha formato oggetto di apposito convegno, tenuto in Milano ad iniziativa dell'Associazione nazionale delle bonifiche e delle irrigazioni e dell'Unione italiana fra le Camere di commercio; e, in seguito ai voti espres-

si dal detto Convegno, è stata nominata una Commissione allo scopo di proporre le norme legislative e regolamentari ritenute necessarie per attuare l'auspicato coordinamento.

Tale lavoro è seguito con viva attenzione, data la grande importanza che la materia ha per l'economia italiana, essendovi intimamente connesso ogni progresso industriale, agricolo e civile della Nazione.

Sarebbe quindi opportuno che alla trattazione delle complesse questioni tecnico-amministrative inerenti a tale problema fossero dedicate maggiori cure da parte dell'Amministrazione dei lavori pubblici.

f) *Esame delle spese.*

Uno sguardo più dettagliato ai capitoli del bilancio consente una visione più specifica delle ragioni esplicative degli stanziamenti.

1. *Parte straordinaria.*

Cap. 145. — Le lire 300.000.000 costituiscono lo stanziamento per le sole opere di navigazione interna in esecuzione diretta da parte dell'Amministrazione centrale (e cioè per i lavori lungo tutte le vie navigabili d'Italia, escluse quelle ricadenti nella circoscrizione del Magistrato alle acque), nonché per la concessione di concorsi e sussidi per le opere idrauliche di IV e V categoria, e per la concessione di sussidi — riferiti, beninteso, ad opere idrauliche — di cui all'articolo 321 della legge sui lavori pubblici.

La gestione delle opere idrauliche di II e di III categoria è infatti attribuita agli Istituti decentrati, e le spese per tali opere sono comprese nei capitoli generali per l'esecuzione di opere pubbliche di carattere straordinario (capitoli 170, 172, 174, 176, 178, 180, 182, 184, 186, 188, 190, 193, 195, 197, 200, 202, 206). Sulle lire 32.454.600.000 stanziati complessivamente in tali capitoli, una parte aliquota sarà destinata alle opere idrauliche di II e di III categoria, alle opere di navigazione ricadenti nella circoscrizione del Magistrato alle acque ed alla sistemazione dei corsi d'acqua di pianura dell'Italia meridionale.

Con le sopraindicate lire 300.000.000, in gestione dell'Amministrazione centrale, si dovrebbe

be provvedere anzitutto a vari interventi per il ristabilimento di opere di navigazione lungo il Po, specie nel tratto tra Foce Adda e Foce Mincio. Si dovrebbe provvedere anche al completamento di opere già iniziate e tra l'altro al completamento del porto fluviale sul Po a Cremona, ormai in fase di esecuzione assai avanzata, al completamento del Porto Catena di Mantova, ecc. Altri interventi dovrebbero essere attuati per assicurare l'efficienza di importanti vie d'acqua interna della Val Padana (specialmente i Navigli lombardi), il Tevere, l'Arno, ecc.

Cap. 215. — Si chiarisce che 1.500.000.000 di lire costituiscono la disponibilità per nuovi impegni da assumere nell'esercizio 1952-53, sia per il pagamento di contributi previsti dagli articoli 73 e seguenti del testo unico 11 dicembre 1933, n. 1775 (serbatoi e laghi artificiali e altre opere regolanti il deflusso delle acque pubbliche), dalle leggi speciali per la Sicilia e la Sardegna (decreti legislativi 17 maggio 1946, n. 505 e 5 marzo 1948, n. 136), sia per il pagamento delle sovvenzioni previste dalla legge 29 maggio 1951, n. 437 (sovvenzioni per la produzione di energia elettrica nel Mezzogiorno e nelle isole).

Le lire 2.213.146.000 rappresentano invece le annualità da pagare per i contributi e le sovvenzioni di cui sopra per impegni assunti nei precedenti esercizi o da assumere nell'esercizio 1951-52.

I contributi e le sovvenzioni sopra cennati si riferiscono quindi alla costruzione di impianti idroelettrici di ditte concessionarie di derivazione d'acqua pubblica e non ad opere a cura diretta dello Stato.

Cap. 217. — I fondi di cui all'articolo 217 riguardano le opere idrauliche da eseguire con pagamento differito in annualità, in concessione od in appalto diretto, in base alle leggi 12 luglio 1949, n. 460, e 10 agosto 1950, n. 660. L'attuazione di tali leggi è stata tutt'altro che agevole, specie per le difficoltà incontrate dai concessionari e dagli appaltatori per ottenere lo sconto delle annualità statali da parte degli Istituti di assicurazione e di credito che effettuano normalmente operazioni del genere.

Comunque risulta che circa il 70 per cento dei lavori stessi è stato già appaltato o con-

cesso, ed è stata già impegnata una annualità complessiva di lire 580.724.937 in confronto a quella complessiva di lire 948.131.000 autorizzata: resta quindi da impegnare una annualità di lire 367.406.063.

2. Parte ordinaria.

I fondi stanziati, sulla parte ordinaria negli appositi capitoli da pagina 31 a pagina 38 del disegno di legge, per la manutenzione delle opere idrauliche e di navigazione (sia di competenza dell'Amministrazione centrale che degli Istituti decentrati) sono assolutamente insufficienti. Essi rappresentano, data la svalutazione della moneta, circa un terzo degli stanziamenti dell'anteguerra. Se si tiene conto che durante il periodo bellico la manutenzione delle opere in parola è stata scarsissima e talora nulla, risulta ancora più evidente quanto siano inadeguati gli attuali stanziamenti. E non è affatto da escludere che la prolungata deficienza di manutenzione delle opere idrauliche dopo la guerra, pur non avendo contribuito a determinare le rotte degli argini del Po nel novembre 1951, rotte che furono causate per tracimazione dipendente dall'eccezionale volume delle acque di piena, abbiano potuto aggravare i danni minori verificatisi lungo tutte le arginature.

La Commissione raccomanda perciò all'onorevole Ministro di voler insistere presso il collega del Tesoro per ottenere — con variazioni in corso di esercizio — che gli stanziamenti per la manutenzione delle opere idrauliche siano portati ad un adeguato livello, tenuto conto che ad essa non si può provvedere con i fondi di parte straordinaria perchè le manutenzioni hanno carattere ben diverso dalle riparazioni. La mancata o non adeguata manutenzione importa un continuo e progressivo deperimento delle opere con grave danno per la difesa idraulica.

EDILIZIA.

a) Principi ordinativi.

La competenza del Ministero dei lavori pubblici in materia edilizia si esplica nella concessione di contributi, per agevolare la costruzione di case popolari, agli Istituti autonomi

per le case popolari, ai Comuni, alle Provincie, ai vari enti e società non aventi scopo di lucro ed alle cooperative edilizie. Accanto a questa attività non può passare sotto silenzio quella che lo stesso Ministero esplica direttamente per la ricostruzione dei paesi terremotati, nella Sicilia, nella Calabria, nell'Abruzzo ed in altre Regioni disastrose, col sistema asismico, attività che non è ancora finita perchè esistono tuttora zone baraccate ed edifici pubblici che aspettano di essere ricostruiti, ed è auspicabile che il Governo non voglia frapporre ulteriori indugi per chiudere questa pagina dolorosa che, per la regione Calabro-Sicula, è aperta ormai da oltre quaranta anni.

La sua competenza si esplica altresì nella concessione di contributi per costruzione di edifici scolastici, asili infantili e loro arredamento, nonchè nella riparazione, tramite i Provveditorati alle opere pubbliche, nella sistemazione e nel completamento degli edifici demaniali, nel consolidamento e restauro degli edifici aventi carattere monumentale ed artistico, danneggiati dalla guerra e nei lavori di riparazione di danni bellici degli edifici di pertinenza degli enti locali.

Prima di esaminare particolarmente queste varie attività occorre soffermare l'attenzione su di un principio di ordine generale. Il problema dell'edilizia dovrebbe essere trattato in modo totale ed unitario. Troppi enti si occupano di edilizia con dispersione di mezzi e di energie, pur rispondendo nel merito la loro opera ad improrogabili necessità di ordine sociale. E così il Ministero del lavoro, attraverso l'INA-Casa, va realizzando un vasto programma costruttivo, l'URRA-Casas va attuando anche un suo importante piano la cui importanza può agevolmente desumersi dalla tabella H, il Ministro dell'agricoltura fiancheggia le costruzioni rurali.

Si propone, a questo punto, il problema se convenga concentrare tutte le diverse attività in un unico organismo, o se sia miglior partito porle sotto la direttiva ed il controllo del Ministero dei lavori pubblici, che, per la sua tradizionale esperienza, potrebbe regolarle con unità di criterio.

Da tale impostazione comprensiva esula evidentemente la parte riferita all'autonoma iniziativa privata, nel senso che quivi è lasciato

a ciascun individuo di indirizzare la propria attività nei termini che ritiene più consentanei con i suoi bisogni. Ma, data l'appartenenza anche di questo profilo al contenuto sociale del fenomeno « edilizia », è da ritenere indubbio che anche qui debba interpersi l'attività statale proprio a mezzo del Ministero dei lavori pubblici al quale, invero, andrebbe attribuito il compito di creare l'ambiente adatto a richiamare il capitale per un più adeguato sviluppo delle iniziative mediante agevolazioni fiscali, esenzione dei dazi sui materiali da costruzione, facilitazioni di trasporti e quanto altro occorra per l'attuazione di tali iniziative.

L'edilizia popolare ed economica invece presenta un aspetto diverso per una maggiore uniformità di bisogni che determina una forma più standardizzata nella costruzione e nella impostazione degli alloggi. Queste speciali caratteristiche portano a considerare l'opportunità di un organismo autonomo per l'edilizia popolare ed economica sotto la vigilanza e la responsabilità politica del Ministro dei lavori pubblici e retto da un Consiglio tecnico-amministrativo nel quale dovrebbero trovar posto gli esponenti delle varie capacità comunque interessati a questa attività edilizia.

Ma anche qui il problema finanziario è imponente. Si è cercato di fronteggiarlo con la legge 10 agosto 1950, n. 715, la quale prevede la concessione di mutui di favore al 4 per cento nei limiti del 75 per cento della spesa. Essa però ha incontrato difficoltà di applicazione perchè gli Istituti di credito fondiario ed edilizio non trovano nel valore della costruzione sufficiente garanzia per l'investimento durante il lungo periodo di ammortamento di 35 anni in cui il mercato edilizio può andare soggetto ad oscillazioni; e perciò gli enti stessi tendono a consentire mutui in misura inferiore al 75 per cento. Ciò non pertanto le difficoltà sorgono anche nell'applicazione funzionale della legge giacchè su 2711 domande esaminate a tutto il febbraio scorso ne sono state approvate soltanto 1827 per un complessivo ammontare di lire 16.840.978.165. Però l'esecuzione dei lavori rimane ostacolata dalla difficoltà a trovare i mutui. Ne consegue perciò la necessità di affrontare il problema finanziario con consapevole senso di immediatezza, tenendo in particolare conto il contenuto sociale del fenomeno

TABELLA H.

PRIMA GIUNTA U.N.R.R.A.-CASAS

LAVORI IN CORSO NEL PRESENTE ESERCIZIO FINANZIARIO 1951-52

LOCALITÀ	IMPORTO	APPARTAMENTI
EMILIA.		
1. Castelmaggiore L.	50.274.000	n. 32
2. Castelbolognese	37.260.000	» 24
3. Modigliana	71.554.000	» 40
4. Casola Valsenio	42.234.000	» 24
5. Castel San Pietro	19.877.000	» 12
TOTALE L.	221.199.000	n. 132 per vani 757
TOSCANA.		
6. Castelnuovo Garfagnana L.	27.817.000	n. 12 per vani 66
VENETO.		
7. Monfalcone L.	23.922.000	n. 12
8. Gorizia	23.067.000	» 12
9. Verona (Cadidavid)	38.084.000	» 24
10. Verona (Parona)	43.556.000	» 28
11. Udine	101.586.000	» 60
12. Venezia (Marghera)	100.286.000	» 60
TOTALE L.	330.501.000	n. 196 per vani 1.139
ABRUZZI.		
13. Lama dei Peligni L.	35.189.000	n. 16
14. Castel di Sangro	81.824.0000	» 40
15. Orsogna	35.139.000	» 16
16. Rionero Sannitico	45.134.000	» 24
17. Capracotta	37.812.000	» 20
TOTALE L.	235.098.000	n. 116 per vani 684
TOTALI L.	814.615.000	n. 456 per vani 2.646

segue TABELLA H.

LOCALITÀ	IMPORTO	APPARTAMENTI
<i>Riporto totali</i> . . . L.	814.615.000	n. 456 per vani 2.646
SICILIA.		
18. Modica L.	124.636.000	n. 60
19. Scicli	109.068.000	» 48
20. Barrafranca	108.251.000	» 36
21. Regalbuto	75.306.000	» 28
22. Gela	105.124.000	» 40
23. Butera	63.779.000	» 32
TOTALE . . . L.	586.164.000	n. 244 per vani 1.654
LOMBARDIA.		
24. Revere L.	39.734.000	n. 24 per vani 138
LAZIO.		
25. Piedimonte San Germano L.	28.789.000	n. 16
26. Ceccano	72.324.000	» 40
27. Palestrina	67.751.000	» 36
28. Frascati	118.018.000 ⁷⁴	» 60
TOTALE . . . L.	286.882.000	n. 152 per vani 868
CALABRIA.		
29. Scilla L.	78.604.000	n. 32 per vani 188
TOTALI GENERALI . . . L.	1.806.000.000	n. 908 per vani 5.494

Per il programma di lavori da eseguirsi nell'esercizio finanziario 1952-53, si attendono le decisioni del Comitato U.N.R.R.A-Casas in relazione alle disponibilità di fondi ed alla possibilità di ulteriori finanziamenti.

edilizio che interessa tante modeste categorie di lavoratori. Ed è imprescindibile dovere dello Stato concorrere con ogni mezzo possibile ad assecondare la soddisfazione di questo bisogno primario del cittadino, cercando soprattutto di rendere facile e meno costosa l'acquisizione del capitale attraverso opportuni congegni finanziari.

b) *Edilizia sovvenzionata.*

1) *Privata.*

Le norme inerenti all'edilizia privata risentono delle diverse condizioni dei tempi successivi in cui sono state emanate, per cui si presentano talvolta slegate o anche contrastanti. Sarebbe necessario curarne il coordinamento attraverso l'elaborazione di un nuovo testo unico.

Ma non basta, perchè alcune norme attuali si mostrano non più corrispondenti alle odierne esigenze, mentre si sente il bisogno di nuove disposizioni rese necessarie dalle situazioni che si sono venute sviluppando.

Così, per ricordare taluni di tali nuovi disciplinamenti, si osserva che la Cassa depositi e prestiti per concedere i mutui agli Istituti di case popolari, non richiede la garanzia ipotecaria sugli stabili da costruire o su altri già costruiti, bensì si copre del rischio con le delegazioni comunali sulle sovraimposte e sull'imposta di consumo. Ciò determina gravissime difficoltà per l'attuazione dei programmi costruttivi degli Istituti, in quanto, molto spesso, i Comuni non sono in grado di accordare dette delegazioni sia perchè su di esse non vi sono più disponibilità sia perchè intendono riservarsele per garantire mutui da contrarre direttamente con la Cassa depositi e prestiti e da impiegare quindi nel finanziamento di opere comunali.

Ne consegue che spesso gli Istituti, non trovando finanziamenti presso i pochi altri enti parastatali che concedono mutui del genere, non hanno modo di realizzare i programmi costruttivi, lasciando inutilizzati i contributi concessi dal Ministero.

Occorrerebbe all'uopo che la Cassa potesse coprire il rischio mediante accensione di ipoteca

di primo grado sulle aree e sulle costruzioni e che vi si aggiungesse la garanzia dello Stato. La quale funzionerebbe in maniera che, in caso di inadempienza, lo Stato si sostituirebbe all'ente mutuante in tutte le ragioni di diritto nei confronti dell'ente mutuatario.

Altro grave ostacolo allo sviluppo dell'edilizia popolare è frapposto dall'alto costo delle aree edificatorie. Specialmente le cooperative edilizie risentono le conseguenze del rincarimento, spesso artificioso, del prezzo dei suoli edificatori. Naturalmente il fenomeno è più rilevante nei grandi centri abitati, in cui il mercato edilizio è più attivo.

È ben vero che tanto nel testo unico del 1938 quanto nella legge 2 luglio 1949, n. 408, esistono disposizioni che riguardano l'espropriazione secondo la legge del 1882 per Napoli; ma in pratica l'applicazione di essa incontra varie difficoltà. Si renderebbe necessario arrivare a nuove disposizioni che facciano più agevole la acquisizione delle aree.

Se ne dedurrebbe un vantaggio considerevole che conferirebbe impulso vigoroso all'avviamento del problema verso posizioni soddisfacenti. Il Senato conosce i dati statistici relativi al fabbisogno di vani per abitazioni nel nostro Paese. Sa anche che le previsioni di spesa all'uopo occorrenti toccano l'ordine di grandezza di centinaia di miliardi. Qui riesce giovevole porre in rilievo il contributo che all'alleviamento del bisogno hanno apportato le leggi 2 luglio 1949, n. 408 e 29 giugno 1950, n. 471 in base alle quali è stato finora previsto un importo di lavori pari a lire 166.735.677.215 distribuite per Regioni nei modi indicati nella tabella I.

Le necessità innovative qui sopra ricordate suggeriscono l'opportunità che sia consentita al Governo apposita delega legislativa al fine di potere introdurre, nel nuovo testo unico, le modifiche e le aggiunte necessarie per raggiungere l'adeguamento delle norme alle effettive esigenze attuali.

2) *Scolastica.*

La legge 3 agosto 1949, n. 589, prevede la concessione del contributo costante per 35 anni in misura che varia a seconda del tipo di scuola

TABELLA I.

LEGGE 2 LUGLIO 1949, N. 408 E LEGGE 29 GIUGNO 1950, N. 471

R E G I O N E	Istituti Case popolari I.N.C.I.S., Comuni ed enti vari	Cooperative edilizie	T O T A L E
	Importo lavori	Importo lavori	Importo lavori
Piemonte	4.137.145.000	2.371.550.000	6.508.665.000
Lombardia	9.264.650.000	5.422.942.000	14.687.592.000
Trentino	1.581.050.000	981.500.000	2.562.550.000
Veneto	6.646.810.000	4.077.828.000	10.724.638.000
Liguria	2.846.000.000	2.328.000.000	5.174.000.000
Emilia	4.837.290.000	3.824.920.000	8.662.210.000
Toscana	5.379.783.000	3.276.434.000	8.656.217.000
Marche	2.594.850.000	2.322.254.000	4.917.104.000
Umbria	1.445.250.000	1.130.705.000	2.575.955.000
Lazio	10.161.401.850	27.739.105.490	37.900.507.340
Abruzzi	3.070.400.000	1.340.500.000	4.410.900.000
Campania	9.578.585.000	3.863.046.000	13.441.631.000
Puglie	8.271.959.000	1.486.000.000	9.757.959.000
Lucania	1.505.000.000	487.000.000	1.992.000.000
Calabria	3.955.100.000	1.226.056.000	5.181.156.000
Sicilia	13.396.000.000	3.409.490.000	16.805.490.000
Sardegna	3.529.881.000	1.013.500.000	4.543.381.000
Indivise (I.N.C.I.S.) e Cooperative ferrovieri e mutilati	2.155.000.000	800.000.000	2.955.000.000
In corso di concessione. Comuni, Enti vari e Cooperative	4.773.030.000	505.691.875	5.278.721.875
	99.129.154.850	67.606.522.365	166.735.677.215

e che viene aumentato di un punto per i comuni del Mezzogiorno e delle Isole.

Tale legge ha costituito un sensibile miglioramento rispetto alle disposizioni preesistenti ed ha invogliato un gran numero di Comuni a richiedere la concessione del contributo per risolvere il problema delle scuole. Purtroppo gli stanziamenti sono del tutto inadeguati in confronto al numero ed all'importo delle richieste (capitolo 219).

Gioverebbe indubbiamente all'incremento dell'edilizia scolastica una disposizione che consentisse di concedere il contributo dello Stato anche agli enti morali per la costruzione di asili infantili poichè, in genere, gli asili più che dai Comuni sono gestiti dagli enti predetti. Parimenti gioverebbe il consenso a concedere il contributo dello Stato nella spesa per l'acquisto e l'adattamento ad uso scolastico di edifici esistenti, poichè si è constatato che, talvolta, con tale sistema il problema della scuola può essere agevolmente e più economicamente risolto.

Infine è auspicabile un maggior coordinamento fra il Ministero dei lavori pubblici e la Cassa depositi e prestiti in modo da assicurare prontamente la concessione dei mutui ai Comuni ammessi a contributo evitando, come si verifica attualmente, che detta concessione mentre in taluni casi precede l'assegnazione del contributo in altri, invece, si lascia lungamente attendere.

I contributi *assegnati*, salvo definitiva *concessione* a documentazione completata per la stipula del mutuo, risultano al 31 marzo 1952 nella misura indicata nella tabella L.

c) *Edilizia carceraria.*

Quasi tutti gli stabilimenti di prevenzione e pena sono sistemati in vecchi fabbricati assolutamente insufficienti e inadeguati alle necessità del servizio. Non è questa la sede idonea per addentrarsi nella valutazione del problema sotto il profilo sociale umanitario; qui, più specialmente, ci dobbiamo soffermare sull'intervento costruttivo inserito nel meccanismo funzionale del Ministero dei lavori pubblici. La redazione dei progetti viene eseguita in stretta collaborazione con il Ministero di

grazia e giustizia e secondo norme tipo di cui al decreto ministeriale 30 aprile 1940 pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 21 maggio stesso anno n. 120. Non esiste apposito capitolo per queste opere ma si provvede con normali assegnazioni di fondi per opere edilizie di cui al capitolo 220.

Nel programma dei lavori da eseguire a pagamento differito, in applicazione della legge 12 luglio 1949, n. 460, è stata prevista la costruzione di parecchi edifici fra cui le carceri giudiziarie di:

Cosenza	1° lotto	L. 300.000.000
Cuneo	1° lotto	» 400.000.000
Matera	1° lotto	» 200.000.000
Messina	3° lotto	» 240.000.000
Napoli	sistemazione	» 200.000.000
Nuoro		» 400.000.000
Pescara	1° lotto	» 140.000.000
Potenza	1° lotto	» 350.000.000
Trapani	1° lotto	» 340.000.000

e il centro di rieducazione per minorenni di Aquila (1° lotto lire 150.000.000).

Speciale attenzione merita il problema degli Istituti di prevenzione e pena di Roma (località Rebibbia), da tempo iniziati e in parte costruiti e funzionanti, ma per il completamento occorrono ben 9 miliardi.

d) *Edilizia ospedaliera.*

Gli interventi del Ministero dei lavori pubblici in materia, per quanto riguarda il finanziamento delle opere, sono rappresentati, oltre che dalla ricostruzione a totale carico dello Stato, allorchè si tratti di edifici distrutti o danneggiati per fatti di guerra, dai contributi statali, sui lavori di nuova costruzione o di ampliamento dei nosocomi esistenti, con le norme della vigente legge 3 agosto 1949, n. 589 (articoli 4, 5 e 6); contributi cioè nella misura dal 2 al 5 per cento, in base alla popolazione degli abitati, nella spesa occorrente e ripartita in 35 annualità costanti.

Per gli ospedali dell'Italia meridionale e insulare tali contributi vengono elevati di un punto, in base all'articolo 12 della legge stessa. Essa però nell'articolo 7 prevede per gli ospe-

TABELLA L.

CONTRIBUTI CONCESSI PER L'EDILIZIA SCOLASTICA

(Situazione al 31 marzo 1952)

REGIONE	Legge 3 agosto 1949, n. 589			
	IMPORTO LAVORI			
	Esercizio 1949-1950	Esercizio 1950-1951	Esercizio 1951-1952	TOTALE
Piemonte	671.650.000	649.200.000	194.000.000	1.514.850.000
Lombardia	921.150.000	978.300.000	—	1.899.450.000
Trentino	144.800.000	76.400.000	207.200.000	428.400.000
Veneto	589.200.000	1.581.600.000	1.116.900.000	3.287.700.000
Liguria	180.200.000	349.200.000	317.800.000	847.200.000
Emilia	344.400.000	658.900.000	187.700.000	1.191.000.000
Toscana	300.000.000	982.500.000	119.200.000	1.401.700.000
Marche	173.900.000	687.500.000	434.800.000	1.296.200.000
Umbria	83.600.000	497.500.000	58.100.000	639.200.000
Lazio	340.800.000	1.215.000.000	516.500.000	2.072.300.000
Abruzzo	412.800.000	875.900.000	712.600.000	2.001.300.000
Campania	700.700.000	1.467.600.000	883.700.000	3.052.000.000
Puglia	415.600.000	944.000.000	651.200.000	2.010.800.000
Lucania	130.800.000	484.700.000	314.500.000	930.000.000
Calabria	423.700.000	680.500.000	—	1.104.200.000
Sicilia	610.000.000	1.995.300.000	—	2.605.300.000
Sardegna	306.500.000	439.500.000	—	746.000.000
In corso di concessione	—	—	7.608.200.000	7.608.200.000
	6.749.800.000	14.563.600.000	13.322.400.000	34.635.800.000

dali del Mezzogiorno d'Italia e delle isole, di cui è stata riconosciuta la necessità, il contributo nella misura unica del 5 per cento, ripartita sempre in 35 annualità.

e) *Edilizia universitaria.*

Nei riguardi dell'edilizia universitaria si provvede caso per caso con leggi speciali ad autorizzarne l'esecuzione a totale carico dello Stato o a mezzo di Consorzi che si costituiscono, di volta in volta, fra i vari Enti interessati.

Questa forma, che in passato ha consentito di curare importanti lavori di assetto delle principali università (Roma, Milano, Padova, Firenze, Bologna, ecc.), si è però ora manifestata inoperante per la impossibilità in cui si trovano gli Enti locali, a causa delle disastose condizioni dei loro bilanci, di concorrere a spese che assommano a cifre rilevanti.

D'altra parte il problema della sistemazione delle cliniche e degli istituti universitari riveste carattere di urgenza e di indilazionabilità. Esso può essere risolto solo mediante un intervento diretto dello Stato con l'autorizzazione di un fondo globale, ripartibile in più esercizi, che consenta di affrontare gradualmente la costruzione e la sistemazione delle cliniche e degli istituti in base ad un programma prestabilito.

Anche qui si deve dare importanza al problema relativo allo sviluppo edilizio dei Collegi universitari. Vale a dire l'approntamento di quelle case idonee ad alloggiare studenti bisognosi e selezionati, i quali abbisognano di facilitazioni per potere affrontare gli sforzi finanziari connessi con la frequenza degli studi superiori. In proposito cade necessario il richiamo al disegno di legge di iniziativa parlamentare, presentato dal senatore Panetti e da altri per una spesa prevista di 180 milioni. L'argomento è di alto valore morale e sociale che non può sfuggire certamente all'attenzione dell'onorevole Ministro, al quale la Commissione rivolge raccomandazione di vivo interessamento.

f) *Edilizia demaniale avente interesse monumentale ed artistico.*

I lavori di riparazione, sistemazione e completamento degli edifici demaniali esistenti vengono finanziati annualmente coi fondi di

bilancio, ed alla esecuzione di essi attendono i Provveditorati Regionali alle Opere Pubbliche, rimanendo demandata al Ministero l'istruttoria e l'approvazione di quei progetti il cui importo supera i limiti di competenza dei Provveditorati stessi.

Le nuove costruzioni, come pure i lavori di completamento che importano una spesa assai rilevante che non trova capienza nelle ordinarie assegnazioni di bilancio, vengono, di volta in volta, finanziate con leggi speciali, e si segnalano a tal riguardo le leggi 24 aprile 1950 n. 195 e 10 agosto 1950 n. 713, con le quali sono state autorizzate le spese, rispettivamente di lire 1.100.000.000 e di lire 1.600.000.000 per la sistemazione ad uso della F.A.O. dei fabbricati « B » ed « A » dell'ex sede del Ministero dell'Africa italiana al viale Aventino in Roma, e la legge 25 gennaio 1951, n. 91, con la quale è stata autorizzata la spesa di 1 miliardo per la costruzione di caserme per i corpi armati di polizia.

Al consolidamento e restauro e alla riparazione dei danni di guerra degli edifici aventi interesse monumentale o artistico anche di proprietà privata, esclusa la riparazione dei danni di guerra delle Chiese, provvedono i Provveditorati alle Opere Pubbliche nei limiti delle disponibilità dei fondi, a richiesta del Ministero della pubblica istruzione — Direzione generale delle antichità, e belle arti — il quale emette all'uopo apposito decreto col quale in applicazione della legge 1° giugno 1939, numero 1089 sulla tutela delle cose d'interesse storico o artistico, si sostituisce all'ente proprietario e demanda la esecuzione delle opere al Ministero dei lavori pubblici a norma del regio decreto 18 maggio 1931, n. 544.

g) *Riparazione di danni bellici sofferti da edifici di pertinenza degli enti locali.*

L'articolo 27 della legge 26 ottobre 1940 n. 1543 per la sua incompleta formulazione e per la mancanza di norme regolamentari e di esecuzione ha dato e continua a dar luogo a dubbi ed a divergenze in sede di applicazione. Le varie Delegazioni della Corte dei conti presso i Provveditorati interpretano in maniera diversa le disposizioni della legge pervenendo a conclusioni le più disparate. Occorrerebbe, perciò, provvedere al più presto all'emanazione di un provvedimento legislativo che rielabori

e disciplini in forma compiuta la materia, risolvendo le varie questioni che sono sorte circa i limiti dell'intervento statale; se esso cioè, come era nello spirito e nella lettera della legge, si possa esplicitare indistintamente verso tutti i beni, mobili e immobili, demaniali e patrimoniali dei Comuni e delle Provincie.

Altra questione che si pone è quella del rimborso a favore degli enti pubblici di spese per lavori dagli stessi direttamente eseguiti.

Molti Comuni, infatti, non potendo ritardare il ripristino di importanti servizi pubblici (luce, gas, acqua, edifici scolastici, municipali, ecc.) hanno provveduto, contraendo quasi sempre onerosi debiti a breve scadenza, alle più urgenti opere di riparazione dei danni bellici, contando nel successivo intervento dello Stato per la eliminazione delle passività contratte. E in tale azione, giova riconoscerlo, gli enti sono stati spesso indotti dagli stessi Uffici statali o da circolari e disposizioni che lasciavano ritenere ammissibile il successivo rimborso delle spese sostenute. Gli organi di riscontro si sono, invece, opposti a rimborsi del genere ponendo, così, in serie difficoltà quei Comuni che si erano mostrati più diligenti e che in definitiva, anticipando l'esecuzione dei lavori, avevano anche reso meno onerosa la ricostruzione.

È da ritenere che una disposizione che, con le dovute cautele, consentisse il rimborso a favore degli enti pubblici locali delle spese da essi sostenute per il titolo suddetto non importerebbe per lo Stato un onere rilevante essendo nel complesso limitato il numero degli Enti che hanno provveduto direttamente all'esecuzione di lavori di riparazione dei danni bellici sofferti dai loro beni.

SERVIZI SPECIALI.

L'applicazione di varie leggi speciali incidenti su tutta la competenza del Ministero dei lavori pubblici dimostrò l'opportunità di concentrare in un unico organismo funzionale (Direzione generale dei servizi speciali) tutta la materia, allo scopo di seguire un criterio univoco nell'attuazione delle leggi stesse. La necessità si fece palese subito dopo la pubblicazione delle leggi particolari per la Basilicata (1904) e per la Calabria (1906) che riguardavano tutti i problemi: dalle strade alle

opere idrauliche, dall'edilizia ai consolidamenti e spostamenti di abitati, ecc. Il compito si è fortemente esteso col verificarsi di pubbliche calamità che richiesero l'intervento immediato e complesso della pubblica amministrazione per cui l'organismo acquistò specifica competenza che permise all'Amministrazione di intervenire prontamente ed adeguatamente a sollievo delle zone disastrose.

Fu conseguenza di quest'accentramento di competenze la creazione della complessa entità del pronto soccorso, disciplinata dalle norme legislative: regio decreto-legge 2 settembre 1919, n. 1915, regio decreto-legge 9 dicembre 1926, n. 2389, e successive norme di applicazione approvate con decreto ministeriale 15 dicembre 1927 e che ha permesso di preordinare i sistemi e i mezzi d'intervento più idonei, vagliati attraverso un esame sereno e ponderato all'infuori da ogni pressione incalzante determinata dall'urgenza dei bisogni conseguenti al manifestarsi delle calamità.

Non meno apprezzabile è stata l'altra conseguenza di avere a disposizione sollecitamente tutto un ingranaggio esecutivo che potesse tradurre in fase operante l'apprestamento preventivo. Questa funzione centrale ha però risentito pregiudizievoli ripercussioni dal poco ponderato decentramento della materia presso gli organi periferici e dalla sottrazione di competenza operata da altre Amministrazioni statali, per cui l'unità di indirizzo, che si era manifestata sostanziale ed omogenea, si è ora affievolita. È doveroso pertanto insistere che venga ricostituita presso il Ministero dei lavori pubblici l'unità della competenza e nell'ambito dello stesso Ministero sia accentrata presso i Servizi speciali ogni competenza affine come quella attuale che era stata attribuita all'Ispettorato centrale per la ricostruzione con criterio di provvisorietà.

Nell'ambito della competenza dei Servizi speciali è da raccomandare più specialmente:

a) l'integrazione dell'autorizzazione di spesa di 2 miliardi, convertita con la legge 29 luglio 1949, n. 531, per lo sbaraccamento nelle zone colpite dai terremoti del 1908 e del 1915 e successivi, esistendo tuttora numerose baracche nei vari Comuni danneggiati;

b) che sia provveduto a rendere adeguato alle condizioni del mercato monetario attuale l'indennità di espropriazione nelle zone del ter-

remoto del 13 gennaio 1915, modificando l'articolo 3 del regio decreto-legge 29 aprile 1915, n. 582, nel senso di riportare il valore dell'immobile al momento in cui si effettua l'espropriazione secondo il criterio della legge generale sulle espropriazioni del 25 giugno 1865, n. 2359;

c) che sia prorogato il termine per l'ultimazione dei lavori dei piani regolatori nelle zone colpite dai terremoti del 28 dicembre 1908 e del 13 gennaio 1915, ai fini della concessione ai Comuni interessati dei benefici previsti dagli articoli 115 e seguenti del testo unico 19 agosto 1917, n. 1399, e degli articoli 6, 7, 8 del regio decreto-legge 29 aprile 1915, n. 582, e degli articoli 11 e 13 della legge 4 aprile 1935, n. 454.

III. - CONCLUSIONI

La Commissione nell'esame di questo bilancio ha rilevato principalmente l'inadeguatezza degli stanziamenti che in sostanza non consentono iniziativa diretta ad opere nuove, all'infuori di quelle previste da leggi speciali.

Se ci riportiamo all'anteguerra in cui il bilancio dei lavori pubblici si aggirava intorno al miliardo e mezzo dobbiamo, è vero, riconoscere che la spesa preventivata in questo bilancio è in relazione sensibilmente superiore. Ma, se ne escludiamo la riparazione dei danni bellici e le specifiche destinazioni finanziarie per leggi speciali (miliardi 40+19.694.750), la somma residua si adegua all'incirca a quella prebellica nel raffronto della svalutazione monetaria. Invece è indubbio che le esigenze della vita nazionale hanno risentito una accentuazione che pretende un congruo soddisfacimento e per esse appunto si presenta insufficiente la disponibilità reale dei mezzi posti a disposizione del Ministro dei lavori pubblici.

In questo quadro è cagione di fiducia, peraltro, per una immancabile spinta al miglioramento, la considerazione che mano a mano che si completeranno i lavori dipendenti dai danni prodotti da eventi bellici, i 40 miliardi di cui all'articolo 3 del disegno di legge potranno gradualmente andare ad incremento del fondo dell'articolo 2.

Occorrerebbe poi sgravare il bilancio dell'onere del pagamento delle annualità che, per effetto dell'applicazione delle leggi speciali, lo vanno appesantendo in modo preoccupante e trasportare tale servizio alla sua sede naturale: Ministero del tesoro.

Ad ogni modo, qualunque sia per essere l'entità dell'opera del Ministero, deve rilevarsi che non del tutto efficiente si presenta l'attrezzatura tecnica dell'Amministrazione in vari settori della sua attività che non le consentono di esplicarla con la desiderabile prontezza per quanto siamo certi che l'onorevole Ministro col fervore della sua opera e con l'elevatezza del suo ingegno saprà ben presto portare all'alto livello della sua funzione questa grande branca della pubblica Amministrazione, troppo gravemente usurata dal turbinoso periodo della guerra.

È questa certezza che spinge a raccomandare la pronta riparazione dei danni prodotti dalle recenti alluvioni e l'esecuzione sollecita delle opere definitive atte a prevenire futuri disastri. Egli è certo però che ad una così complessa mole di lavori non si possa provvedere con i mezzi normali: ad esigenze straordinarie devono necessariamente corrispondere mezzi straordinari. In Calabria, ad esempio, occorre ripristinare a Reggio l'ufficio speciale del Genio civile, che era l'organo specializzato per provvedere agli interventi nei casi di pubbliche calamità. Nè può essere di ostacolo la carenza del personale quando si consideri che quello tecnicamente più capace può essere temporaneamente spostato da una residenza all'altra a seconda la necessità, salvo a riprendere dopo il posto delle normali incombenze. Il ritardo nella esecuzione delle opere si concreta in maggiore onere per lo Stato sia perchè ovviamente si verifica un aggravamento del danno, sia perchè un eventuale ripetersi del sinistro richiederebbe azione più estesa e più larga complessità di provvedimenti. Forse non è del tutto errato il concetto di coloro che vedono di mala voglia il succedersi di norme legislative che, in fondo, si identificano, specialmente quando si pensi che se si fossero attuate — sia pure gradualmente nel tempo — le disposizioni legislative esistenti, gran parte, se non tutti i danni causati dalle recenti alluvioni si sarebbero evitati. Non è senza scoraggiamento pensare che una appli-

cazione sia pure gradualmente modesta della legge del 25 giugno 1906, n. 255 a favore della Calabria, che portava in apposito elenco i fiumi da sistemare, avrebbe certamente evitato il disastro dell'ottobre scorso, che distrusse intere vallate di fiorenti agrumeti e, interrompendo in più punti il traffico stradale, paralizzò lo sviluppo commerciale ed economico in un periodo in cui la maggiore attività di traffico era indispensabile per la lavorazione delle ulive e l'accesso alla ferrovia del prodotto agrumario.

Una legge che imposta la sua applicazione gradualmente nel tempo deve essere assistita da stanziamenti graduali, anche se modesti, per non rimanere necessariamente inoperante. Ed in 46 anni dalla sua emanazione avrebbe ben potuto trovare per la Calabria completa applicazione la citata legge 25 giugno 1906, n. 255!

L'esame fin qui compiuto ha indotto la Commissione a proporre lo sdoppiamento del capitolo 103 in modo da avere in luogo di questo i seguenti due:

102-bis - Spese per lo studio e la compilazione dei piani territoriali di coordinamento non imputabili al capitolo precedente (legge 17 agosto 1942, n. 1150).

L. 20.000.000

103 (denominazione immutata)

L. 80.000.000

Ed a raccomandare:

Personale e affari generali:

a) che siano espletati senza indugio i pubblici concorsi — con ponderato rigore di scelta dei candidati — per coprire i posti vacanti in organico;

b) che sia curata la specializzazione di uffici e di personale;

c) che sia ripristinato l'ufficio speciale del Genio civile a Reggio Calabria per l'attuazione dei provvedimenti di riparazione di danni dipendenti dall'alluvione dell'ottobre scorso;

d) che sia posta allo studio la riforma del Consiglio superiore dei lavori pubblici;

e) che sia deferita all'esame di apposita

Commissione lo studio per l'aggiornamento delle numerose leggi che riguardano la materia delle opere pubbliche ravvivandole con nuove norme più aderenti ai bisogni ed alle possibilità attuali.

Viabilità:

a) che siano rivedute le attuali classifiche e sia regolata e potenziata la viabilità minore;

b) che sia studiato il modo di mettere la rete stradale nelle condizioni di maggiore rispondenza alle accresciute esigenze della circolazione;

c) che sia posto allo studio un organico programma per la costruzione di strade di grande traffico.

Costruzioni ferroviarie:

a) che sia ricostituita l'unità organica tecnico-amministrativa (Direzione generale delle nuove costruzioni ferroviarie) allo scopo anche di avere una apposita categoria di personale specializzato;

b) che siano completate entro breve tempo le linee già iniziate;

c) che sia provveduto alla sistemazione della linea Paola-Cosenza;

d) che sia portato a conoscenza del Parlamento il nuovo programma delle ferrovie, anche a carattere internazionale, studiato dall'apposita Commissione interministeriale.

Opere marittime:

a) che siano rivedute le classifiche;

b) che non sia più oltre ritardata la presentazione al Parlamento di apposito disegno di legge riguardante i porti pescherecci che hanno notevole importanza per l'economia nazionale ed ispecie per il Mezzogiorno;

c) che sia ricostituita la Commissione per l'aggiornamento e la redazione del piano regolatore dei porti.

Acque ed impianti elettrici:

a) che si provveda sollecitamente al rioridamento del testo unico 25 luglio 1904, n. 523;

b) che sia potenziato il Servizio idrografico;
 c) che sia provveduto alla integrazione delle norme concernenti l'utilizzazione delle acque con speciale riguardo alle piccole derivazioni;

d) che sia sollecitata l'ultimazione degli impianti idroelettrici e sia attivato un idoneo programma di nuove costruzioni;

e) che si provveda ad una conveniente perequazione delle tariffe;

f) che si affretti la costituzione del *Comitato per l'elettricità*.

Edilizia:

a) che sia studiato al più presto un sistema idoneo a far affluire il capitale privato verso l'attività edilizia;

b) che sia affrontato il problema essenziale dell'acquisizione delle aree edificatorie;

c) che sia concretata in unità direttiva l'attività edilizia oggi attribuita ad iniziative varie;

d) che sia aggiornato il testo unico 28 aprile 1938, n. 1165, in correlazione con le nuove esigenze.

Servizi speciali:

a) che sia finalmente portato a termine lo sbaraccamento nelle zone terremotate;

b) che sia prorogato il termine per l'ultimazione dei piani regolatori dei paesi terremotati.

Opere straordinarie nell'Italia settentrionale e centrale (legge 10 agosto 1950, n. 647):

che sia comunicato al Parlamento il programma delle opere da eseguire.

Articolazione dei capitoli:

che la ripartizione in articoli della somma di 37.170.000.000 sia dettagliata proporzionalmente alle varie voci dell'articolo 2 del disegno di legge.

Nell'epoca che viviamo, in cui la civiltà incalza da ogni parte e l'elevazione del tenore di vita sociale denuncia categorie molteplici e vaste di bisogni che reclamano sollecite realiz-

zazioni, lo Stato è obbligato ad intervenire con ritmo incessante per rilevare e per soddisfare. Il problema è ponderoso non solo e non tanto per l'individuazione e per la catalogazione delle pretese, ma soprattutto per l'adeguamento di esse ai mezzi finanziari occorrenti, in correlazione con le possibili disponibilità del Paese

Sottoporre il reddito nazionale a sforzi più intensi per conseguire un maggior contributo è problema di natura politica generale che esula dal campo circoscritto che qui forma oggetto del nostro studio. Ma è, al certo, compito specifico del Ministero dei lavori pubblici coordinare i fattori diversi della sua attività in una sintesi organica che riesca a conseguire i risultati più proficui secondo i sani principi della economia tecnica e sociale. La quale insegna che gli elementi produttivi sono capaci di dare il maggiore rendimento se combinati in maniera da trovare nell'antecedente i fattori convergenti tutti alla creazione del susseguente. L'economia degli sforzi sarà, così, anche risparmio di mezzi e rappresenterà il guadagno di tempo che oggi significa piena rispondenza coll'assillante ansia dei popoli a soddisfare i propri bisogni.

Tale lavoro di rilevamento, di studio, di appropriata valutazione, di coordinamento costituisce la fatica più appassionante del Capo dell'Amministrazione dei lavori pubblici e ad essa possiamo affermare in piena coscienza che corrisponde il comportamento dell'attuale Ministro il quale, pur tra le difficoltà innumerevoli che cospargono il cammino di quel Dicastero, ha manifestato una saggezza ed una comprensione che abbiamo potuto constatare attraverso le indagini esposte nella nostra relazione, anche se in essa trovano posto non di rado gli immancabili rilievi che siamo venuti mano a mano ponendo in risalto, ma che devono servire di stimolo per il Ministro stesso e soprattutto d'incitamento pel Paese ad assecondare gli sforzi con tutti i mezzi che i vari aspetti della sua attività possono consentire.

Con tale fiducia vi preghiamo, onorevoli senatori, di approvare lo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici e quello dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali per l'esercizio finanziario 1952-53

ROMANO Domenico, *relatore*.

EMENDAMENTI PROPOSTI DALLA COMMISSIONE

Aggiungere il seguente nuovo capitolo 102-*bis*:

« Spese per lo studio e la compilazione dei piani territoriali di coordinamento
non imputabili al capitolo precedente (legge 17 agosto 1942, n. 1150). L. 20.000.000 »

Corrispondentemente ridurre lo stanziamento del capitolo 103 da lire 100.000.000 a lire
80.000.000.

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 1952 al 30 giugno 1953 in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

Art. 2.

Per l'esercizio finanziario 1952-53 è autorizzata la spesa di lire 37.170.000.000 per provvedere:

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

b) al recupero, alla sistemazione e alla rinnovazione dei mezzi effossori, nonché alle escavazioni marittime;

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

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

e) agli oneri relativi a concorsi e sussidi previsti da leggi organiche, ivi compresa la legge 4 aprile 1935, n. 454, concernente sussidi ai danneggiati dai terremoti verificatisi dal 1908 al 1920, nonché a concorsi e sussidi in dipendenza del secondo comma dell'articolo 1 della legge 3 agosto 1949, n. 589.

Art. 3.

È autorizzata per l'esercizio finanziario 1952-53 la spesa di lire 40.000.000.000 per provvedere, in relazione ai danni prodotti da eventi bellici, alla riparazione ed alla ricostruzione di beni dello Stato, agli interventi di interesse pubblico, nonché, in base alle dispo-

sizioni vigenti contenute nella legge 26 ottobre 1940, n. 1543 - integrata, per quanto riguarda il ripristino degli edifici di culto e di quelli degli enti di beneficenza e di assistenza, dal decreto legislativo presidenziale 27 giugno 1946, n. 35, e dal decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 29 maggio 1947, n. 649, ratificati, con modificazioni, dalla legge 10 agosto 1950, n. 784, e, per quanto attiene agli edifici dei culti diversi dal cattolico, dal decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 736 - nel decreto legislativo luogotenenziale 10 maggio 1945, n. 240, nei decreti legislativi del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261 e 21 ottobre 1947, n. 1377, ratificato, con modificazioni, dalla legge 19 ottobre 1951, n. 1217, e nella legge 25 giugno 1949, n. 409, modificata, per quanto riguarda i piani di ricostruzione dagli abitati danneggiati dalla guerra, dalla legge 27 ottobre 1951, n. 1402:

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

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 di 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 colmatatura di buche e fosse scavate da bombe e proiettili.

Art. 4.

È stabilito per l'esercizio finanziario 1952-1953 il limite di impegno di lire 930.000.000 per:

1° la concessione ai sensi dell'articolo 16 (secondo e terzo punto) del citato decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261, nonché 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 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 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;

2° la concessione ad enti vari ed a cooperative edilizie a contributo statale, ai sensi degli articoli 56 e 57 del citato decreto n. 261, del contributo previsto dal testo unico 28 aprile 1938, n. 1165, sui mutui da contrarsi dagli enti stessi;

3° la concessione ad 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. 5.

Sono altresì stabiliti per l'esercizio finanziario 1952-53 i seguenti limiti d'impegno per pagamenti differiti relativi a:

1° sovvenzioni dipendenti dal testo unico delle leggi sulle acque e sugli impianti elettrici approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, da leggi speciali e dalla legge 29 maggio 1951, n. 457, lire 1.500.000.000;

2° 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;

3° contributi a favore di enti locali per acquedotti, fognature, opere igieniche e sani-

tarie ai sensi del secondo comma dell'articolo 1 della legge 3 agosto 1949, n. 589, lire 30.000.000;

4° concorsi e sussidi per l'esecuzione delle opere pubbliche di interesse di enti locali mediante la corresponsione di contributi costanti per trentacinque anni a norma del primo comma dell'articolo 1 e del primo comma dell'articolo 17 della legge 3 agosto 1949, n. 589, lire 2.200.000.000 di cui:

a) per la costruzione di opere stradali ai sensi dell'articolo 2 della citata legge n. 589 lire 600.000.000, destinate per lire 300.000.000 all'Italia meridionale e insulare;

b) per opere marittime da eseguirsi ai sensi dell'articolo 9 della citata legge n. 589, lire 40.000.000;

c) per opere elettriche da eseguirsi ai sensi dell'articolo 10 della citata legge n. 589, lire 80.000.000, destinate per lire 40.000.000 all'Italia meridionale e insulare;

d) per opere di edilizia scolastica da eseguirsi ai sensi dell'articolo 8 della citata legge n. 589, lire 600.000.000, destinate per lire 300.000.000 all'Italia meridionale e insulare;

e) per opere igieniche indicate agli articoli 3, 4, 5 e 6 della citata legge n. 589, lire 680.000.000, destinate per lire 340.000.000 all'Italia meridionale e insulare;

f) per opere ospedaliere di cui all'articolo 7 della citata legge n. 589, lire 200.000.000.

Art. 6.

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

Art. 7.

Il fondo globale di lire 3 miliardi iscritto al capitolo n. 235 dell'annesso stato di previsione, in attuazione dell'articolo 60 della legge

29 aprile 1949, n. 264, riguardante provvedimenti in materia di avviamento al lavoro e di assistenza dei lavoratori involontariamente disoccupati, sarà, con decreti del Ministro del tesoro, ripartito fra le voci di bilancio su cui dovranno gravare le spese per i programmi da realizzare.

Art. 8.

È approvato il bilancio dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali, per l'esercizio finanziario 1952-53, 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 iscrizioni ai capitoli del bilancio dell'Azienda predetta delle somme prelevate, saranno disposti con decreti del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per i lavori pubblici di concerto con quello del tesoro.

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