

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

(N 936-A)

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

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

(RELATORE DE UNTERRICHTER)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro del Bilancio e ad interim del Tesoro

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 30 GENNAIO 1960

Comunicata alla Presidenza il 1° luglio 1960

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici
per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1960 al 30 giugno 1961

INDICE

PREMESSA	Pag.	5
RESIDUI PASSIVI		5
ESAME DEL BILANCIO E DELL'ATTIVITA' DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI		6
CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI		6
CENTRO STUDI		6
DIREZIONE GENERALE DEGLI AFFARI GENERALI E DEL PERSONALE		7
PERSONALE DELL'AMMINISTRAZIONE CENTRALE		7
PERSONALE DEL GENIO CIVILE		8
PERSONALE GIORNALIERO		10
DIREZIONE GENERALE DELLA VIABILITA' ORDINARIA E DELLE NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE		18
A) VIABILITA' ORDINARIA		18
B) NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE		20
C) AEROPORTO INTERCONTINENTALE DI ROMA (Fiumicino)		22
DIREZIONE GENERALE ACQUE E IMPIANTI ELETTRICI		23
I. — PUBBLICAZIONE ELENCHI DI ACQUE PUBBLICHE		23
II. — CONCESSIONI DI GRANDI DERIVAZIONI DI ACQUA		23
III. — SOVVENZIONI PER SERBATOI		23
IV. — ACQUE SOTTERRANEE		24
V. — APPLICAZIONE DELLA LEGGE 27 DICEMBRE 1952, N. 959, SULL'ECONOMIA DELLE ZONE MONTANE		24
LEGGE 3 AGOSTO 1949, N. 589		25
I. — IMPIANTI IN ESERCIZIO E PRODUZIONE DI ENERGIA ELETTRICA		25
II. — IMPIANTI IN COSTRUZIONE AL 31 MARZO 1960		26
III. — GRANDI LINEE DI TRASPORTO		26
IV. — CONSIDERAZIONI E PROGRAMMI FUTURI		26
NAVIGAZIONE INTERNA		27
OPERE IDRAULICHE		28

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

DIREZIONE GENERALE OPERE MARITTIME	Pag. 29
DIREZIONE GENERALE DELL'EDILIZIA STATALE E SOVVENZIONATA . .	34
EDILIZIA DEMANIALE	34
EDILIZIA SCOLASTICA	36
EDILIZIA UNIVERSITARIA	38
EDILIZIA STATALE	39
EDILIZIA SOVVENZIONATA	39
ALLOGGI I.N.A.-CASA PER DIPENDENTI DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI	40
COORDINAMENTO DELL'EDILIZIA POPOLARE (Quartieri autosufficienti)	40
DIREZIONE GENERALE DELL'URBANISTICA E DELLE OPERE IGIENICHE	41
URBANISTICA	41
OPERE IGIENICHE	43
DIREZIONE GENERALE DEI SERVIZI SPECIALI	44
INTERVENTI DI PRONTO SOCCORSO IN DIPENDENZA DI PUBBLICHE CALAMITA' NATURALI	44
PROVVEDIMENTI DEFINITIVI IN DIPENDENZA DI ALLUVIONI, PIENE E FRANE . . .	44
LAVORI DIPENDENTI DA TERREMOTI	45
NORME DI EDILIZIA ANTISISMICA	47
LEGGI ORGANICHE SULLE PUBBLICHE CALAMITA'	48
LAVORI DIPENDENTI DA EVENTI BELLICI	48
ISPETTORATO CENTRALE PER LA RICOSTRUZIONE EDILIZIA	49
RIPRISTINO CASE DI ABITAZIONE	49
ALLOGGI PER SENZA TETTO	50
PIANI DI RICOSTRUZIONE	50
CONTRIBUTI TRENTACINQUENNALI AD ENTI GESTORI (RADDOPPI)	51
ISPETTORATO GENERALE DELLA CIRCOLAZIONE E DEL TRAFFICO . . .	51
I. — RILEVAZIONE DI ELEMENTI DI TRAFFICO	51
II. — INCIDENTI STRADALI	52
III. — SERVIZIO TECNICO CENTRALE	52
IV. — POLIZIA STRADALE	53
V. — SEZIONE GIUBIDICA	53
VI. — PROPAGANDA E DIFFUSIONE DELLE NORME DEL CODICE	53
VII. — RELAZIONI INTERNAZIONALI	54
VIII. — RIVISTA	54

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

A.N.A.S.	Pag.	55
CONCLUSIONI		70
PERSONALE		71
RILIEVI TOPOGRAFICI		71
CIRCOLAZIONE STRADALE		72
STRADE		75
SEGNALETICA STRADALE		76
PUBBLICITA'		76
SGOMBERO NEVE		76
AUTOSTRADE		77
IDROVIE NELLA VALLE PADANA		78
SISTEMAZIONE E REGOLAZIONE DEI CORSI D'ACQUA NATURALI		78
TERREMOTI ED EDILIZIA		79
EDILIZIA SOVVENZIONATA		80
DISEGNO DI LEGGE		83

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

PREMESSA

ONOREVOLI SENATORI. — Lo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per

l'anno 1960-61 prevede una spesa totale di lire 268.935.812.253 con un aumento di lire 30.762.870.000 di quelle previste per l'esercizio 1959-60, così ripartita:

	Previsioni 1959-60	Previsioni 1960-61	Differenze
CATEGORIA I			
<i>Spese effettive:</i>			
ordinarie	29.489.515.000	31.839.185.000	+ 2.349.670.000
straordinarie	208.683.427.253	237.096.627.253	+ 28.413.200.000
CATEGORIA II			
Movimento di capitali	150.520	150.520	
TOTALE GENERALE	238.172.942.253	268.935.812.253	+ 30.762.870.000

Lo stato di previsione (disegno di legge n. 936), redatto nella forma tradizionale, è di chiara lettura, e non ritengo pertanto necessario riportare nella presente relazione parziali estratti delle tabelle e allegati presentati dal Ministro del tesoro.

RESIDUI PASSIVI

L'ammontare dei residui passivi ossia delle somme stanziare in precedenti bilanci e non ancora spese è stato accertato in sede consuntiva alla fine dell'esercizio 1958-59, in lire 499.898.668.814.

L'ammontare dei residui passivi nell'ultimo quinquennio, risulta dalla tabella seguente:

1954-55	milioni	361.723
1955-56	»	385.211
1956-57	»	405.585
1957-58	»	479.421
1958-59	»	499.898

Il signor ministro Togni ha già messe in evidenza nelle precedenti discussioni sul bilancio dei Lavori pubblici le ragioni che determinano l'accumularsi di somme così ingenti, ragioni che non sono certamente imputabili a carente diligenza del personale amministrativo e tecnico del Ministero dei lavori pubblici; e si afferma che essi siano principalmente determinati dalla natura stessa del bilancio, che è un bilancio di competenza e non di cassa.

È anche stata avanzata la proposta di ritornare alla forma di bilancio adottata prima del 1948, che per le opere straordinarie era un bilancio di cassa.

Personalmente ritengo che sia bene persistere nel sistema attuale che permette di conoscere e seguire attentamente questo progressivo aumento e ci sollecita a meditare sui modi atti a contenere in limiti più modesti l'accumulo di somme inoperose così ingenti.

ESAME DEL BILANCIO E DELL'ATTIVITA' DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

L'esame di questo bilancio non ritengo possa essere disgiunto da quello di tutta l'attività svolta o programmata dai vari organi e uffici inquadrati nel Ministero dei lavori pubblici.

Nella pagina appresso ho riportato uno schema grafico, che più di qualsiasi commento illustra in modo chiaro come il Ministero dei lavori pubblici è organizzato e spiega l'ordine di precedenza da me adottato, che è determinato solo dal desiderio di essere in sintonia con questo grafico.

CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici massimo organo consultivo tecnico dello Stato comprendente la Presidenza, 6 Sezioni; Assemblea generale, Ufficio tecnico centrale conta oggi 112 componenti, 51 dei quali appartengono alla Amministrazione dei lavori pubblici, 45 ad altre Amministrazioni e 16 esperti.

Esso espleta una attività veramente vasta e intensa da cui risulta operato soprattutto perchè troppo scarso è il personale che vi è addetto in via permanente.

Infatti a differenza di quanto avviene al Consiglio di Stato che è suddiviso in sezioni composte organicamente da consiglieri i quali prestano la loro opera solo presso una sezione, il Consiglio superiore dei lavori pubblici, pur avendo a disposizione un elevato numero di consiglieri perchè di esso fanno parte rappresentanti delle varie amministrazioni dello Stato, esperti ed alti funzionari del Ministero, non ha una dotazione permanente di consiglieri in ciascuna sezione. Infatti tutti i membri del Consiglio superiore dei lavori pubblici sono assegnati a più sezioni ed inoltre, quel che più conta, si tratta in genere di alti funzionari dell'Amministra-

zione dei lavori pubblici o di altre amministrazioni dello Stato i quali oltre alla funzione di consigliere presso il Consiglio superiore debbono assolvere ai propri compiti di istituto presso gli Uffici nei quali prestano servizio, e si tratta sempre di funzionari dirigenti di importanti settori della pubblica amministrazione.

I soli consiglieri che non sono al tempo stesso dirigenti di uffici sono i pochi ispettori generali del Genio civile che prestano servizio presso il Consiglio superiore, i quali non solo sono in numero assolutamente inadeguato ma anch'essi prestano servizio contemporaneamente in più sezioni del Consiglio e sono gravati di altri incarichi non strettamente attinenti alla funzione consultiva.

Sarebbe perciò consigliabile modificare la struttura del Consiglio ampliando il numero delle sezioni e soprattutto creando un sia pur piccolo corpo di consiglieri permanenti in modo da assicurare un più agile funzionamento del Consiglio.

Non si può accennare al Consiglio superiore dei lavori pubblici senza ricordare che quest'anno ricorre il centesimo anniversario della sua costituzione, avvenuta nel 1860 nello Stato del Piemonte, e senza rivolgere un deferente pensiero di riconoscenza a tutti i suoi componenti — un migliaio dal 1860 ad oggi — tra cui figurano non pochi uomini di fama mondiale: ricordo tra i maggiori l'Averone, il Luiggi, il Fantoli, il Paleocapa, il Vallauri, Guglielmo Marconi.

CENTRO STUDI

Buona parte delle funzioni svolte in passato dall'Ufficio tecnico centrale del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che per la carenza di personale, ne era veramente operato, sono passate al Centro studi del Ministero dei lavori pubblici istituito nel 1959 per volontà del ministro Togni, che ha inteso così colmare anche una lacuna nell'importante settore della ricerca e dello studio in genere delle varie discipline sulle quali è imperniata l'attività del Ministero.

SOTTOSGREGARI

MINISTRO

SECRETARIA

GABINETTO

UFFICIO STAMPA

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

UFF. INTERROGAZIONI / ISPECTIONE VIGILANZA

PRESIDENZA

ASSEMBLEA GENERALE

CONSIGLIO SUPERIORE DEL L.P.P.

SEZ. I

SEZ. II

SEZ. III

SEZ. IV

SEZ. V

SEZ. VI

SEZ. VII

SEZ. VIII

SEZ. IX

SEZ. X

SEZ. XI

SEZ. XII

SEZ. XIII

SEZ. XIV

SEZ. XV

SEZ. XVI

SEZ. XVII

SEZ. XVIII

SEZ. XIX

SEZ. XX

SEZ. XXI

SEZ. XXII

SEZ. XXIII

SEZ. XXIV

SEZ. XXV

CENTRO STUDI

AA. GG. E PERSONALE

VIABILITA' E AN. CC. FF.

ACQUE E IMPIEVI

OPERE MARITTIME

EDILIZIA

URBANISTICA

OPERE DI BENCHE

SERVIZI SPECIALI

RICOSTRUZIONE

RICERCA E TRAFF.

CIRCOLI

ISPEZIONATI GENERALI

AMMINISTRAZIONE

AMMINISTRAZIONE

AMMINISTRAZIONE

AMMINISTRAZIONE

AMMINISTRAZIONE

COMITATI TEC. ANN.

PEMONTE

PIEMONTE

VALLE D'AOSTA

COMITATI TEC. ANN.

VALLE D'AOSTA

COMITATI TEC. ANN.

VALLE D'AOSTA

COMITATI TEC. ANN.

VALLE D'AOSTA

COMITATI TEC. ANN.

VALLE D'AOSTA

COMITATI TEC. ANN.

VALLE D'AOSTA

COMITATI TEC. ANN.

VALLE D'AOSTA

COMITATI TEC. ANN.

VALLE D'AOSTA

COMITATI TEC. ANN.

VALLE D'AOSTA

COMITATI TEC. ANN.

VALLE D'AOSTA

**DIREZIONE GENERALE
DEGLI AFFARI GENERALI
E DEL PERSONALE**

I posti di organico delle varie carriere dell'Amministrazione centrale e del Genio civile assommano complessivamente a 6.796 unità.

Detto personale è del tutto inadeguato alle esigenze di servizio dell'Amministrazione, i cui compiti sono notevolmente aumentati in dipendenza dell'istituzione dei due nuovi uffici decentrati (Magistrato per il Po e Provveditorato alle opere pubbliche per il Friuli-Venezia Giulia) e dei massicci interventi disposti dal Governo nei vari settori delle opere pubbliche.

È pur vero che il Ministero si avvale del personale dei ruoli aggiunti (ex ruoli transitori — circa 5.100 impiegati — ed ex dipendenti dell'Africa italiana, 78 unità), nonché di quello appartenente alle Nuove costruzioni ferroviarie, ma trattasi di ruoli ad esaurimento, la consistenza dei quali diminuisce anno per anno, e la percentuale di tale diminuzione è destinata ad aumentare progressivamente con il correlativo assottigliamento del numero totale degli impiegati disponibili. Pertanto, ove non si provveda tempestivamente all'ampliamento degli organici, tra non molto si potrà contare soltanto sui 6.796 posti stabiliti.

Ciò premesso va segnalato, in particolare quanto segue:

PERSONALE DELL'AMMINISTRAZIONE CENTRALE

Il funzionamento degli uffici amministrativi centrali e decentrati, tenuto conto dell'incremento delle incombenze e dei nuovi compiti affidati all'Amministrazione, rende improcrastinabile la soluzione del preoccupante problema del potenziamento dei quadri.

Per ciò che riguarda la carriera direttiva, è da dire che la situazione, mentre presenta

aspetti soddisfacenti nelle qualifiche di Ispettore generale e Direttore di divisione, è invece da considerare precaria dalle qualifiche di Direttore di sezione a Consigliere di 3^a classe. Ancor oggi, non si dispone, infatti, di un numero sufficiente di Direttori di sezione da preporre alle sezioni delle 33 divisioni del Ministero ed ai vari reparti dei 19 uffici amministrativi decentrati (Provveditori e Magistrati), così come non si ha modo, materialmente, di ottenere dai 251 Consiglieri di 3^a, 2^a e 1^a classe — nonostante il riconosciuto senso di responsabilità e di abnegazione degli impiegati in servizio — la desiderata correntezza nella trattazione degli affari che, peraltro, assumono importanza ed estensione sempre maggiori.

Veramente preoccupanti ed insostenibili i quadri della carriera esecutiva con un organico di appena 280 unità. Sol che si pensi al volume delle pratiche in istruttoria presso ciascuno degli uffici sopraindicati ed al necessario lavoro di protocollazione, copia, spedizione ed archiviazione per ogni singolo atto, potrà convenirsi che è più che mai urgente l'adozione di un provvedimento per lo indispensabile ampliamento degli organici.

E pressochè analoghe considerazioni possono essere fatte per i ruoli del personale ausiliario (l'assunzione del quale è, peraltro, legata rigidamente all'osservanza delle disposizioni emanate in favore degli invalidi) e degli agenti tecnici, questi ultimi *previsti in organico soltanto per 4 unità*.

Anche per dette categorie di personale si impone subito una congrua espansione degli organici, talchè sia assicurato il completo adempimento di quelle più modeste mansioni che, come è noto, spiegano non raramente riflessi sul funzionamento dei servizi, nonché sul decoro ed il prestigio dell'Amministrazione.

Il Ministero dei lavori pubblici deve quindi fondamentalmente revisionare e risolvere il problema dei suoi quadri ed adeguarli alla effettiva realtà per conferire all'azione degli Uffici la necessaria omogeneità e speditezza.

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

* * *

PERSONALE DEL GENIO CIVILE

È ormai nota la grave situazione determinata dalla difficoltà di reclutamento del per-

sonale del ruolo ingegneri, che è fondamentale nei quadri organici del Genio civile.

Quale sia, infatti, l'esito dei concorsi continuamente banditi emerge chiaramente dal prospetto allegato.

CONCORSI BANDITI PER L'AMMISSIONE
DEL RUOLO DEGLI INGEGNERI DEL GENIO CIVILE

Data del bando	Posti a concorso	Affluenza candidati			Vincitori	Decaduti per non aver assunto servizio	NOTE
		domande presentate	presenti agli scritti	ammessi agli orali			
2 maggio 1946	54	122	62	51	45	—	
8 aprile 1948	30	164	63	32	24	—	riservato combattenti
1 luglio 1948	126	124	112	94	86	3	riservato interni
11 maggio 1950	127	161	130	90	76	3	
5 giugno 1950	150	111	90	58	46	2	
27 maggio 1952	65	49	34	18	18	—	speciale all'ex grado 8°
4 giugno 1952	146	103	92	54	46	2	
28 luglio 1953	120	93	78	45	39	1	
10 dicembre 1954	150	126	113	91	80	3	
19 novembre 1955	100	315	126	81	74	3	
6 ottobre 1956	160	341	94	84	77	15	
13 settembre 1958	125	322	97	47	47	5	
31 agosto 1959	137	250	92	—	—	—	in corso
23 dicembre 1959	53	53	—	—	—	—	in corso

La scarsa affluenza di candidati ai concorsi per il reclutamento di personale tecnico direttivo deve attribuirsi principalmente, se non esclusivamente, al trattamento economico previsto per le qualifiche iniziali della carriera, trattamento tanto più inadeguato ove si tengano presenti le prospettive che ai tecnici, e particolarmente agli ingegneri, si presentano al di fuori della carriera del Genio civile.

Non soltanto i vari Enti pubblici, privati e parastatali offrono trattamenti economici più vantaggiosi, ma sta di fatto che il trattamento economico corrisposto da questa Amministrazione agli ingegneri è anche sensibilmente inferiore a quello di altre Amministrazioni statali, nelle quali gli interessati, in virtù di particolari disposizioni legislative (vedere ad esempio le leggi 26 settembre 1954, n. 869 e 26 settembre 1954, n. 870)

beneficiano di un trattamento economico superiore a quello di cui al decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 19.

D'altra parte, le funzioni attribuite agli ingegneri del Genio civile sono tra le più onerose e delicate rispetto a quelle adempiute dal personale delle altre Amministrazioni, sia per la loro eterogeneità sia per la grave responsabilità personale che ad esse si accompagna.

Onde porre un rapido rimedio, sia pure parziale, alla grave deficienza quantitativa di personale tecnico direttivo del Genio civile è stato recentemente predisposto uno schema di disegno di legge per l'assunzione straordinaria di personale nel ruolo degli ingegneri e degli architetti, per una parte dei posti disponibili anche senza concorso. Purtroppo, su detto schema, tanto il Ministero del tesoro, che l'Ufficio per la Riforma hanno espresso parere negativo.

Tale metodo di assunzione, pur rappresentando una rinuncia dell'Amministrazione — nonostante idonee garanzie — ad avvalersi del concorso (finora ritenuto, ed a ragione, il sistema migliore per la selezione del personale da assumere negli impieghi dello Stato), deve tuttora essere riguardato quale provvedimento *eccezionale*, come del pari *eccezionale* è la situazione cui si deve far fronte.

Il notevole aumento di fondi stanziati nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici con le leggi speciali, la ristrettezza dei tempi di esecuzione dei lavori affidati e l'attribuzione di nuove competenze (si ricorda tra l'altro il testo unico 15 giugno 1959, n. 393, che affida il compito di sovrintendere alla circolazione stradale) rendono indispensabile colmare le vacanze di organico degli ingegneri, che — e ciò non può essere sottaciuto — dal 1948 ad oggi è stato aumentato di sole 25 unità.

* * *

Già in sede di revisione dei ruoli organici, in attuazione della legge di delega 20 dicembre 1954, n. 1181, fu rappresentata la opportunità di procedere ad un ampliamento del ruolo degli architetti ed ingegneri urbanisti, ma la richiesta non ebbe seguito.

La legge istitutiva di questo ruolo (il regio decreto 27 luglio 1941, n. 790) prevedeva un organico di 26 posti, e nessuna variazione è stata apportata da quella data.

Da allora ad oggi, per l'importanza assunta dai problemi urbanistici nella vita economica e sociale del Paese, attraverso i vari aspetti tecnici, giuridici ed amministrativi di estrema delicatezza, i compiti cui gli Uffici centrali e decentrati devono attendere nel campo dell'urbanistica sono enormemente accresciuti.

È necessario, pertanto, assicurare la presenza di *almeno due funzionari* di tale ruolo in ognuna delle Sezioni urbanistiche presso i Provveditorati, oltre un congruo numero di personale specializzato presso questo Ministero (Direzione generale dell'urbanistica - 6^a sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici - C.E.P.) e di conseguenza procedere alla revisione e all'ampliamento dell'organico attuale.

La Direzione generale AA.GG. e del P. ha già predisposto uno schema di legge che prevede la istituzione delle qualifiche di Ispettore generale urbanistico (coeff. 670) e Architetto capo (coeff. 500) con una dotazione organica complessiva per tutto il ruolo di n. 50 unità.

* * *

Sono in corso proposte di legge di iniziativa parlamentare, per la istituzione del coeff. 500 nei ruoli degli Ufficiali idraulici e dei Disegnatori, nonché nei ruoli dei Ragionieri e dei Geometri del ruolo aggiunto al ruolo ordinario (ex dipendenti del Ministero Africa italiana). È opportuno che dette iniziative, corrispondendo alle effettive esigenze dell'Amministrazione, abbiano positivo e sollecito corso.

Per le carriere di concetto si deve, inoltre, segnalare la situazione abnorme venutasi a creare nelle qualifiche iniziali ed intermedie in seguito all'applicazione di leggi a carattere eccezionale emanate allo scopo di venire incontro alle aspettative di alcune categorie di impiegati (legge 5 giugno 1951, n. 376 - decreto del Presidente della Repub-

blica 11 gennaio 1956, n. 4 - legge 17 aprile 1957, n. 270).

Come risulta evidente dagli specchi allegati, mentre il personale in soprannumero inflaziona le qualifiche del coefficiente 271 (ex grado IX), le qualifiche iniziali dei ruoli medesimi, per il gravare in esse dei « soprannumeri », presentano vacanze stridenti con le esigenze dell'Amministrazione.

Conseguenza di tale stato di fatto è l'arresto del normale svolgimento di carriera per gli impiegati interessati i quali vedono così annullato ogni beneficio loro concesso dalle leggi predette, mentre, nel contempo, alla Amministrazione non è data la possibilità di bandire concorsi per i posti disponibili, e quindi di reclutare nuovi elementi.

* * *

Lo sviluppo della rete radio della Amministrazione dei lavori pubblici impone la necessità di procedere ad un ampliamento del ruolo dei Marconisti, essendo le 35 unità che lo costituiscono assolutamente insufficienti per assicurare il normale andamento del servizio.

Si segnala anche per i ruoli esecutivi la anormale situazione esistente nelle qualifiche intermedie (coeff. 202, per i ruoli d'ordine e coeff. 229 per i ruoli tecnici) e in quelle iniziali, situazione in tutto analoga a quella delle carriere di concetto.

PERSONALE GIORNALIERO

Un problema di notevole rilevanza per la Amministrazione dei lavori pubblici è costituito anche dalla preoccupante carenza di dattilografe, autisti, uscieri e di « salariati » in genere.

Il personale di tali categorie, dal 1948 ad oggi, è costantemente diminuito per collocamenti a riposo, decessi ed esodo volontario mentre da quell'anno ogni nuova assunzione è tassativamente vietata dall'articolo 12 del

decreto legislativo 7 aprile 1948, n. 262 e dall'articolo 39 della legge 26 febbraio 1952, n. 67.

Per il corrente esercizio finanziario, inoltre, l'Amministrazione dei lavori pubblici non ha potuto praticamente avvalersi del disposto dell'articolo 14 della legge 23 maggio 1959, n. 324, che consente l'assunzione di operai giornalieri nel limite del contingente. Infatti, fissato tale contingente con il decreto interministeriale 27 gennaio 1960 in 745 unità (di cui 600 già in servizio) non si è potuto procedere all'assunzione delle altre 145 unità previste non essendo stata concessa la necessaria integrazione di bilancio di 63 milioni.

Per il prossimo esercizio finanziario la spesa a suo tempo prevista per la retribuzione degli operai giornalieri, con riferimento al contingente di 745 unità predetto, era di lire 590.000.000 ed erano altresì indicati, nel corrente bilancio i capitoli sui quali reperire i fondi occorrenti.

Senonchè nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1960-61, lo stanziamento sull'apposito capitolo 19 (« paghe ed altri assegni fissi agli operai giornalieri ecc. e relativi oneri previdenziali ») è stato ridotto, dal Tesoro, da lire 590.000.000 a lire 505.648.000.

Si deve, inoltre, aggiungere che è stato recentemente proposto a quel Ministero di fissare il contingente di personale salariato per il prossimo esercizio finanziario 1960-61, in 850 unità, aumentandolo cioè di 105 elementi in considerazione delle accresciute esigenze della Direzione generale delle opere marittime che ha in corso l'acquisto di nuovi mezzi d'opera (una draga e tre rimorchiatori) e deve provvedere alla gestione dei lavori nel porto di Trieste — gestione trasferita per effetto della legge 24 dicembre 1959, n. 1149, dal Commissariato generale del Governo per il territorio di Trieste all'Ufficio del Genio civile per le opere marittime di Venezia — nonchè alla pulizia, in economia anzichè in appalto, delle aree dei porti della Sicilia.

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

SITUAZIONE DEL PERSONALE DEI RUOLI
DELL'AMMINISTRAZIONE CENTRALE AL 30 APRILE 1960

CARRIERA	QUALIFICA	Posti previsti in organico	Posti occupati in ruolo	NOTE
Direttiva	Direttori Generali	7	7	
	» Provveditori alle OO.PP.	2	2	
	» Presidente Mag. Acque	1	1	
	» Presidente Mag. Po	1	1	
	» Ispettori Generali	25	41	
	» Direttori di Divisione	52	36 + 17	(in corso)
	» Direttori di Sezione	54	65	
	» Consiglieri di 1 ^a classe	} 251	129	
	» Consiglieri di 2 ^a classe		11	
	» Consiglieri di 3 ^a classe		—	in corso provvedimenti di nomina di 40 Consiglieri 3 ^a classe in prova e bandito concorso a 32 posti di Consigliere di 3 ^a classe in prova
		378	293	
Concetto	Cassiere	1	—	
Esecutiva	Archivisti Capi	14	14	
	» Primi Archivisti	49	49	
	» Assistente alla vigilanza	1	1	
	» Archivisti	80	203	44 + 159 soprannumero
	» Applicati	—	33	
	» Applicati Aggiunti	164	—	in corso il provvedimento di nomina di 18 Applicati aggiunti in prova
		308	300	
Ausiliaria	Commesso Capo	1	—	
	» Commessi	8	7	
	» Uscieri Capi	48	56	
	» Uscieri	} 83	50	
	» Inservienti		—	
	» Agente tecnico capo	1	—	
	» Agenti tecnici	3	2	in corso provvedimento di assunzione di 11 inservienti in prova invalidi e 1 sordomuto
		144	115	

SITUAZIONE DELLE CARRIERE DIRETTIVE
DEI RUOLI DEL PERSONALE DEL GENIO CIVILE AL 30 APRILE 1960

RUOLI	QUALIFICHE	ORGA- NICO	POSTI OCCUPATI			NOTE
			Organico	Sopran- numero	Totale	
Ingegneri	Presidente Cons. Sup.	1	1	—	1	
	Presidente di Sezione	6	6	—	6	
	Provveditori OO. PP.	—	14	—	—	
	Presidente Magistrato Po	1	1	—	1	
	Ispettori Generali	46	42	38	80	
	Ingegneri Capi	140	113	—	113	
	Ingegneri Superiori	150	141	—	141	
	Ingegneri Principali	687	244	50	294	
	Ingegneri		74	—	74	
	Ingegneri in prova		101	—	101	
		1.031	723+14	88	811	più 150 posti messi a bando in concorsi in atto
Architetti	Architetti Superiori	5	5	—	5	
	Architetti Principali	21	11	3	14	
	Architetti		—	—	—	
	Architetti in prova		6	—	6	
		26	22	3	25	più 1 posto messo a bando in concorso da svolgere

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

SITUAZIONE DELLE CARRIERE DI CONCETTO
DEI RUOLI DEL PERSONALE DEL GENIO CIVILE AL 30 APRILE 1960

RUOLI	QUALIFICHE	ORGA- NICO	POSTI OCCUPATI			NOTE
			Organico	Sepran- numero	Totale	
Geometri	Geometra Capo	30	23	—	23	
	Geometra Principale	70	65	—	65	
	1° Geometra	195	161	—	161	
	Geometra	385	284	482	766	
	Geometra aggiunto		277	6	283	
	Vice Geometra	520	129	—	129	
	Vice Geometra in prova		26	—	26	
		1.200	965	488	1.453	
Ragionieri	Ragioniere Capo	6	6	—	6	
	Ragioniere Principale	14	13	—	13	
	Primo Ragioniere	37	36	—	36	
	Ragioniere	75	55	63	118	
	Ragioniere aggiunto		29	—	29	
	Vice Ragioniere	108	8	—	8	
	Vice Ragioniere in prova		31	—	31	
		240	178	63	241	
Segretari	Segretario Capo	4	4	—	4	
	Segretario Principale	10	10	—	10	
	Primo Segretario	28	28	—	28	
	Segretario	55	45	38	83	
	Segretario aggiunto		17	—	17	
	Vice Segretario	73	12	—	12	
	Vice Segretario in prova		40	—	40	
		170	156	38	194	
Disegnatori	Disegnatore Principale	20	8	—	8	
	Primo Disegnatore	30	32	—	32	
	Disegnatore	55	35	22	57	
	Disegnatore aggiunto	121	80	—	80	
	Vice Disegnatore		1	—	1	
		226	156	22	178	più 54 posti messi a concorso

SITUAZIONE DELLE CARRIERE ESECUTIVE
DEI RUOLI DEL PERSONALE DEL GENIO CIVILE AL 30 APRILE 1960

RUOLI	QUALIFICHE	ORGA- NICO	POSTI OCCUPATI			NOTE
			Organico	Sopran- numero	Totale	
Assistenti	Assistente Capo	45	43	—	43	
	Assistente Principale	149	77	399	476	
	Frimo Assistente	242	233	—	233	
	Assistente	515	204	—	204	
	Assistente aggiunto		1	—	1	
		951	558	399	957	più 37 posti messi a bando in concorso in atto
Personale d'Archivio del Genio Civile	Archivista Capo	24	22	—	22	
	Primo Archivista	78	72	—	72	
	Archivista	127	108	249	357	
	Applicato	266	117	—	117	
	Applicato aggiunto		—	—	—	
		495	319	249	568	più 17 posti messi a concorso
Marconisti	Marconista Capo	2	2	—	2	
	Primo Marconista	6	6	—	6	
	Marconista	10	3	—	3	
	Marconista aggiunto	17	19	—	19	
	Allievo Marconista		—	—	4	
		35	30	—	34	

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

RUOLI	QUALIFICHE	ORGA- NICO	POSTI OCCUPATI			NOTE
			Organico	Sopran- numero	Totale	
Ufficiali idraulici	Ufficiali idraulici principali . .	29	8	—	8	Concorso pubblico in atto per 46 posti.
	Primi Ufficiali idraulici	44	44	17	61	
	Ufficiali idraulici	80	66	52	118	
	Ufficiali idraulici aggiunti . . .	169	1	—	1	
	Vice Ufficiali idraulici		73	—	73	
		322	192	69	261	

RUOLI	QUALIFICHE	ORGA- NICO	POSTI OCCUPATI AL 30 APRILE 1960			NOTE
			Organico	Sopran- numero	Totale	
Sorveglianti idraulici	Capo sorvegliante di 1 ^a classe .	31	16	—	16	Concorso pubblico in atto per 34 posti.
	Capo sorvegliante di 2 ^a classe .	70	55	—	55	
	Sorvegliante scelto di 1 ^a classe	50	41	—	41	
	Sorvegliante scelto di 2 ^a classe	80	63	—	63	
	Sorvegliante idraulico	560	528	—	528	
	Allievo sorvegliante idraulico .	160	130	—	130	
	Allievo sorvegliante idraulico in prova	—	33	—	33	
		951	866	—	866	

**SITUAZIONE DEL PERSONALE AUSILIARIO
DEI RUOLI DEL PERSONALE DEL GENIO CIVILE AL 30 APRILE 1960**

RUOLI	QUALIFICHE	ORGA- NICO	POSTI OCCUPATI			NOTE
			Organico	Sopran- numero	Totale	
Personale ausiliario	Usciere Capo	118	109	—	109	in corso l'assunzione di 52 invalidi di guerra
	Usciere	201	137	—	138	
	Inserviente		1	6	7	
	Uscieri in prova		14	—	14	
			319	261	6	

RUOLO AGGIUNTO AL RUOLO ORDINARIO (ad esaurimento)

CARRIERA	QUALIFICHE	Posti aggiunti al ruolo originariamente	Posti occupati
Direttiva	Ispettori Generali	2	3
»	Direttori di Divisione	3	5
»	Direttori di Sezione	5	4
»	Consiglieri di 1ª classe	6	1
		16	13
Esecutiva	Archivisti Capi	1	1
»	Primi Archivisti	4	4
»	Archivisti	6	3
		11	8

SITUAZIONE DEI RUOLI AGGIUNTI AL RUOLO ORDINARIO DEL GENIO CIVILE
(EX DIPENDENTI AFRICA ITALIANA)

AL 30 APRILE 1960

RUOLI	QUALIFICHE	ORGA- NICO	POSTI OCCUPATI			NOTE
			Organico	Sopran- numero	Totale	
Ingegneri	Ispettore Generale	3	3	4	7	
	Ingegnere Capo	11	11	—	11	
	Ingegnere Superiore	6	6	—	6	
		20	20	4	24	
Geometri	Geometra Principale	4	4	—	4	
	Primo Geometra	15	15	2	17	
	Geometra	18	18	—	18	
		37	37	2	39	
Ragionieri	Ragioniere Principale	1	1	—	1	
	Primo Ragioniere	3	3	—	3	
	Ragioniere	2	2	—	2	
		6	6	—	6	
Personale d'ordine	Archivista Capo	1	1	—	1	
	Primo Archivista	3	3	—	3	
	Archivista	4	4	1	5	
		8	8	1	9	

DIREZIONE GENERALE
DELLA VIABILITA' ORDINARIA
E DELLE NUOVE COSTRUZIONI
FERROVIARIE

A) VIABILITA' ORDINARIA

In materia di viabilità provinciale e comunale, lo Stato provvede, alla concessione di contributi in annualità, a favore degli Enti locali, per la costruzione e la sistemazione di strade di loro interesse, in base alle Leggi 3 agosto 1949, n. 589 e 15 febbraio 1953, n. 184.

Nel decorso esercizio si è intensamente proseguita l'adozione dei provvedimenti necessari ad assicurare un rapido ed integrale impiego dei contributi assegnati in base alle succitate Leggi per opere stradali, al fine di ridurre al minimo i residui.

Sono stati infatti emessi decreti di concessione definitiva di contributi per un importo di lavori di circa tre miliardi, e sono state completate le istruttorie per la maggior parte delle assegnazioni disposte negli esercizi precedenti, in modo di porre gli Enti locali nella possibilità di procedere ai relativi lavori.

Contemporaneamente sono state proseguite ed iniziate duemila istruttorie, rese necessarie dalle domande pervenute successivamente, per un importo notevole di lavori, e sono stati assegnati, in linea di massima, contributi per nuove opere del complessivo importo di altri tre miliardi circa.

È da rilevare che mentre le finalità della legge 3 agosto 1949, n. 589, sono state notevolmente ampliate dalla successiva legge 15 febbraio 1953, n. 184, il relativo stanziamento per opere stradali è stato invece ridotto a 135 milioni annui negli ultimi esercizi.

Con lo stanziamento previsto per l'anno 1960-61, anch'esso di lire 135 milioni, complessivamente per l'Italia Centro Settentrionale e Sud Insulare, potranno essere attuate opere stradali per un importo di circa tre miliardi, mentre le domande pervenute da tutta Italia e tuttora insoddisfatte per la insufficienza dei fondi, riguardano un importo di opere di circa 100 miliardi.

Occorrerebbe che lo stanziamento annuo per la concessione di contributi per la esecuzione di opere stradali di interesse di enti locali venisse portato a 600 milioni, per poter meglio venire incontro alle segnalate necessità così di lavori di sistemazione come di lavori di costruzione di nuove strade nelle zone che ancora oggi ne sono prive.

Strade ex militari

È stata definita la precisa destinazione della maggior parte delle strade ex militari non più utili ai fini della difesa, con la loro graduale consegna agli Enti locali, previa la loro sistemazione ove possibile.

Per la sistemazione di tali strade ex militari della guerra 1940-45 occorrerebbe che venisse disposta una assegnazione di fondi non inferiore a lire 5 miliardi, in analogia a quanto fu fatto per le strade ex militari della guerra 1915-18.

Legge 10 agosto 1950, n. 647, e successive integrazioni.

Per opere stradali in zone depresse dell'Italia Settentrionale e Centrale da eseguire in base alle leggi 15 luglio 1954, n. 543 e 29 luglio 1957, n. 635, integrative della legge 10 agosto 1950, n. 647, è previsto nel bilancio per l'esercizio 1960-61 lo stanziamento di lire 8.417.002.000, di cui lire 3.600.000.000 in base alla legge n. 543 e lire 4.817.002.000 in base alla legge n. 635.

Di detta somma di lire 8.417.002.000, lire 643.000.000 sono in gestione di questa Amministrazione Centrale per opere stradali da attuare a cura degli Enti locali con il contributo capitalizzato dello Stato.

I fondi, invece, assentiti sempre in base alle predette leggi, ma concernenti opere stradali da attuare a totale carico dello Stato, sono gestiti dai singoli Provveditorati alle opere pubbliche e, per il detto esercizio, ammontano a complessive lire 7.773.602.000, di cui lire 2.956.600.000 in base alla legge n. 543 e lire 4.817.002.000 in base alla legge n. 635.

Per quanto concerne l'attività svolta, si fa presente che sulle disponibilità delle assegna-

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

zioni disposte in base alle ripetute leggi numeri 647, 543 e 635 sono state complessivamente utilizzate lire 69 miliardi circa. Fra i relativi lavori finanziati si ricordano:

nel Lazio: le strade Passo Corese-Terni (Rieti) per lire 788 milioni e la strada di accesso al lago di Castelgandolfo (interessante le Olimpiadi del 1960) per l'importo di lire 340.000.000;

nell'Umbria: le strade Todi-Foligno (Perugia) per lire 300 milioni, della Valnerina (in provincia di Terni e Perugia) per lire 1.318.000.000 e la strada della Contessa (Perugia) per lire 840.000.000;

nella Toscana: le strade Sassi S. Zenobi-Caburaccia (Firenze) per lire 320.000.000, Stia-Londa (Firenze) per lire 300.000.000, dell'Alpe (Firenze) per lire 490.000.000, Piombino-Follonica (Livorno) per lire 300 milioni e Massa-Antona-Arni per lire 500 milioni;

nelle Marche: la S.P. di Frasassi (Ancona) per lire 357.000.000 e la galleria di accesso alla città di Ancona per lire 935.000.000;

nell'Emilia: la strada Romea in provincia di Ferrara per lire 1.160.000.000 ed in provincia di Ravenna per lire 1.177.000.000 e le strade Premilcuore-Cavallino per lire 630.000.000 e di Fondo Valle Tanaro per lire 838.000.000;

nella Liguria: la strada Triora-Realdo-Verdeggia per lire 689.000.000 e la litoranea la Spezia-Sestri Levante per lire 4.000.000.000 circa;

nel Piemonte: le strade di Fondo Valle Taro (Cuneo) per lire 480.000.000, della Colma (Novara) per lire 360.000.000, della Val Mastellona per lire 350.000.000 e del Santuario di Oropa per lire 400.000.000;

nella Lombardia: le strade Prealpina Orobica (Bergamo) per lire 300.000.000, Valle Imagna-Valle S. Martino (Bergamo) per lire 300.000.000 e Provinciale Regina per lire 500.000.000;

nel Veneto: le strade: intercomunale dell'Alpago (Belluno) per lire 535.000.000, Feltrina (Treviso) per lire 610.000.000, Val Cel-

lina (Udine) per lire 955.000.000, Val Degano (Udine) per lire 520.000.000 ed i tronchi della S. P. Romea in Provincia di Venezia per lire 617.000.000 ed in Provincia di Rovigo per lire 1.010.000.000;

Articolo 321 della legge 20 marzo 1865, numero 2248.

Nell'esercizio 1960-61 sono state previste lire 55 milioni, con un aumento quindi di lire 5.000.000 rispetto allo stanziamento dello esercizio 1959-60, per la concessione del sussidio statale (pari al 25 per cento della spesa) a favore dei Comuni per la costruzione e sistemazione di strade, interne ed esterne agli abitati, in base all'articolo 321 suindicato, nonché per la manutenzione quinquennale delle strade comunali di allacciamento eseguite con i benefici di cui al decreto legge Luogotenenziale 30 giugno 1918, n. 1019, articolo 3, ed alla legge 7 aprile 1917, n. 601, articoli 8 e 9.

L'aumento di lire 5.000.000 è inadeguato; infatti le lire 50.000.000 stanziate nello esercizio 1959-60 per la concessione del detto sussidio si sono dimostrate assolutamente insufficienti date le numerose giustificate istanze dei Comuni, la maggior parte delle quali è rimasta inevasa.

Giova rilevare che tale sussidio, anche se esiguo, costituisce un efficace incentivo per i Comuni, ed è da questi gradito perchè viene erogato a lavori in corso od ultimati, e quindi non dilazionato nel tempo.

Olimpiadi del 1960

Con lo stanziamento di lire 7.500.000.000 disposto nello stato di previsione della spesa dell'esercizio 1959-60, sono stati finanziati, a totale carico dello Stato, imponenti lavori connessi allo svolgimento delle Olimpiadi del 1960 tra cui si ricordano la costruzione del nuovo ponte sul Tevere a Tor di Quinto e dei tratti stradali dalla Via Salaria al detto Ponte e dal detto Ponte al Foro Italico, della strada di collegamento dall'EUR al Foro Italico, del viadotto sul Corso Francia, del parcheggio del nuovo stadio Flaminio, eccetera.

Per il completamento di tali opere indifferibili e necessarie occorre un ulteriore stanziamento di lire 300.000.000.

B) NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE

A cura del Servizio delle Nuove Costruzioni Ferroviarie, costituito da un ufficio tecnico-amministrativo con sede presso il Ministero dei lavori pubblici e da sette uffici periferici, viene eseguito un notevole complesso di progettazioni e di opere.

I lavori attualmente in corso ammontano a lire 8.154.000.000 in c. t. di cui lire 3.520 milioni in c. t. già contabilizzati.

Nell'esercizio 1960-61 sono state assegnate per opere ferroviarie lire 1.825.000.000, di cui lire 1.500.000.000 per la ferrovia Caltagirone-Gela (quarto stanziamento del fabbisogno previsto di lire 7 miliardi e 500 milioni da esaurirsi in cinque esercizi).

Con la detta assegnazione, non sarà possibile attuare nemmeno un limitato programma di opere più urgenti riguardanti le costruzioni, in corso, della ferrovia Maccaresse-Roma Smistamento, della Circonvallazione di Palermo, e della linea Portogruaro-Bertiolo-Sasseto con diramazione Bertolo-Udine.

Occorrerebbe, limitando il programma alle sole necessità più urgenti, un'ulteriore assegnazione di lire 3 miliardi.

Con le assegnazioni di bilancio e con i residui, nell'esercizio 1960-61 saranno appaltati lavori e liquidate espropriazioni per circa lire 2.725.000.000.

Con la legge 21 marzo 1958, n. 298, è stata autorizzata la spesa di lire 10.000.000.000, ripartita negli esercizi dal 1957-58 al 1963-64, per la costruzione di una linea ferroviaria di Circonvallazione collegante la stazione ferroviaria di Trieste-Campo Marzio con la linea di Monfalcone e raccordi vari, e per la costruzione di un nuovo tratto S. Giovanni al Natisone e Redipuglia della ferrovia Trieste-Udine-Tarvisio.

Qui di seguito si menzionano le opere di maggiore importanza.

Ferrovia di Circonvallazione di Trieste

Per la costruzione di tale linea, svolgentesi quasi interamente in galleria, sono stati appaltati finora due lotti di lavori per un importo di circa lire 1.612.000.000.

Nell'esercizio 1960-61 saranno appaltati ulteriori lotti per un ammontare di lire 4.190 milioni circa.

Costruzione della nuova Ferrovia tra S. Giovanni al Natisone-Redipuglia

Sono stati approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici il progetto generale di massima, e il progetto esecutivo di un primo lotto di lavori per lire 293.433.710 che saranno tra breve appaltati.

Sistemazione ferroviaria del parco merci di Savona Fornaci e riordino servizi ferroviari di Savona

Sono in corso di esecuzione lavori per un importo di lire 3.523.964.863 di cui lire 1 miliardo 822.603.717 già contabilizzati.

All'esecuzione di tali lavori si è provveduto con l'assegnazione di lire 7 miliardi autorizzati con legge n. 730 del 4 agosto 1955.

Essendo stata nell'esercizio 1958-59 esaurita la cennata assegnazione, è stato presentato al Parlamento un disegno di legge per l'autorizzazione dell'ulteriore spesa di lire 8 miliardi da ripartirsi in vari esercizi. Nell'esercizio 1960-61 saranno appaltati lavori per la somma stanziata di lire 500.000.000.

Ferrovia Portogruaro-Bertiolo-Sasseto con diramazione Bertolo-Udine

È stato ultimato il ponte sul Tagliamento a 42 luci di metri 26 ciascuna ed è stato appaltato un primo lotto di lavori riguardanti il nuovo fabbricato viaggiatori di Portogruaro.

Non è possibile per mancanza di fondi proseguire i lavori di detta ferrovia nonostante la riconosciuta necessità. Occorrerebbe, limitando il programma alle sole necessità più urgenti, un'ulteriore assegnazione di lire 1 miliardo per il corrente esercizio.

Linea Ostiglia-Treviso

Sono in corso trattative con il Comune di Treviso e con l'Amministrazione Ferroviaria per la costruzione di un sottovia pedonale nella stazione di Treviso Centrale per l'importo, a carico dell'Amministrazione dei lavori pubblici, di lire 42.000.000.

La relativa perizia ha riportato l'approvazione del Consiglio Superiore.

Prossimamente sarà proceduto al relativo appalto.

Ferrovia Maccarese-Roma smistamento

Di questa ferrovia, alla quale le ferrovie dello Stato attribuiscono notevole interesse per il miglioramento delle comunicazioni della linea Pisa-Roma con gli scali ferroviari di Roma, sono stati eseguiti oltre 4/5 delle opere relative alla sede. Attualmente sono in corso lavori per lire 200.000.000.

Nell'esercizio 1960-61 sono state assegnate lire 274.500.000 che serviranno per il proseguimento dei lavori della galleria Aurelia. Non è possibile, per mancanza di fondi, proseguire più intensamente i lavori di detta linea, nonostante la riconosciuta necessità.

Occorrerebbe, limitando il programma alle sole necessità più urgenti, un'ulteriore assegnazione di 2 miliardi per il corrente esercizio.

Per il completamento dell'opera dovranno eseguirsi altri lavori per una presunta spesa di lire 10 miliardi (comprensiva dei 2 miliardi di cui sopra, necessari per il corrente esercizio).

Linea di Circonvallazione di Palermo

Nel febbraio 1953 venne completato ed attivato il tratto tra la stazione di Palermo Loli e lo scalo merci di Palermo Sampolo.

Nel giugno 1957 è stato consegnato all'esercizio l'ultimo tratto della Circonvallazione di Palermo tra il piazzale dello scalo merci di Palermo Sampolo e gli impianti del porto.

Per il completamento della linea occorrono circa lire 3.800.000.000.

Per tale finanziamento è in corso di emanazione apposito provvedimento legislativo.

Nell'esercizio 1960-61 saranno appaltati lavori con i fondi di cui al detto provvedimento legislativo, sempre che il medesimo sia perfezionato.

Ferrovia Caltagirone-Gela

Di detta linea sono stati eseguiti sinora km. 34,6 di sede ferroviaria, di cui km. 7,5 in galleria e km. 1,250 di viadotto, con una spesa complessiva di oltre lire 7 miliardi.

Attualmente sono in corso n. 5 lotti di lavori per l'ammontare di lire 2.815.015.971 di cui lire 1.695.364.000 già contabilizzate. Nell'esercizio 1960-61 saranno appaltati, in base all'assegnazione di bilancio, ulteriori lavori per l'importo di lire 1.500.000.000.

Completamento delle ferrovie in corso di costruzione

Per il completamento delle nuove ferrovie in corso di costruzione sopra elencate occorrerà la spesa di lire 33.000.000.000, così ripartita:

1) Riordino dei servizi ferroviari di Savona, con spostamento della linea Varazze-Savona e costruzione della stazione di Mongrifone	L.	8.000.000.000
2) Portogruaro-Bertiolo-Gorizia e diramazione per Udine	»	8.000.000.000
3) Maccarese-Roma Smistamento e raccordo con la stazione Tiburtina	»	10.000.000.000
4) Circonvallazione ferroviaria di Palermo	»	3.800.000.000
5) Caltagirone-Gela	»	3.200.000.000

TOTALE PREVENTIVATO . . . L. 33.000.000.000

Progettazione di nuove opere ferroviarie

A cura dell'Ufficio tecnico centrale per la progettazione e vigilanza delle nuove opere ferroviarie, oltre alla redazione delle proposte di appalto relative al completamento delle linee innanzi citate, sono stati eseguiti gli studi e compilati i relativi progetti di massima delle seguenti linee:

1) Ferrovia (Bari)-Grumo Appula-Altamura-Matera-Metaponto, per la spesa presunta di lire 21.800.000.000.

Ferrovia richiesta per il potenziamento delle comunicazioni della vasta zona delle Puglie e delle Calabrie;

2) Ferrovia Paola-Cosenza, per una spesa di lire 12.000.000.000.

Il progetto di massima è stato approvato, in linea tecnica, dal Consiglio Superiore.

Per la costruzione di detta nuova linea è in corso un provvedimento legislativo che autorizza la spesa di lire 12.000.000.000, da stanziarsi in otto esercizi finanziari, e tale provvedimento è già stato esaminato favorevolmente dal Consiglio dei Ministri.

Appena esso sarà stato perfezionato, si procederà all'appalto dei primi lotti di lavoro per l'importo di lire 300.000.000 quale stanziamento per l'esercizio 1960-61;

3) Completamento del nodo ferroviario di Roma:

a) allacciamento della linea Roma-Orte con la direttissima Roma-Napoli e raccordi con la Roma-Sulmona;

b) allacciamento della linea Roma-Pisa con la Direttissima Roma-Napoli e raccordo con la Roma-Cassino.

La spesa prevista è di lire 17.300.000.000.

Tali allacciamenti e raccordi sono destinati all'inoltro dei treni in transito per la Capitale senza toccarne gli scali; e i relativi progetti sono stati esaminati favorevolmente dal Consiglio superiore dei Lavori pubblici.

Sono altresì in corso di studio:

a) Ferrovia Napoli-Casoria-Somma Vesuviana-Palma-S. Gennaro-Salerno, lire 15 miliardi;

b) Ferrovia Palma-S. Gennaro-Avellino, lire 7 miliardi.

c) Completamento dei Raccordi ferroviari di Mestre per una presunta spesa di lire 1 miliardo.

La 7^a Commissione ha raccomandato che negli studi di queste ed altre soluzioni ferroviarie sia tenuto presente con somma accortezza il coordinamento con la rete stradale, e il necessario esame della convenienza economica di tali nuove realizzazioni.

C) AEROPORTO INTERCONTINENTALE DI ROMA (Fiumicino)

La Direzione Generale — Servizio delle Nuove Costruzioni Ferroviarie — si occupa anche della costruzione dell'Aeroporto Intercontinentale di Roma (Fiumicino).

Tale costruzione è stata autorizzata con legge 12 luglio 1949, ed i relativi lavori ebbero inizio nel 1951.

Con le seguenti leggi sono state stanziare somme per il complessivo importo di lire 26.597.514.840:

1) legge 12 luglio 1949, n. 460, col sistema dei pagamenti differiti, assegnate, nello esercizio 1949-50, annualità per lire 275 milioni 540.000, corrispondenti al capitale di lire 4.447.514.840;

2) legge 15 giugno 1955, n. 513, stanziare lire 14.000.000.000;

3) legge 28 aprile 1959, n. 284, stanziare lire 4.150.000.000;

4) legge 24 luglio 1959, n. 622 (Prestito Nazionale) stanziare lire 4.000.000.000.

Con i detti stanziamenti sono state eseguite e sono in avanzato corso di esecuzione, imponenti opere: canalizzazioni delle acque, impianti idrovori, piste di volo e di rullaggio, piazzali, strade di accesso con viadotto, strade interne, torre di controllo, aviorimessa, aerostazione, fabbricati vari, radar, attrezzature varie, ecc., per cui l'Aeroporto sarà, tra breve funzionale.

Sono tuttavia necessarie altre opere di completamento per le quali occorrerà apposito finanziamento.

DIREZIONE GENERALE
ACQUE E IMPIANTI ELETTRICI

I. — PUBBLICAZIONE ELENCHI DI ACQUE PUBBLICHE

Dal 1° luglio 1958 sono stati emanati e pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale* i seguenti decreti presidenziali di approvazione di elenchi di acque pubbliche ai termini dell'articolo 1 del testo unico 11 dicembre 1933, n. 1775:

1) decreto presidenziale 5 agosto 1958. Modificazioni al terzo elenco suppletivo delle acque pubbliche della provincia di Cremona (*Gazzetta Ufficiale* n. 286 del 28 novembre 1958);

2) decreto presidenziale 5 agosto 1958. Dodicesimo elenco suppletivo delle acque pubbliche della provincia di Catania (*Gazzetta Ufficiale* n. 303 del 17 dicembre 1958);

3) decreto presidenziale 2 settembre 1958. Quarto elenco suppletivo delle acque pubbliche scorrenti nel territorio della provincia di Pistoia (*Gazzetta Ufficiale* del 23 ottobre 1958);

4) decreto presidenziale 27 maggio 1959. Sesto elenco suppletivo delle acque pubbliche della provincia di Salerno (*Gazzetta Ufficiale* n. 176 del 24 luglio 1959);

5) decreto presidenziale 30 giugno 1959. Quinto elenco suppletivo delle acque pubbliche della provincia di Livorno (*Gazzetta Ufficiale* n. 232 del 26 settembre 1959);

6) decreto presidenziale 21 luglio 1959. Terzo elenco suppletivo delle acque pubbliche della provincia di Catanzaro (*Gazzetta Ufficiale* n. 269 del 7 novembre 1959);

7) decreto presidenziale 20 gennaio 1960. Secondo elenco suppletivo delle acque pubbliche della provincia di Terni (*Gazzetta Ufficiale* n. 83 del 5 aprile 1960).

II. — CONCESSIONI DI GRANDI DERIVAZIONI DI ACQUA

Sono stati emessi dal 1° luglio 1958 al 30 aprile 1960 vari decreti di concessioni per grandi derivazioni d'acqua e per varianti alle stesse, tanto per produzione di energia elettrica quanto per irrigazione a seguito dell'esperimento delle prescritte istruttorie e formalità di legge.

III. — SOVVENZIONI PER SERBATOI

In base all'articolo 73 del testo unico 11 dicembre 1933, n. 1775, modificato con decreto legislativo 30 settembre 1947, n. 1276, per serbatoi e impianti elettrici in Sicilia e Sardegna giusta i decreti legislativi 17 maggio 1946, n. 505 e 6 marzo 1948, n. 136, e la legge 10 febbraio 1953, n. 75, e per produzione e distribuzione di energia elettrica nel Mezzogiorno e nelle Isole giusta la legge 29 maggio 1951, n. 457.

Trattasi di contributi e sovvenzioni da liquidare in annualità trentennali o quindicennali.

Le somme stanziare sul capitolo 197/2 dell'esercizio 1958-59 e su quelle 199/2 dello esercizio in corso 1959-60, ammontanti a lire 100.000.000 per ciascun esercizio, sono state assorbite da contributi e sovvenzioni già accordati o in corso di concessione.

È da rilevare, nei riguardi di tale capitolo di spesa, che i fondi in esso stanziati nei precedenti esercizi e quelli previsti per l'esercizio prossimo 1960-61 (capitolo 201/2 lire 99.500.000) sono assolutamente insufficienti a far fronte alle domande di contributo per serbatoi e di sovvenzione per nuova produzione di energia elettrica, in Italia meridionale, già compiutamente istruite con esito favorevole.

Basti dire che di fronte alla previsione di sole lire 99.500.000 figurante sul capitolo 201 dello schema di bilancio per il 1960-61, è stata accertata al momento attuale la accoglibilità, a norma dell'articolo 73 e seguenti

del testo unico 11 dicembre 1933, n. 1775, e della legge 29 maggio 1951, n. 457, di domande di contributi e sovvenzioni già istruite per circa due miliardi di lire in annualità.

I relativi provvedimenti sono tenuti in sospeso per mancanza di fondi, con la conseguente stasi, almeno per alcuni casi, nella esecuzione dei relativi lavori.

IV. — ACQUE SOTTERRANEE

Dal 1° luglio 1958 sono stati pubblicati i seguenti decreti presidenziali concernenti lo assoggettamento di territori alla tutela della pubblica amministrazione nei riguardi delle acque sotterranee, ai sensi dell'articolo 94 del testo unico di leggi sulle acque e sugli impianti elettrici approvato con decreto reale 11 dicembre 1933, n. 1775:

1) decreto presidenziale 23 maggio 1958, n. 876, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 219 del 10 settembre 1958, concernente alcuni Comuni della provincia di Torino;

2) decreto presidenziale 30 settembre 1958, n. 1006, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 279 del 20 novembre 1958, concernente alcuni Comuni della provincia di Ravenna;

3) decreto presidenziale 30 settembre 1958, n. 1007, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 20 novembre 1958, concernente il comune di Conselice (Ravenna);

4) decreto presidenziale 30 settembre 1958, n. 1035, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 289, del 1° dicembre 1958, concernente alcuni Comuni della provincia di Cuneo;

5) decreto presidenziale 20 dicembre 1958, n. 1288, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 78 del 1° aprile 1959, concernente alcuni Comuni della provincia di Reggio Emilia;

6) decreto presidenziale 7 aprile 1959, n. 386, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 146 del 22 giugno 1959, concernente il territorio del comune di Roma.

V. — APPLICAZIONE DELLA LEGGE 27 DICEMBRE 1952, N. 959, SULL'ECONOMIA DELLE ZONE MONTANE

Come noto, era stato a suo tempo sollevata una pregiudiziale di incostituzionalità della legge 27 dicembre 1953, n. 959.

La Corte costituzionale ha riconosciuto costituzionale la legge e, pertanto, proseguono i vari giudizi promossi da interessati contro i decreti delimitanti i perimetri dei bacini imbriferi montani e contro i provvedimenti ingiuntivi per il pagamento del sovracanone previsto dalla legge stessa.

Nel frattempo il Ministero, ha svolto sempre opera fattiva per ottenere dai concessionari di grandi derivazioni idroelettriche, tassate dal sovracanone previsto dalla legge, l'assolvimento degli obblighi loro imposti dalla legge stessa, e molti dei pagamenti richiesti sono regolarmente effettuati, sia pure con riserva dell'esito dei giudizi in corso.

Con le dovute salvezze nei riguardi di un esito negativo dei giudizi pendenti, intanto, si continua a corrispondere agli Enti interessati, Consorzi o Comuni singoli, le somme già versate o che via via vengono versate per i singoli bacini.

Al 15 aprile 1959 sono state versate presso la Banca d'Italia dalle imprese elettriche, soggette al pagamento dei sovracanoni, complessivamente lire 13.886.843.485, di cui lire 12.189.274.923 sono state già ripartite e liquidate da questo Ministero, agli Enti interessati, Comuni e Consorzi.

Inoltre, per i seguenti bacini imbriferi: Po, Dora Baltea, Adige, Adda, Sarca, Minicio, Pellice, Chiese, Varaita, Maira, Parma, Agno ed Entella, sono stati da questo Ministero autorizzati, a norma dell'articolo 1 della legge in parola, i rispettivi Consorzi a riscuotere direttamente dalle imprese elettriche, i sovracanoni dovuti.

L'ammontare complessivo dei versamenti fatti direttamente ai detti Consorzi è di lire 6.263.175.254.

Come è noto è intervenuta la legge interpretativa 30 dicembre 1959, n. 1254, la quale, se da un canto ha apportato delle opportune precisazioni su particolari questioni sollevate nelle vertenze in corso, dall'altro però non ha risolto la questione fondamentale oggetto delle vertenze stesse, cioè la delimitazione dei bacini imbriferi montani.

Comunque, la detta legge ha conseguito l'effetto di indurre, in vari casi, le imprese elettriche ad effettuare ulteriori versamenti.

LEGGE 3 AGOSTO 1949, N. 589

Contributi per la costruzione di impianti elettrici in applicazione della legge 3 agosto 1949, n. 589

In applicazione della legge 3 agosto 1949, n. 589, recante provvedimenti per agevolare l'esecuzione di opere pubbliche di interesse degli Enti locali, è stata stanziata in bilancio, dall'esercizio finanziario 1949-50 a tutto il 30 giugno 1960, per la concessione di contributi per la costruzione di impianti elettrici per fornire energia a quei Comuni che ne sono sprovvisti, una somma globale di lire 575 milioni in annualità, delle quali lire 287.500.000 per l'Italia centro-settentrionale ed altrettante per l'Italia meridionale e insulare.

Tutti i fondi messi a disposizione sono stati impegnati; resta ancora da finanziare un complesso di richieste per un importo globale di lavori di circa lire 14.500.000.000 corrispondente ad una annualità di contributo di lire 652.500.000.

Per l'esercizio finanziario 1959-60 sono stati stanziati in bilancio per opere elettriche lire 60 milioni di contributi pari ad un ammontare di lavori di lire 1.333.330.000.

Con tale stanziamento di bilancio, naturalmente esiguo in rapporto all'importo globale dei lavori da finanziare, è stato possibile soddisfare solo una minima parte delle richieste pervenute e non ancora accolte.

La ripartizione dei fondi è fatta tra l'Italia centro-settentrionale e l'Italia meridionale ed insulare, e quindi non per Regioni singole.

Nel procedere all'assegnazione dei contributi e quindi alla scelta fra le numerosissime domande presentate, si è tenuto e si tiene conto del grado di urgenza e di necessità favorendo quei Comuni isolati mancanti di effettiva possibilità finanziaria. Tuttavia nel corrente esercizio finanziario è stata data la precedenza a quei Comuni che debbono dotare dei servizi necessari ed indispensabili, tra i quali l'energia elettrica, i nuovi quartieri sorti a seguito dei programmi predisposti dal Comitato di coordinamento dell'edilizia popolare.

È da far presente, inoltre, che per l'Italia centro-settentrionale, dall'esercizio 1949-1950 a tutto il 31 marzo 1960 sono stati emessi, ai sensi dell'articolo 16 della legge stessa, n. 617 decreti di concessione di annualità di contributi relativi ad un importo globale di lavori di lire 4.973.950.000 (contributi annuali di lire 223.828.000 circa), mentre per l'Italia meridionale ed insulare il numero dei decreti emessi è stato di numero 357 pari ad un importo di lavori di lire 3.916.258.000 (contributo annuale lire 176 milioni e 231.610 circa).

Dai dati sopra esposti si rileva che sono ancora da concedersi con regolari decreti circa lire 174.940.390 di contributi già promessi ed impegnati ed in attesa di avere dai Comuni gli atti tecnici.

I. — IMPIANTI IN ESERCIZIO E PRODUZIONE DI ENERGIA ELETTRICA

a) *Idroelettrici* per una potenza efficiente globale di kw 11.227.018 circa e con producibilità annua di 45 miliardi circa di chilowattora;

b) *Termoelettrici* e geotermoelettrici per una potenza globale di kw 4.432.776 e con una producibilità annua di circa 18 miliardi di chilowattora.

Quindi tra impianti idroelettrici e termoelettrici la globale potenza efficiente al 31 marzo 1960 ammonta a 15.659.794 milioni di chilowatt con una producibilità media annua di circa 63 miliardi di chilowattora.

Per mostrare l'andamento ed il progressivo aumento della produzione di energia elettrica, degli anni immediatamente dopo la ultima guerra fino a tutto il 1959 si riportano i seguenti dati:

energia prodotta in miliardi di kwh:

anno 1945	12,37
» 1946	16,92
» 1947	20,33
» 1948	22,24
» 1949	20,44
» 1950	24,45
» 1951	29,22
» 1952	30,90
» 1953	31,90
» 1954	35,09
» 1955	38,22
» 1956	40,87
» 1957	42,80
» 1958	45,16
» 1959	48,85

II. — IMPIANTI IN COSTRUZIONE AL 31 MARZO 1960

a) *Idroelettrici* per una potenza globale media teorica di 1.499.248 chilowatt e producibilità media annua di circa 5,2 miliardi di chilowattora;

b) *Termoelettrici* per una potenza globale di circa 1.560.300 chilowatt con una producibilità di 6 miliardi di chilowattora.

III. — GRANDI LINEE DI TRASPORTO

Le grandi linee di trasporto di energia, con tensione da 120 a 150 chilowatt sono passate da 7.500 Km. nel 1936 a circa 22.581 al 31 marzo 1960, quelle a 220 chilowatt (la

massima tensione esistente in Italia) da 600 Km. nel 1938 a circa 6.406 al 31 marzo 1960.

IV. — CONSIDERAZIONI E PROGRAMMI FUTURI

Dai dati sopra riportati è logico dedurre:

1) che lo sforzo dell'industria elettrica (oltre la ricostruzione di impianti per oltre 1.300.000 chilowatt danneggiati dalla guerra) per l'incremento di nuove fonti di energia è stato notevole;

2) che la base della nostra industria elettrica è tuttora rappresentata dallo sfruttamento delle risorse idriche nazionali (nel 1959 la produzione di energia geotermoelettrica e termoelettrica ha rappresentato globalmente il 21 per cento circa della produzione totale).

A questo proposito è da aggiungere che attualmente l'energia termoelettrica rappresenta in Italia, ad eccezione della Sicilia, una riserva ai fini di un migliore sfruttamento dei costosi impianti idroelettrici a serbatoio ed una specie di assicurazione contro il rischio di stagioni idrologicamente sfavorevoli.

Inoltre è da far presente che il trasporto e la distribuzione dell'energia, e quindi la costruzione degli elettrodotti, sono intimamente connessi agli impianti di produzione di energia elettrica e pertanto formano materia inscindibile con quella relativa alla fonte di produzione dell'energia stessa.

Sembra utile accennare, brevemente, anche al problema della nuova fonte di energia, vale a dire all'energia termonucleare.

È opportuno intanto far subito presente che, quantunque tale forma di energia sembri dover costituire in avvenire la base delle risorse energetiche, allo stato attuale (e per parecchi anni ancora) dovrà rimanere nella fase sperimentale o, al più, essere limitata ad un livello di utilizzazione che rappresenterà una modesta aliquota delle risorse convenzionali di energia.

Comunque, quando si passerà in avvenire da una intensa costruzione di impianti termonucleari, detti impianti dovranno costi-

tuire la base del diagramma di utilizzazione nazionale dell'energia elettrica. Conseguentemente si presenterà un problema di rilevante entità, cioè quello del coordinamento degli impianti termonucleari con quelli idroelettrici (che, è bene ricordarlo, dànno oggi il 79 per cento della produzione di energia elettrica nazionale) per cui sarà necessaria la trasformazione di moltissimi impianti idroelettrici che dovranno funzionare come impianti di integrazione di potenza nelle ore di punta.

Per quanto riguarda i problemi futuri è da rilevare che i consumi di energia elettrica crescono continuamente e tale situazione impone la necessità di procedere alla costruzione di nuovi impianti evitando ogni arresto che potrebbe arrecare gravi danni all'economia nazionale.

In ogni modo la situazione dovrà essere attentamente tenuta in continua osservazione per poter studiare eventuali tempestivi interventi governativi in questa materia.

Per quanto riguarda il particolare settore del trasporto di energia elettrica è da rilevare che l'attività non ha mai subito sosta: attualmente sono già completate ed in corso di costruzione importanti linee elettriche ad altissima tensione per integrare la rete nazionale di interconnessione con la quale sarà possibile il trasporto di grandi masse di energia dal Nord al Sud Italia e viceversa, per sopperire ad eventuali deficienze regionali dell'energia stessa.

NAVIGAZIONE INTERNA

In Italia la navigazione interna si svolge sul lago Maggiore e su quelli di Como, d'Iseo, di Garda, nonchè, in limitata misura, sul Trasimeno; si svolge anche sulla rete dei fiumi e canali classificati navigabili.

Tale rete ha uno sviluppo di chilometri 1.917 con un traffico di tonnellate 4.947.554 nel 1958 (ultimo anno di rilevamento); i percorsi più importanti per lunghezza e tonnellate sono:

chilometri 837, tonnellate 2.070.535: fiume Po ed affluenti navigabili, compresi i canali milanesi e ferraresi;

chilometri 278, tonnellate 1.232.274: linea Venezia-Brondolo-Po e rete del Polesine;

chilometri 440, tonnellate 404.337: litoranea veneta e sue diramazioni, da Venezia a Monfalcone;

chilometri 150, tonnellate 374.253: linea Venezia-Padova-Este e Battaglia-Brondolo.

Gli altri percorsi, d'importanza più limitata, sono:

chilometri 173, tonnellate 4.416: fiume Adige, da Ceraino a Cavanella d'Adige;

chilometri 7, tonnellate 272.600: linea Viareggio-Vecchiano;

chilometri 19, tonnellate 12.939: linea Pisa-Livorno e canale della bonifica Bientina;

chilometri 34, tonnellate —: fiume Tevere, da Roma alla foce.

Come risulta dai suesposti dati, il tracciato della suddetta rete navigabile, che è il più importante di tutti, per lunghezza di percorso e soprattutto per tonnellaggio, è quello del Po con gli affluenti ed i canali milanesi e ferraresi.

Un'importanza ben più rilevante, tuttavia, è destinata ad assumere la navigazione lungo il Po in conseguenza degli importanti lavori, di cui è cenno al precedente punto 5), e soprattutto in seguito al progettato collegamento idroviario Lago Maggiore-Adriatico, che collegherà la Svizzera con Venezia. Su tale progetto l'apposita Commissione italo-svizzera ha praticamente concluso gli studi sia dal punto di vista tecnico che sotto i profili giuridici, economici e doganali, cosicchè fra qualche mese le relative conclusioni potranno essere sottoposte ai Governi italiano e svizzero per le determinazioni di competenza.

Il collegamento idroviario della Svizzera con Venezia assicurerà alla vicina Repubblica una via di rifornimento di eccezionale importanza, il cui costo è stato preventivato in circa 85 miliardi di lire.

Per agevolare la navigazione del Po occorre anche eliminare gli arcaici ponti di barche, che costituiscono pure un intralcio notevole alla fluidità del traffico stradale, a causa delle frequenti manovre giornaliere di apertura e chiusura.

Si sta attualmente completando la costruzione del canale navigabile Migliarino-Ostelato-Porto Garibaldi; sono stati disposti notevoli lavori fra cui la costruzione della Conca di Valle Lepri.

Da quanto suesposto risultano evidenti le possibilità del traffico sulle vie navigabili sopraindicate che interessano le regioni industriali dell'Italia settentrionale.

Queste possibilità saranno decisamente incrementate completando e ricalibrando alcuni tratti della litoranea veneta, aprendo la « direttissima » di Oriago che collegherà Venezia a Padova, ed ultimando sul Po lo sbarramento a Isola Serafini che renderà possibile il proseguimento fino a Piacenza della navigazione, che oggi giunge fino a Cremona con regolari servizi.

I lavori idraulici in corso lungo il Po consentiranno di portare la stazza dei mezzi naviganti da 600 a 1.350 tonnellate ed è indiscutibile il vantaggio che ne conseguirà, anche nei riflessi del volume del traffico pesante che interessa la Val Padana, ove si tenga presente che già ora con un carico di 600 tonnellate per via d'acqua si eliminano 2 treni completi, e precisamente 40 carri merci da 15 tonnellate ciascuno.

La convenienza economica del trasporto per via d'acqua risulta dai noli che sono pari a circa 1/3 dei corrispondenti noli su strada o su ferrovia.

Quanto alla navigazione del Tevere da Roma al mare si rileva che essa è da anni praticamente inattiva e soltanto dopo che saranno stati completati alcuni rilievi in corso si potrà stabilire quali lavori siano da eseguire per sistemare l'alveo e per disciplinare l'attuale, forte oscillazione, delle acque di magra; a tali lavori sono da subordinare quelli che eventualmente si potranno ritenere utili e convenienti per ripristinare la navigazione nel tratto in parola.

OPERE IDRAULICHE

Il problema delle sistemazioni idrauliche è di importanza fondamentale in Italia data la conformazione orodirografica del Paese.

Tale problema è stato però trascurato, per

forza di cose nel periodo bellico ed in quello immediatamente successivo, quando lo Stato doveva far fronte ad esigenze di più immediata urgenza.

Solo nel 1949, con i fondi autorizzati dalla legge 12 luglio 1949, n. 460, fu possibile disporre alcuni importanti interventi per una spesa di oltre 15 miliardi di lire.

Ma una serie di disastrose alluvioni, specie negli anni 1949 e 1951, provocò danni enormi in varie regioni del Paese e ripropose in modo clamoroso il problema della sistemazione dei corsi d'acqua.

Mentre si riparavano i danni delle alluvioni (si noti, su questo punto, che per riparare i danni delle alluvioni verificatesi dal 1949 ad oggi sono stati stanziati, con varie leggi speciali, circa 96 miliardi di lire), si predisponeva — ai sensi della legge 19 marzo 1952, n. 184 — un piano organico per la sistematica regolazione dei vari fiumi e torrenti d'Italia.

Da tale piano risultava necessario eseguire un complesso di opere idrauliche, opere idraulico-forestali ed opere idraulico-agrarie per una spesa globale di 1.454 miliardi di lire, di cui 614 per le opere idrauliche vere e proprie.

Un primo gruppo di interventi, per una spesa di 17 miliardi di lire veniva frattanto attuato in base alla legge 31 gennaio 1953, n. 68; successivamente le leggi 9 agosto 1954, n. 638, e 24 luglio 1959, n. 622, hanno autorizzato una spesa complessiva di 143 miliardi per la prosecuzione della parte più urgente delle opere idrauliche previste nel piano. Tali finanziamenti dovranno, essere al più presto efficacemente integrati.

I lavori finanziati in base alle dette ultime due leggi sono in avanzatissima fase di sviluppo.

Di essi meritano un cenno particolare i seguenti:

1. - *Galleria Mori-Torbole*: l'opera, già ultimata, mira a deviare nel Garda le piene dell'Adige, evitando così l'allagamento di vasti territori: è lunga m. 9.873 ed ha la capacità di deflusso di mc/sec. 500. Ad essa sono collegati i lavori di sistemazione del Mincio e del relativo diversivo, urgentissime sia an-

che a salvaguardia della città di Mantova dalle piene, sia per poter convenientemente sfruttare il lago di Garda come bacino di compensazione. Il collegamento Garda-Mincio-Mantova comprenderà anche il primo tronco (20 Km.) dell'importantissimo canale navigabile Mincio-Ticino;

2. - *Scolmatore del Reno*: l'opera consentirà di immettere nel Po le piene del Reno e nel caso rarissimo di concomitanza delle piene dei due fiumi servirà quale bacino di ga chilometri 28.300 convoglierà 500 mc/sec. qua: è lunga 18 chilometri ed ha la capacità di deflusso di 700 mc/sec.

L'opera si inserisce nel progetto generale del canale di irrigazione Emiliano-Romagnolo di competenza del Ministero dell'agricoltura e delle foreste;

3. - *Scolmatore dell'Arno*: l'opera consentirà di abbassare di circa un metro il livello delle piene nella traversa di Pisa: lunga chilometri 28.300 convoglierà 500 m/se. e con possibili successivi ampliamenti 1.400 mc/sec.;

4. - *Scolmatore delle piene dei corsi di acqua del Milanese*: si è iniziata la costruzione di un canale scolmatore delle piene dei vari corsi d'acqua naturali ed artificiali a nord-ovest di Milano, da Garbogera al Ticino;

5. - *Sistemazione del Po*: comprende importantissime sistemazioni arginali e la stabilizzazione dell'alveo di magra per rendere anche possibile la navigazione a natanti da 600 tonnellate tra Foce Adda e Foce Mincio.

È già in esercizio una discreta flotta di natanti per il trasporto del grezzo alle raffinerie di Mantova e di Cremona, dove si sta sviluppando una importantissima zona industriale, destinata ad ingrandirsi quando sarà costruita l'idrovia Cremona-Milano-Lago Maggiore (i progetti sono già approntati ed è in corso la definizione dei rapporti con la Svizzera per tale idrovia).

6. - *Altri lavori*: reimmissione nel lago Trasimeno dei torrenti Tresa e Rio Maggiore; sistemazione corsi d'acqua del Salerni-

tano, e del Calore a difesa di Benevento, costruzione diga sul Temo a difesa della città di Bosa; sistemazione corsi d'acqua della Calabria; sistemazione del Simeto a difesa della piana di Catania.

* * *

Due apposite Commissioni stanno, rispettivamente ricercando le cause dell'abbassamento del suolo della zona del Delta Padano e dell'abbassamento del livello delle acque del lago Trasimeno.

DIREZIONE GENERALE OPERE MARITTIME

Nel settore Opere Marittime appare evidente la insufficienza degli stanziamenti, sia del capitolo di parte ordinaria, sia dei capitoli di parte straordinaria.

L'Italia è un paese marinaro e buona parte del suo avvenire è e resterà legato alle possibilità di lavoro offerte dal mare nei vari settori del traffico, del turismo, della pesca; lavoro che è in continuo, notevole aumento.

Per i traffici marittimi siamo passati dai 38 milioni di tonnellate di merci sbarcate ed imbarcate nel 1938, agli 80 milioni di tonnellate già superati da qualche anno.

L'incremento delle attività turistiche è stato poi di gran lunga maggiore e con la prossima realizzazione delle autostrade adriatica fino a Lecce e tirrenica fino a Reggio Calabria si determinerà addirittura una rivoluzione nella economia delle nostre zone litoranee.

Le segnalazioni sulle carenze degli stanziamenti in questo settore, vanno meditate attentamente.

Lo stanziamento di lire 2.900.000.000 del capitolo 61, relativo alla manutenzione delle opere portuali, è insufficiente al fabbisogno, sia pur considerando che in realtà vi è stato un aumento di 500 milioni; infatti, pur essendo lo stanziamento pari a quello del corrente esercizio, va considerato che sul

capitolo stesso non grava più la spesa di 500 milioni per il pagamento del personale giornaliero assunto con contratto di diritto privato ed addetto ai convogli effossori, il cui onere nel prossimo esercizio farà carico ad altro capitolo di bilancio.

Con lo stanziamento di 2.900 milioni si dovrebbe provvedere alla manutenzione delle opere di tutti i porti amministrati dallo Stato (174) alla pulizia delle aree portuali e degli specchi acquei, alla illuminazione delle calate e delle banchine, nonchè alla ordinaria manutenzione dei fondali dei porti stessi.

Questi ultimi lavori sono eseguiti in economia a mezzo di convogli effossori (di proprietà dell'Amministrazione), la cui gestione comporterà una spesa di lire 900 milioni, tenuto conto che, come detto dianzi, la spesa del personale addetto ai convogli stessi farà carico, a partire dal prossimo esercizio, su altri capitoli di bilancio. La spesa di 900 milioni risulta comunque insufficiente, e così si dovranno lasciare inoperosi alcuni mezzi d'opera e di conseguenza si dovrà trascurare in qualche porto l'ordinaria manutenzione dei fondali.

La rimanente disponibilità di lire 2 miliardi sarà assorbita per circa 1.200 milioni alle spese di illuminazione e di pulizia.

Con la somma residua di lire 800 milioni dovrebbe assicurarsi la manutenzione delle opere foranee ed interne, nonchè di tutti i fabbricati demaniali insistenti sulle aree marittime ed in servizio dell'attività portuale; tale spesa è assolutamente insufficiente, quando si consideri che i porti amministrati dallo Stato sono 173, e che le opere sono soggette non solo agli agenti atmosferici, ma altresì all'azione dirompente e corrosiva del mare che ne affrettano la degradazione; con la spesa di 800 milioni si potrà far fronte alla conservazione delle opere maggiormente dissestate; poco potrà essere destinato alla manutenzione delle opere foranee e dei fabbricati demaniali in servizio della attività portuale.

La impossibilità di poter far fronte adeguatamente alla manutenzione delle opere

si risolve in definitiva in un maggior danno dell'Erario. Infatti per trascurata manutenzione, molte opere, soggette agli agenti atmosferici ed all'azione corrosiva del mare, degradano rapidamente, per modo che ad un determinato momento occorrerà per il loro ripristino una spesa di gran lunga maggiore; la preoccupazione è grave soprattutto per qualche molo franco, che cedendo in caso di violente mareggiate potrebbe causare la paralisi del traffico, come ebbe a verificarsi nel febbraio 1955 a Genova, e nel decorso anno a Licata, Torre del Greco, Torre Annunziata ed altre località.

La Direzione generale delle opere marittime aveva segnalato in lire 6 miliardi il fabbisogno di spesa per l'ordinata manutenzione dei porti, e nel fare tale previsione aveva contenuto la spesa stessa entro i limiti dello stretto indispensabile. Va ricordato tra l'altro, che con i fondi di parte ordinaria si dovrà provvedere, con maggiore larghezza che nel passato, alla pulizia degli specchi acquei portuali e delle spiagge dai rifiuti oleosi, nonchè alla costruzione di impianti di depurazione per lo meno nei maggiori porti, in adempimento degli obblighi derivanti dalla convenzione sottoscritta a Londra il 12 maggio 1954.

Per quanto riguarda le opere straordinarie (capitolo 131, lire 2.500.000.000), l'attività dell'Amministrazione ai sensi dell'articolo 2 del presente disegno di legge, dovrebbe essere ridotta alla sistemazione ed al completamento delle opere portuali esistenti, oltre che alla costruzione di opere a difesa degli abitati minacciati dalla corrosione del mare.

La Direzione generale delle opere marittime aveva chiesto che lo stanziamento di tale capitolo fosse di lire 10 miliardi, tenute presenti le autorizzazioni straordinarie di spesa disposta dal giugno 1958 ad oggi, e che lasciavano sperare venissero disposti per questo capitolo cospicui stanziamenti a carattere continuativo.

Infatti fino all'esercizio 1957-58 gli stanziamenti di bilancio per opere marittime straordinarie erano stati contenuti entro limiti strettissimi ed il settore delle opere

marittime si dibatteva in un gravissimo stato di disagio.

Senonchè a carico dei fondi autorizzati con la legge 21 giugno 1958, n. 637, fu assegnata alle opere marittime la spesa di lire 6 miliardi, con la quale fu possibile finanziare opere della massima rilevanza, quali la darsena dei petroli a Livorno, i due primi lotti della banchina ad alto fondale nello stesso porto di Livorno, il completamento del grande bacino di carenaggio a Napoli, un primo lotto delle opere foranee di Ravenna, lavori di sistemazione e di arredamento a Venezia, la prosecuzione delle opere foranee a Cagliari e Porto Torres.

Tali opere, unitamente ad altre di minore portata, costituiscono un passo in avanti per il rinnovamento dei nostri porti.

Successivamente, a carico dei fondi del prestito (legge 24 luglio 1959, n. 622), furono assegnati alle opere marittime altri 15 miliardi, con i quali è stato possibile impostare un vasto ed organico programma di opere marittime, riguardante ben 36 porti, ciò che non era stato mai possibile prima. Sono stati così destinati 500 milioni a Savona, 500 milioni a La Spezia per opere di banchinamento ed arredamento meccanico, 1.500 milioni a Livorno per il completamento della banchina ad alto fondale e per il completamento delle opere foranee, 1 miliardo a Civitavecchia per un primo lotto di lavori per la creazione della darsena dei petroli, 1.800 milioni a Napoli per il completamento della darsena dei petroli e per la sistemazione dei porticcioli di Santa Lucia, Molosiglio e Mergellina che dovranno ospitare le imbarcazioni partecipanti alle Olimpiadi della Vela; 200 milioni a Salerno; 1.600 milioni ai porti della Calabria; 300 milioni a Brindisi; 1 miliardo a Bari per il completamento delle opere foranee; 1.500 milioni ad Ancona; 800 milioni a Ravenna per un secondo lotto delle opere foranee, 2 miliardi per il porto industriale di Venezia-Marghera; 400 milioni a Catania per il rafforzamento delle opere foranee; 400 milioni a Palermo; 500 milioni a Cagliari; 1 miliardo a Porto Torres, per un primo lotto della banchina ad alto fondale.

Oltre queste opere di maggiore rilevanza, furono disposti minori interventi in circa altri venti porti meno importanti. A carico della stessa autorizzazione di spesa è stato provveduto, per la spesa di oltre 1 miliardo, alla costruzione di opere a difesa degli abitati minacciati dalla corrosione del mare, interessanti soprattutto il litorale ligure, napoletano, marchigiano e romagnolo.

Tale vasto programma, in corso di avanzata attuazione, metterà i nostri porti in condizione di corrispondere, meglio che nel passato, alle sempre maggiori esigenze del traffico, e di controbattere la concorrenza dei porti stranieri.

Tale considerevole iniziativa potrebbe però essere frustrata, se ad essa non facessero seguito altri cospicui finanziamenti.

Va anche ricordato che in questo programma, sia pure imponente, non è stato possibile comprendere tutte le sistemazioni ed i consolidamenti delle opere foranee portuali, problema che come già rilevato è assolutamente necessario ed urgente affrontare e risolvere; e che con il programma finanziato con l'autorizzazione di spesa dei 15 miliardi, sono state impostate molte opere nuove che in seguito dovranno essere portate a compimento.

Sul capitolo 131 gravano anche le spese per la difesa degli abitati dalle corrosioni del mare in applicazione della legge 14 luglio 1907, n. 542, articolo 14, problema particolarmente urgente, in quanto lungo tutto il litorale, principalmente lungo la riviera ligure, le coste della Versilia, della Campania e della Calabria, lungo la riviera riminese ed il litorale di Messina si manifestano da anni gravi fenomeni di erosione che minacciano numerosi ed importanti nuclei abitati; gravi ripercussioni di ordine politico, economico e sociale potrebbero aversi, qualora per la mancata e tempestiva costruzione di opere di difesa, i cennati abitati dovessero soggiacere all'azione delle mareggiate.

Per tutti questi motivi (sistemazione delle opere foranee, portuali, completamento delle opere nuove iniziate, edilizia portuale, difesa abitati) la Direzione generale delle

opere marittime aveva chiesto che lo stanziamento del capitolo 131 fosse di lire 10 miliardi, nell'intento che, senza far ricorso a provvedimenti straordinari di finanziamento, in 3 o 4 esercizi finanziari si potessero risolvere tali problemi.

Senonchè lo stanziamento del capitolo 131 è rimasto invariato nell'importo di lire 2 miliardi e 500 milioni, delle quali un miliardo, come indicato dall'annotazione « a », apposta a piè della pagina 41 dello stato di previsione, deve essere destinato al secondo lotto delle opere di sistemazione del porto di Venezia-Marghera.

Ove poi si consideri che della disponibilità residua di lire 1.500.000.000 vanno accantonati 150 milioni per pagamento di compensi per revisione prezzi e per riserve le cui pratiche sono state già istruite, ed altri 150 milioni per la manutenzione straordinaria dei fari e segnalamenti marittimi ed opere annesse giusta gli accordi intervenuti a suo tempo con la Marina militare, la disponibilità per opere marittime straordinarie per tutti i porti amministrati dallo Stato, ad eccezione del solo porto di Venezia-Marghera, si riduce a lire 1.200.000.000.

Di conseguenza per il prossimo esercizio l'attività per le opere marittime, salvo per quei lavori già finanziati ed in corso di esecuzione, dovrà limitarsi a pochi interventi di carattere indispensabile ed urgente.

La Direzione generale delle opere portuali a seguito di precise disposizioni date dal ministro Togni, aveva predisposto un vasto piano di completamento e di ammodernamento dei nostri porti; tale piano comportava una spesa di oltre 120 miliardi; le autorizzazioni di spesa del 1958 e del 1959 per complessivi 22 miliardi possono essere considerate una prima anticipazione per la attuazione di un primo lotto di tale programma, ed è da auspicare che la politica del Governo e la decisa azione del signor Ministro perseguano nella strada intrapresa per risolvere in maniera piena e definitiva il problema portuale e marittimo nazionale.

* * *

Le stesse considerazioni fatte per i capitoli 61 e 131 valgono anche per la previsione di spesa delle escavazioni straordinarie di cui al capitolo 132 dello schema di bilancio, in quanto di fronte ad una richiesta di lire 2 miliardi si è fatto luogo ad uno stanziamento di soli 300 milioni.

Grave e preoccupante si profila quindi il problema delle escavazioni straordinarie, sia in relazione alle richieste, sempre più numerose e pressanti, di maggiore approfondimento dei fondali, necessario, dato l'indirizzo assunto nelle costruzioni navali di più grossa portata e quindi di maggior pescaggio; aggiungasi a ciò il fatto che maggiori escavazioni straordinarie sono diventate ancora più indispensabili ed urgenti al fine di adeguare i fondali alle nuove opere finanziate con le due autorizzazioni di spesa straordinaria cui si è fatto cenno, e che sono in via di realizzazione. Se a ciò non si provvedesse, molte opere sarebbero inutilizzabili, mancando la possibilità di attracco alle grosse navi.

Sul capitolo 132 gravano anche le spese per il rinnovamento del parco effossorio. Presentemente i convogli effossori in dotazione del Servizio escavazione, tranne qualche eccezione, sono di tipo antiquato (l'età media delle grosse draghe si aggira sui 30-40 anni) e abbisognevole di sempre maggiori spese di riparazione.

La Direzione generale delle opere marittime ha predisposto un programma quinquennale per il rinnovamento dei mezzi effossori con una previsione di spesa di 10 miliardi. Appunto per la graduale attuazione di tale programma era stato chiesto che lo stanziamento del capitolo dovesse essere di 2 miliardi; con i 300 milioni assegnati si potrà fare fronte in misura inadeguata alle più urgenti necessità.

* * *

Per le riparazioni dei danni arrecati dalle mareggiate alle opere portuali ed alle difese

degli abitati, le cui spese gravano sul capitolo 141 del bilancio, è stata assegnata alle Opere marittime la somma di lire 150 milioni sui 300 disponibili in bilancio. Era stata chiesta l'assegnazione di 1 miliardo.

Infatti i danni per mareggiate assommano annualmente ad una spesa che si aggira sui 1.200 milioni, alla quale non si può far fronte con le consuete assegnazioni di bilancio. Nei passati esercizi è stato possibile parzialmente fronteggiare la situazione gravando i relativi impegni sul capitolo delle opere straordinarie. Nel corrente esercizio è stata assegnata a tal fine la somma di lire 700 milioni a carico della spesa autorizzata con la legge 28 gennaio 1960, n. 31, e con tale somma si è fatto fronte alle necessità derivate dai danni causati dalle mareggiate nella scorsa stagione autunno-invernale particolarmente inclemente.

Il limitato stanziamento di lire 150 milioni sarà riservato alle più urgenti riparazioni di danni necessarie a tutela della pubblica incolumità.

* * *

Per la riparazione dei danni arrecati dalla guerra alle opere portuali (capitolo 144) occorre tuttora una spesa di circa 4 miliardi.

Al fine di esaurire, al massimo in due esercizi, tale voce di bilancio e di completare, dopo oltre 16 anni dalla cessazione delle cessazione delle ostilità, la riparazione delle opere portuali distrutte o danneggiate dalla guerra (è bene qui notare che tali danni ammontavano in origine ad oltre 60 miliardi) era stata chiesta l'assegnazione di 2 miliardi; lo stanziamento invece accordato è stato di lire 1.300 milioni.

I porti che hanno bisogno ancora di riparazioni sono principalmente quelli di Livorno, di Civitavecchia, di Napoli e di Venezia.

Pertanto si prevede di poter ripartire la spesa di lire 1.300 milioni fra detti porti e di provvedere a qualche riparazione di minore entità in altre località.

Comunque è da fare presente che di tale assegnazione lire 150 milioni vanno accantonati per pagamenti di compensi per revisione prezzi e riserve relativi a lavori già eseguiti

e le cui pratiche sono già istruite e lire 50 milioni per riparazioni, sempre per danni di guerra, ai fari ed ai segnalamenti marittimi, in esecuzione degli accordi a suo tempo presi con la Marina militare.

* * *

Il capitolo 199 riguarda il concorso dello Stato per la esecuzione di opere marittime degli Enti locali (porti di IV classe) mediante contributi costanti per 35 anni, ai sensi dell'articolo 9 della legge 3 agosto 1949, n. 589.

Lo stanziamento di tale capitolo per l'esercizio prossimo è stato fissato in una annualità di 5 milioni, come per i passati esercizi. Tenuto conto dell'elevato costo delle opere marittime, con tale modestissimo stanziamento potrebbe essere concesso un contributo per la esecuzione di una modestissima opera (150 metri di molo o banchina).

Come per le opere straordinarie, anche per tale titolo di spesa non è possibile enunciare un programma, tanto più che l'annualità di 5 milioni è già stata impegnata per imprescindibili necessità sorte nel corrente esercizio.

In proposito si precisa che in esecuzione della legge 389 sono stati concessi ai Comuni contributi per una annualità complessiva di lire 251 milioni pari ad un importo capitale di lavori per lire 5.593 milioni; sono stati promessi contributi per una annualità complessiva di lire 6.280.000 pari ad un importo capitale di lavori di lire 157 milioni; per tali ultimi contributi si attendono gli adempimenti di rito da parte dei Comuni per la formale concessione dei contributi stessi.

Risultano ancora insoddisfatte richieste per un importo capitale di lire 5.164.000, 36 domande, di cui 23 si riferiscono ad opere nuove e ben 13 a completamento di opere già iniziate.

In tale settore, come appare dai dati suindicati, la situazione è del tutto deficitaria; questa Direzione generale, di ciò preoccupata anche in vista di eventuali ripercussioni nel campo politico, ha predisposto uno schema di provvedimento di legge per l'autorizzazione della spesa di una annualità trentacinquen-

nale di lire 150 milioni, schema che si riserva di sottoporre alle decisioni di Sua Eccellenza il Ministro.

* * *

Per dare una visione quanto più completa dell'attività del Governo e dell'Amministrazione dei lavori pubblici nel settore delle Opere marittime, va ricordato che con la legge 24 luglio 1959, n. 622, articolo 61, a carico dei fondi ricavati dal prestito è stata disposta una speciale assegnazione di lire 3 miliardi (capitolo aggiuntivo 129-bis esercizio 1959-60) per il completamento dei danni arrecati al porto di Genova dalla mareggiata del febbraio 1955.

Con tale assegnazione sale a 11 miliardi e mezzo la spesa sostenuta dallo Stato per tali riparazioni.

I relativi lavori sono eseguiti a cura del Consorzio autonomo del porto di Genova; sono in corso di ultimazione per una spesa di lire 2.150.000.000 le opere finanziate con l'ultima assegnazione, mentre saranno prossimamente appaltate le restanti opere per lire 850 milioni.

Con la legge 21 marzo 1958, n. 298 è stata autorizzata per il territorio di Trieste una spesa di 45 miliardi, dei quali 13 si riferiscono all'esecuzione di opere marittime in quel porto (Molo 7°). Il fondo di 13 miliardi stanziati in più esercizi fa capo al capitolo aggiunto 190-ter, articolo 1, del bilancio per l'esercizio 1959-60).

Con tale somma sarà provveduto, come si è accennato, alla costruzione di un nuovo molo nel porto di Trieste, per il quale di recente è stato definito l'appalto concorso; le sole opere murarie costeranno 9 miliardi; i relativi lavori testè consegnati avranno inizio al più presto, non appena ultimati gli apprestamenti di cantiere.

Con la disponibilità residua di 4 miliardi sarà provveduto all'arredamento ferroviario e meccanico del molo stesso.

Tale nuova opera, che avrà uno sviluppo di banchine per oltre 2 chilometri con tirante d'acqua a m. 13, costituisce un apporto notevole alla potenzialità del porto di Trieste,

il quale potrà con più sicurezza affrontare la concorrenza dei porti esteri vicini.

Nel settore di competenza della Direzione generale Opere marittime ho ritenuto opportuno mettere in evidenza, capitolo per capitolo, la insufficienza degli stanziamenti nei confronti delle varie esigenze.

Per avere un quadro più completo della situazione, va ricordato che il nostro sistema portuale, riferito naturalmente ai grandi porti, trovasi attualmente in gravi difficoltà nei confronti dei porti esteri concorrenti.

Infatti la Grecia e la Spagna stanno da tempo attuando un vasto piano di ammodernamento dei propri scali marittimi, il che costituisce, soprattutto per il traffico dei carburanti una minaccia per i nostri porti, quali Livorno, Napoli, Bari, Palermo, Marghera (Venezia). D'altra parte sono in corso d'attuazione imponenti lavori a Rotterdam e ad Amburgo e nei porti della Jugoslavia, ciò che potrebbe arrecare una contrazione dei traffici specie ai porti di Savona, Genova, Venezia e Trieste, che servono appunto il vasto *hinterland* dell'Europa centrale.

È da evitare in modo assoluto tale grave iattura, che avrebbe indubbe dannose ripercussioni sulla intera economia nazionale.

È necessario migliorare i nostri porti, attrezzarli adeguatamente facilitando il carico e scarico delle merci onde invitare il traffico marittimo in genere e quello internazionale in particolare, a servirsi di essi con evidente e notevole beneficio per la nostra attività economica della bilancia dei pagamenti.

DIREZIONE GENERALE DELL'EDILIZIA STATALE E SOVVENZIONATA

EDILIZIA DEMANIALE

L'edilizia demaniale si esplica attraverso due forme:

a) con i fondi ordinari di bilancio per le manutenzioni, riparazioni e completamenti.

b) con i fondi stanziati a mezzo di leggi speciali, relative ciascuna ad una determinata opera.

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

1. — La legge di bilancio limita l'attività del Ministero dei lavori pubblici alla sola utilizzazione degli scarsi fondi annualmente stanziati nel bilancio stesso.

I lavori di sistemazione, completamente, manutenzione e adattamento degli edifici demaniali esistenti, nonché quelli di riparazione e ricostruzione degli edifici colpiti dalla guerra, sono di competenza dei Provveditorati alle opere pubbliche.

Tali lavori sono eseguiti con i fondi all'uopo stanziati annualmente sui capitoli di spesa in gestione a detti uffici decentrati sulla base di programmi approvati dal Ministero dei lavori pubblici.

Purtroppo anche quest'anno le assegnazioni di bilancio sono del tutto esigue e praticamente consentono di provvedere in misura insufficiente a modeste opere di manutenzione straordinaria e ordinaria di edifici per la maggior parte vecchissimi e malandati.

Sono poi sentitissime le necessità di radicali opere di trasformazione di edifici vecchi o inadatti e quelle per il completamento di molti edifici iniziati in base a leggi speciali e non completati per esaurimento di fondi. Tali opere consentirebbero di dare idoneo ed adeguato assetto ad uffici e servizi che sono sistemati in modo precario in edifici privati, e che comportano notevoli canoni di affitto; si tratta in genere di locali costruiti per abitazioni civili, angusti e privi di quelle attrezzature e di quel minimo di decoro che dovrebbero avere i pubblici uffici.

Al fine di avere elementi per affrontare la grave situazione esistente è stata esperita una indagine attraverso i singoli Provveditorati alle opere pubbliche, limitando l'accertamento alle opere di importo superiore ai 200 milioni.

Alla luce delle risultanze di tali indagini si constata che occorre:

a) completare la riparazione e la ricostruzione degli edifici distrutti o danneggiati dalla guerra.

A tale scopo è necessaria ancora la spesa di lire 6.500.000.000.

Le somme invece che vengono annualmente stanziati con la legge di bilancio ai vari

Provveditorati alle opere pubbliche sono a stento sufficienti per poter seguire, gradualmente, le riparazioni che non importano grandi spese;

b) restaurare, sistemare e completare gli edifici pubblici esistenti.

Per le cresciute esigenze di servizio si rendono necessari i lavori di risanamento, ampliamento e sistemazione generale degli edifici che, iniziati prima e durante la guerra, furono sospesi a causa degli eventi bellici e rimasero quindi incompleti. I lavori di alcuni di essi sono stati ripresi dopo la guerra e condotti a termine, altri invece non si sono potuti riprendere e non si sa se e quando potranno essere proseguiti non avendo i Provveditorati competenti fondi sufficienti per condurli a termine. Dopo la guerra, inoltre, con finanziamenti recati da leggi speciali (leggi sulla disoccupazione, legge 22 luglio 1949, n. 460, sui pagamenti differiti, già citata) è stata iniziata la costruzione di alcuni edifici pubblici che devono essere condotti a termine.

Limitando sempre l'indagine ai lavori di importo superiore ai 200 milioni, per tali opere è stato accertato il fabbisogno di circa 25 miliardi;

c) costruire nuovi edifici pubblici dove non sia possibile ed opportuno ampliare e sistemare gli edifici esistenti.

È assolutamente necessario affrontare, su vasta scala, il problema della costruzione di nuove sedi per uffici e servizi; occorrerebbe costruire nuove caserme per le forze armate di polizia, nuovi fabbricati per gli uffici finanziari e per quelli pubblici in genere ed infine è urgente poter disporre di nuovi stabilimenti di prevenzione e pena, eliminando quelli sistemati ora in fabbricati vetusti, malsani e antigienici assolutamente non rispondenti alle necessità dei servizi ed all'attuale concezione della vita carceraria.

Ai fini di un primo intervento è necessario prevedere almeno una spesa di 50 miliardi.

2. — È vero che sono state emanate varie leggi speciali per la costruzione di edifici pubblici alle quali si sta dando pronta attuazione.

Peraltro il sistema vigente di provvedere a tali lavori con fondi stanziati a mezzo di leggi speciali relative, ciascuna, ad una determinata opera, non consente di affrontare il problema in maniera organica, in quanto trae necessaria origine da iniziative particolari, senza una adeguata valutazione generale del fabbisogno nazionale.

Il ripiego di eseguire nuove costruzioni con leggi speciali risolve in modo inadeguato e frammentario il problema dell'edilizia demaniale, il quale andrebbe invece affrontato e risolto su scala nazionale.

Dopo aver rilevato le manchevolezze d'impostazione del problema è doveroso però elencare le importanti opere già eseguite o in corso di esecuzione in questi ultimi tempi.

Numerosi edifici danneggiati o distrutti dagli eventi bellici, sono stati ripristinati, numerose costruzioni interrotte durante il periodo bellico sono state completate e, infine, nuove opere realizzate.

Tra i più importanti problemi risolti o in fase di definitiva soluzione possono citarsi il completamento della nuova sede del Ministero degli affari esteri alla Farnesina, opera che da sola ammonta ad oltre 6 miliardi di lire. Va inoltre annoverata la costruzione della nuova sede della Corte dei conti che comporta una spesa di 2 miliardi e mezzo di lire.

Si è altresì affrontata la realizzazione concreta di importanti edifici giudiziari, come quello di Bari, che è in avanzato corso di esecuzione e quello di Roma di cui è già stato appaltato il primo lotto.

È stata inoltre quasi ultimata la costruzione dell'edificio destinato alla Casa internazionale dello Studente in Roma per l'importo complessivo di lire 1.270.000.000 ed è stato dato inizio alla costruzione dell'edificio « C » per l'ampliamento della sede della F.A.O. in Roma che comporterà una spesa di lire 1 miliardo e 250.000.000 autorizzata con la legge 9 novembre 1957, n. 1125.

Nè si sono trascurati altri importanti problemi connessi con la esigenza di dare nuove sedi agli Uffici finanziari. Tra gli altri, sono in corso i lavori per la costruzione degli Uffici finanziari di Firenze (ormai pressochè ultimati) e di Torino, opere che compor-

tano una spesa complessiva di oltre un miliardo di lire e sono state altresì finanziate con leggi particolari altre importanti opere, quali la costruzione di caserme per la guardia di finanza e per le forze di polizia, per un complesso di 2 miliardi.

3. — *Sedi municipali.* Una fisionomia speciale assume l'edilizia demaniale quando vengono concessi contributi statali per la costruzione delle sedi municipali in quei casi in cui le scarse possibilità delle finanze locali non consentono alle amministrazioni comunali di assumersi un onere così rilevante per loro.

L'articolo 6 della legge 15 febbraio 1953, n. 184, ha infatti autorizzato il Ministero dei lavori pubblici a concedere contributi trentacinquennali per la costruzione di sedi municipali nei Comuni che ne siano sprovvisti e per l'ampliamento e conseguente sistemazione delle sedi già esistenti.

Lo stanziamento autorizzato per l'esecuzione di tali opere (lire 20 milioni di contributo per ciascun esercizio, pari a circa lire 500 milioni di lavori per ogni anno) si è manifestato, in verità, molto esiguo e del tutto inadeguato in relazione sia al numero delle richieste pervenute sia all'entità della spesa necessaria per la realizzazione delle opere medesime.

Sembra quindi opportuno prevedere che venga congruamente aumentata la somma stanziata annualmente, anche per evitare che l'accumularsi delle richieste, il continuo deperimento degli edifici e le crescenti necessità funzionali rendano il problema troppo vasto e quindi di più difficile soluzione.

EDILIZIA SCOLASTICA

In base alla vigente legislazione, i Comuni e le Province debbono provvedere alla costruzione e all'arredamento degli edifici scolastici per gli Istituti e le Scuole dell'istruzione secondaria e di quella primaria.

Lo Stato agevola tale compito mediante la concessione di contributi trentacinquennali, in misura costante, ragguagliata ad una percentuale della spesa prevista.

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

È tuttora operante a tale fine la legge 9 agosto 1954, n. 645, che ha autorizzato un limite annuale di impegno di lire 1 miliardo e 500.000.000 di contributi per 10 esercizi finanziari consecutivi dall'esercizio 1954-1955 a quello 1963-64.

In base a tale limite di impegno si poteva programmare annualmente opere per un importo di circa lire 30 miliardi e, pertanto, complessivamente, insieme agli stanziamenti previsti dalla precedente legge 3 agosto 1949, n. 589, opere per circa lire 338 miliardi.

A tutt'oggi sono stati promessi agli Enti interessati contributi che non solo hanno esaurito completamente i limiti d'impegno previsti dalle citate leggi, ma li hanno superati di oltre 70 miliardi, raggiungendo così il rilevante importo di 408 miliardi.

Il Ministero ha inteso accelerare la formulazione dei programmi, in modo che sarà possibile impegnare immediatamente i fondi di bilancio appena disponibili, avendo nel frattempo le Amministrazioni locali provveduto a tutti gli incumbenti di loro competenza.

Nell'esercizio 1958-59 sono stati approvati due programmi di edilizia scolastica per l'ammontare complessivo di lire 68 miliardi e nell'esercizio 1959-60 altri due programmi per un totale di lire 129 miliardi. Negli ultimi due esercizi, per ciò, sono state ammes-

se ai benefici di legge opere per un importo di 197 miliardi.

L'importo dei progetti finora approvati cui corrisponde la formale concessione del contributo statale, è di lire 160 miliardi in cifra tonda. Restano, perciò, da approvare progetti per un importo di lire 178 miliardi, ad esaurimento delle leggi n. 589 e 645, e per un importo di lire 70 miliardi sui finanziamenti del piano della scuola.

Sebbene il Ministero dei lavori pubblici abbia svolto e svolga costante opera di incitamento per stimolare l'attività degli Enti locali al fine di abbreviare i termini per gli adempimenti di loro spettanza, dev'essere tuttavia riconosciuta che la complessità della procedura, che comporta l'adozione di numerose delibere ed espletamento di molte altre formalità prescritte dalle leggi in vigore, costituisce una sensibile remora alla rapida realizzazione delle opere.

La citata legge n. 645 prevede contributi più elevati per i Comuni del Mezzogiorno e delle Isole, a favore dei quali, in concorso di determinate circostanze interviene pure la Cassa del Mezzogiorno assumendosi a proprio carico l'onere che dovrebbe essere sostenuto dai Comuni, i bilanci dei quali, pertanto, non vengono in alcun modo ad essere gravati dalle spese per la costruzione delle scuole materne, elementari e dell'avviamento.

La ripartizione dei finanziamenti fra le varie Regioni è la seguente:

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

REGIONI	Esercizio 1949-50 1953-54	Esercizio 1954-55 1956-57	Esercizio 1957-58 in poi	TOTALE
PIEMONTE	3.550,5	4.068,8	8.952,4	16.571,7
LOMBARDIA	6.978,2	6.543,2	16.500,5	30.021,9
TRENTINO	1.075,6	1.211,0	3.019,2	5.305,8
LIGURIA	1.924,2	3.270,4	5.373,5	10.568,1
VENETO	5.993,1	7.345,1	14.851,1	28.189,5
FRIULI	2.001,9	2.776,5	6.417,2	11.195,6
EMILIA	4.314,0	7.721,0	17.699,8	28.734,8
TOSCANA	4.492,4	8.167,6	23.411,3	36.071,3
MARCHE	2.632,7	4.772,9	8.170,9	15.576,5
UMBRIA	1.689,1	2.594,0	4.480,8	8.763,9
LAZIO	5.128,4	7.218,5	15.466,8	27.813,7
ABRUZZI	5.365,2	6.763,9	13.226,3	25.355,4
CAMPANIA	7.081,7	11.483,1	23.733,9	42.298,7
PUGLIE	4.769,0	6.649,5	20.771,0	32.189,5
LUCANIA	2.221,5	3.044,8	6.051,4	11.317,7
CALABRIA	5.487,1	6.084,5	15.274,9	26.846,5
SICILIA	5.955,0	6.604,3	21.912,2	34.471,4
SARDEGNA	1.979,7	4.105,2	10.981,3	17.066,2
ITALIA	72.639,3	99.424,3	236.294,7	408.358,3

È indubbio che la situazione dell'edilizia scolastica è migliorata: specie perchè negli ultimi due esercizi finanziari numerosi edifici sono stati realizzati in ogni parte del territorio nazionale. Il problema è avviato a definitiva soluzione con il vasto programma di opere in corso di attuazione e sarà completamente risolto allorquando, con l'approvazione del disegno di legge concernente il piano per lo sviluppo della scuola, potrà addivenirsi alla concessione di ulteriori agevolazioni.

La Città di Roma e di Napoli dove il problema della scuola è assai urgente si sono avvalse anche delle particolari agevolazioni previste per l'esecuzione di opere pubbliche da alcune leggi speciali e precisamente leggi

18 gennaio 1951, n. 61; 28 febbraio 1953, numero 103, e 9 aprile 1953, n. 297. In base a tali leggi speciali, e senza cioè tener conto delle assegnazioni effettuate a favore di dette due Città sulle normali disponibilità di bilancio, sono stati concessi contributi per l'esecuzione dei lavori per lire 13.807.000.000.

Le opere di edilizia scolastica finanziate con dette leggi sono tutte in fase di realizzazione salvo pochi residui che sono di imminente inizio.

EDILIZIA UNIVERSITARIA

Ciò che si è detto nei riguardi dell'edilizia demaniale può ripetersi per l'edilizia uni-

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

versitaria in quanto non esistono disposizioni di carattere organico che consentano di provvedere al finanziamento dei lavori interessanti le Università e gli Istituti di Istruzione superiore.

Le Università, alle quali è pure riconosciuta personalità giuridica ed autonomia amministrativa, non sono in grado, con i limitati mezzi dei propri bilanci, di provvedere neppure alle indispensabili opere di manutenzione degli edifici demaniali — dei quali hanno il gratuito e perpetuo uso — e di quelli di loro proprietà.

Ancor meno, pertanto, esse possono far fronte alle ingenti spese per la costruzione di nuovi edifici, rese necessarie dal progresso della scienza e dal continuo aumento della popolazione scolastica.

Perciò, anche per le Università, lo Stato ha dovuto provvedere saltuariamente e frammentariamente, con leggi speciali o con utilizzazione di fondi autorizzati per opere di carattere straordinario, alla costruzione di nuovi edifici da destinare all'insegnamento superiore.

Dopo aver provveduto alla ingente opera di ricostruzione e di riparazione degli edifici universitari distrutti o danneggiati dalla guerra, sono state emanate varie leggi per il finanziamento dei lavori interessanti l'assetto edilizio di alcune Università, nonché per la costruzione di nuove cliniche ed istituti universitari.

Ma il sistema delle leggi speciali è stato giustamente criticato ed ha anzi dato luogo a numerosi appunti in occasione della discussione dei provvedimenti e dei bilanci del Ministero dei lavori pubblici e di quello della pubblica istruzione per il carattere particolare del sistema stesso.

EDILIZIA STATALE

Nel campo dell'edilizia statale occorre anzitutto ricordare l'opera di risanamento effettuata con l'applicazione della legge 9 agosto 1954, n. 640, per l'eliminazione delle abitazioni improprie e malsane in genere. In sostituzione delle baracche demolite sono state costruite o sono in corso di costruzione, a

completo carico dello Stato, case popolari salubri e razionali da destinare ai meno abbienti con un modestissimo canone locativo.

Gli impegni assunti, in base ai progetti e ai contratti di appalto approvati, ammontano a lire 116.180.000.000, ma è già stata disposta la costruzione di alloggi per l'intera somma di 168 miliardi all'uopo stanziata con tale legge.

Opere di grande rilievo sono state così realizzate in Roma (2.626 alloggi), Napoli, Reggio Emilia, Milano, Civitavecchia, Avellino, Bari e ovunque esistesse il tanto deprecato fenomeno dei baraccati, rivolgendo — peraltro — particolare attenzione all'Italia meridionale e insulare. Da menzionare le case per i pescatori, la costruzione di edifici a carattere sociale (articolo 12 della legge predetta), come chiese, scuole, centri di assistenza sociale eccetera.

Nuovi stanziamenti sarebbero quanto mai opportuni per risolvere interamente il grave problema.

Sempre nel campo dell'edilizia statale, tra le attività in corso menzioniamo:

legge 1° agosto 1957, n. 687 - costruzione case popolari per gli alluvionati del Salernitano. Stanziamento di lire 1.500.000.000 completamente erogato. Alloggi costruiti o in corso di ultimazione;

legge 4 marzo 1952, n. 137, costruzione di case popolari destinate ai profughi. Stanziati 9 miliardi. Già realizzati 5.811 alloggi. Pochi lavori tuttora in corso.

EDILIZIA SOVVENZIONATA

La legge 2 luglio 1949, n. 408, prevede la costruzione di contributi trentacinquennali per la costruzione di alloggi popolari a cura degli I.A.C.P., dell'I.N.C.I.S., degli Enti locali, degli Enti senza scopo di lucro e delle Cooperative.

Agli I.A.C.P. sono stati concessi contributi su una spesa di lire 165.425.000.000. Inoltre essi partecipano alla realizzazione di quartieri autosufficienti con i contributi concessi su una ulteriore spesa di lire 28 miliardi e 578.000.000. A tutto il 31 dicembre

1959 sono stati ultimati lavori per oltre 116 miliardi.

L'I.N.C.I.S. ha usufruito di contributi statali su una spesa di lire 18.600.000.000 e partecipa alla realizzazione di quartieri coordinati con una ulteriore spesa di lire 6 miliardi e 80.000.000.

Gli Enti locali e quelli senza scopo di lucro hanno ottenuto il contributo su una spesa di lire 92.880.000.000.

In applicazione di tale legge è stato concesso il contributo statale all'I.N.C.I.S. per la realizzazione in Roma del Villaggio Olimpico, grandioso complesso edilizio (58 fabbricati, 1.348 alloggi) destinato, alla fine delle Olimpiadi, agli impiegati dello Stato.

In base alla stessa legge n. 408 sono state finanziate 5.782 cooperative edilizie, concedendo contributi per una spesa di lire 317 miliardi e 540.000.000.

Apportando alcune semplificazioni alla procedura prevista dal Testo unico sull'Edilizia economica e popolare, e facilitando il reperimento dei mutui, il sistema della concessione del contributo dello Stato, potrà trovare ancora opportuna applicazione.

Altre leggi ancora operanti:

legge 21 ottobre 1950, n. 984 « costruzione a cura dell'I.N.C.I.S. di alloggi destinati ai dipendenti dei lavori pubblici e del tesoro » lire 2.125.000.000 di lavori interamente realizzati e 190.000.000 in corso di progettazione o di appalto;

legge 9 aprile 1953, n. 297 « Provvedimenti a favore della città di Napoli » (a cura della Cassa del Mezzogiorno). Realizzata la costruzione di alloggi popolari per lire 10.376.431.000 ed in corso di realizzazione per lire 7.601.475.000. Altri lavori per lire 2.774.956.000 sono d'imminente realizzazione;

legge 27 dicembre 1953, n. 980 « Costituzione a cura dell'I.N.C.I.S. di alloggi destinati al personale della Pubblica sicurezza ». Quasi completamente realizzati i programmi costruttivi predisposti per lire 3 miliardi e 187.500.000;

legge 18 marzo 1959, n. 134 « Alloggi per i dipendenti della Pubblica sicurezza e dell'Arma dei Carabinieri ». Programmi per

6 miliardi, parte in corso di realizzazione, parte in corso di progettazione;

legge 24 luglio 1959, n. 622 « Utilizzazione di parte dei fondi ricavati col prestito nazionale » (concorso in capitale pari al 50 per cento della spesa). Il finanziamento di 10 miliardi è stato ripartito per 1/20 alla I.N.C.I.S. e per 19/20 agli I.A.C.P. 4 miliardi verranno investiti nel quartiere coordinato di Roma. Entro breve termine l'intero programma sarà nella fase esecutiva.

ALLOGGI I.N.A.-CASA PER DIPENDENTI DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

Per meglio favorire la sistemazione dei propri dipendenti, il Ministero dei lavori pubblici si è preoccupato di chiedere al Comitato di attuazione del Piano incremento occupazione operaria che, in applicazione dell'articolo 11 della legge 28 febbraio 1949, n. 43, fosse deliberato lo stanziamento di complessive lire 436 milioni per la costruzione di n. 174 alloggi destinati ai dipendenti della Amministrazione in 15 capoluoghi di regione: Ancona, Aquila, Bari, Bologna, Cagliari, Catanzaro, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Palermo, Potenza, Roma, Torino, Venezia.

I 52 alloggi previsti in Bari, Napoli, Palermo e Torino, sono già ultimati e occupati; n. 50 alloggi sono ancora in corso di costruzione e gli altri sono di prossimo appalto o in corso di approvazione da parte della Gestione I.N.A.-Casa.

COORDINAMENTO DELL'EDILIZIA POPOLARE (Quartieri autosufficienti)

L'organo funzionante in tale campo è il Comitato di coordinamento edilizia popolare (C.E.P.).

L'esperimento che ha dato luogo in alcune città d'Italia a quartieri dotati di autonomia funzionale, dotati cioè dei servizi generali e delle attrezzature sociali indispensabili, si è manifestato di grande importanza sia sotto l'aspetto tecnico che sotto l'aspetto umano-sociale. Inoltre la realizzazione di grandi com-

plnessi edilizi dovrebbe consentire risparmio nelle spese di impianto come in quelle di esecuzione.

Sono anche stati acquisiti elementi interessanti la formazione di una nuova disciplina legislativa per indirizzare in modo coerente tutta l'attività nazionale in materia di edilizia popolare. Sulla base dell'attività svolta e delle preziose esperienze acquisite il Ministero ha da tempo predisposto un disegno di legge che dovrebbe risolvere le numerose e gravi questioni che si presentano in sede di realizzazione dei quartieri coordinati, come il reperimento e il costo delle aree, la tempestiva esecuzione dei servizi generali, l'assistenza sociale degli abitanti dei quartieri, la gestione delle attrezzature e degli impianti comuni. Se si arriverà alla presentazione di questo provvedimento legislativo sarà bene meditare seriamente sulla dimensione e ubicazione ideale di questi quartieri che è bene evitare siano pletorici ed esaltino il formarsi di comunità urbane ipertrofiche e anche sul modo per rendere più agile e svelta l'azione di coordinamento tra i vari enti interessati alla realizzazione del quartiere in modo da evitare perdite di tempo e reciproci intoppi.

L'attività sinora svolta dal C.E.P. si può così riassumere. I fondi assegnati ammontano a lire 119.876.000.000, di cui lire 69 miliardi e 958.000.000 a carico del Ministero. Essi gravano sulle leggi n. 408, 640 e 622. I fondi assegnati per la costruzione dei servizi e delle attrezzature collettive dei quartieri ammontano a lire 16.431.452.800, gravanti in massima parte (l'80 per cento) sul bilancio dei lavori pubblici e per il resto sui bilanci comunali.

Il programma in corso di attuazione comprende la costruzione di quartieri residenziali in 28 città. Complessivamente saranno costruiti 280.000 vani (56.000 appartamenti); i lavori daranno impiego a 65.000 operai per due anni.

Una relazione completa sulla attività del C.E.P. è stata diffusa in questi giorni dal Ministero dei lavori pubblici a mezzo di una bellissima pubblicazione sui « Quartieri coordinati » curata dalla Segreteria del C.E.P. e dal Servizio urbanistico del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

DIREZIONE GENERALE DELL'URBANISTICA E DELLE OPERE IGIENICHE

URBANISTICA

La pianificazione urbanistica, superate le alterne vicende del primo decennio successivo alla guerra, ha ormai sopravanzato anche la fase delle prime realizzazioni e sta divenendo un fattore di primaria importanza nello sviluppo non solo edilizio ma anche economico del nostro Paese.

È sempre più sentita, infatti, la necessità che i programmi di intervento dello Stato, dei vari Enti pubblici e degli stessi privati, vengano coordinati a tutti i livelli — statale, regionale, provinciale, comunale — mediante piani urbanistici che forniscano la indispensabile base per la trasformazione di quei programmi di intervento in concrete opere e determinino razionalmente l'ubicazione delle opere stesse.

Il riconoscimento di tale necessità è ormai ampiamente diffuso non solo nelle altre Amministrazioni statali (sia il Ministero dell'industria che il Comitato dei ministri per il Mezzogiorno e quello per le zone depresse del Centro Nord, hanno preso contatti col Ministero dei lavori pubblici al fine di concordare gli schemi di sviluppo nei settori di loro competenza con i programmi urbanistici approntati da detto Ministero), ma anche presso i Comuni, i quali in numero sempre maggiore si preoccupano di fornirsi di un piano regolatore, spesso anche se non sono obbligati ai sensi di legge.

Passiamo ora ad esaminare la situazione nei vari settori:

1. — *Pianificazione obbligatoria.* Fino ad ora, su iniziativa del Ministero dei lavori pubblici sono stati approvati quattro elenchi di Comuni obbligati a redigere il piano regolatore generale del proprio territorio, rispettivamente con decreto interministeriale dell'11 maggio 1954, del 1° marzo 1956, del 19 ottobre 1956, n. 2473 e del 25 febbraio 1960.

Poichè, a termini di legge, i Comuni inclusi in elenco debbono far fronte all'obbligo della presentazione entro due anni dalla data di approvazione dell'elenco stesso, prorogabili per altri 3 anni (e perciò, in complesso, entro 5 anni) solo per i Comuni inclusi nel primo elenco il termine è già scaduto.

La situazione, per tali Comuni, a tutt'oggi, può essere sintetizzata nelle seguenti cifre:

piani presentati: n. 48, di cui 26 già approvati; ancora in corso di approvazione n. 12; restituiti per rielaborazione n. 10;

piani non ancora presentati: n. 52, di cui 41 già adottati ed 11 in fase di elaborazione.

Per il secondo, il terzo ed il quarto elenco è prematuro il tentativo di fare una rilevazione precisa: ma, comunque, dalle segnalazioni che pervengono dalle sezioni urbanistiche, emerge che tutti i Comuni inclusi stanno sviluppando gli studi per la pianificazione dei loro territori.

Il Ministero dei lavori pubblici, oltre ad i quattro elenchi già approvati, ha proposto ai Ministeri dell'interno e del tesoro l'approvazione di altri due elenchi, per complessivi 245 Comuni, al fine di rendere obbligatoria la presentazione del piano per tutti i centri dichiarati stazioni di cura, soggiorno e turismo e per i Comuni nei quali è in corso di attuazione un piano di ricostruzione (spesso a cura dello Stato) che appare opportuno sviluppare in un piano regolatore generale. Sono stati inoltre inclusi in elenco anche i Comuni compresi nel perimetro dei piani intercomunali dei quali è stata già disposta la formazione, al fine di rendere obbligatoria, entro quei perimetri, la più dettagliata pianificazione comunale.

2. — *Pianificazione facoltativa.* L'impulso dato dall'Amministrazione dei lavori pubblici all'attività urbanistica comunale mediante la formazione degli elenchi si ripercuote anche sulla pianificazione facoltativa. Numerosi Comuni, infatti, benchè non obbligati, si sono premurati di dotarsi di un piano regolatore generale: e ciò, evidentemente, anche perchè l'esperienza fatta dai Comuni obbli-

gati, che ha reso evidenti i vantaggi ed i benefici che la pianificazione urbanistica apporta allo sviluppo dei centri abitati.

A tutt'oggi i piani regolatori generali approvati ammontano ad 82 (compresi quelli di centri inclusi in elenco); una trentina, circa, sono in corso di istruttoria presso il Ministero dei lavori pubblici, e molti altri, presentati per l'approvazione, sono stati restituiti ai Comuni affinchè li rielaborino secondo i suggerimenti tecnici del Consiglio superiore.

3. — *Pianificazione intercomunale.* In considerazione della necessità di organizzare dei concreti programmi urbanistici, al fine di impedire che un disordinato addensamento di edilizia residenziale od industriale, specie attorno alle grandi città, renda prive di significato le previsioni dei piani regolatori approvati, il Ministero ha disposto la formazione di numerosi piani intercomunali a raggio sufficientemente vasto per impedire il verificarsi degli inconvenienti spesso lamentati.

È stata così, finora, autorizzata la formazione di 9 piani intercomunali, i più importanti dei quali riguardano le città di Torino, Milano, Padova, Firenze, Ancona e Roma.

4. — *Regolamenti edilizi.* I regolamenti edilizi approvati sono diverse centinaia, e il Ministero dei lavori pubblici continua a svolgere la sua azione intesa a far sì che tutti i Comuni siano dotati almeno di questo strumento di disciplina urbanistica. L'Amministrazione dei lavori pubblici segue con particolare cura il settore dei regolamenti edilizi, in quanto ritiene giustamente che essi, soprattutto se muniti del programma di fabbricazione, possono risolvere compiutamente il problema della pianificazione urbanistica nei piccoli centri.

Il programma di fabbricazione, infatti, con la divisione in zone del territorio comunale, può essere considerato un vero e proprio piano regolatore, sufficiente, almeno, al fine di indirizzare in modo razionale l'attività edilizia sia dei privati che dei Comuni.

Peraltro, poichè l'esperienza ha mostrato che il programma di fabbricazione, così come definito dall'articolo 34 della legge ur-

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

banistica 17 agosto 1942, n. 1150, non è sufficiente a regolare compiutamente l'istituto. La Direzione generale dell'urbanistica e opere pubbliche sta predisponendo i necessari schemi di provvedimenti legislativi per integrare e modificare il citato articolo 34.

OPERE IGIENICHE

Le opere necessarie per la normalizzazione dei servizi igienico sanitari ed in special modo di quelli concernenti l'approvvigionamen-

1) Acquedotti	L.	71.000.000.000
2) Fognature	»	60.000.000.000
3) Ospedali	»	40.000.000.000
4) Opere varie (cimiteri, mattatoi ecc.)	»	29.000.000.000

TOTALE . . . L. 200.000.000.000

Alla soluzione del problema dell'approvvigionamento idrico ha anche dato un notevole e decisivo apporto l'intervento diretto dello Stato nelle zone depresse del centro-nord — in analogia a quanto opera la Cassa per il Mezzogiorno nel meridione e nelle isole — con l'applicazione delle disposizioni di cui alla legge 10 agosto 1950, n. 647, e successive integrazioni.

Infatti è stato assicurato il finanziamento di opere per il complessivo ammontare di 98 miliardi, che consentono la realizzazione, fra l'altro, di importanti acquedotti consorziali che normalizzeranno la situazione idrica anche di intere regioni.

Pur essendo stati i fondi di cui a detta legge per esigenze di bilancio ripartiti in 15 esercizi dal 1950-51 al 1964-65, tuttavia il programma di attuazione dei previsti interventi ha ugualmente avuto un rapido svi-

luppato idrico, le fognature e gli ospedali rientrano nella competenza degli Enti locali interessati e l'intervento dello Stato si esplica attraverso la legge fondamentale 3 agosto 1949, n. 589, che assicura la concessione di contributi trentacinquennali che raggiungono la misura massima del 5 per cento pari ad un onere del 75 per cento circa della spesa a carico dello Stato.

Finora è stato possibile finanziare con la suddetta legge 589, opere igienico-sanitarie per un ammontare complessivo di lire 200 miliardi così ripartite:

luppo, tanto che finora è stato possibile appaltare lavori — molti dei quali sono stati già ultimati — per circa 50 miliardi.

Ad agevolare ancor più la rapida attuazione del programma, sono poi di recente intervenute le disposizioni di cui alla legge 21 gennaio 1960, n. 18, in virtù delle quali la Cassa depositi e prestiti anticiperà i fondi che gravano sui bilanci degli ultimi tre esercizi — dal 1962-63 al 1964-65 — di modo che anche quelle opere la cui esecuzione avrebbe dovuto essere rimandata a detti esercizi potranno invece essere ora senz'altro autorizzate ed attuate.

Si devono, poi, aggiungere gli interventi disposti in base all'articolo 6 della legge 29 luglio 1957, n. 634, (provvedimenti per il Mezzogiorno) e all'articolo 3 della legge 29 luglio 1957, n. 635 che ammontano a circa 30 miliardi di lavori così distinti:

Acquedotti	L.	13.500.000.000
Fognature	«	16.500.000.000

TOTALE . . . L. 30.000.000.000

DIREZIONE GENERALE DEI SERVIZI SPECIALI

Sono materie di competenza della Direzione generale dei servizi speciali:

a) gli interventi in dipendenza di calamità naturali quali alluvioni, piene, frane, terremoti, eruzioni vulcaniche e simili (lavori diretti e contributi);

b) la costruzione di nuove chiese parrocchiali e case canoniche (contributi);

c) la ricostruzione e riparazione di edifici di culto e beneficenza colpiti da eventi bellici;

d) la ricostruzione del Cassinate.

È da tenere presente che in base alle vigenti norme sul decentramento dei servizi, la gestione dei fondi stanziati in bilancio è, di regola, attribuita (salvo per i sussidi e per una parte dei lavori diretti dipendenti da terremoti) ai Provveditorati regionali alle opere pubbliche.

Nei seguenti paragrafi sono trattati gli argomenti riguardanti i singoli settori.

INTERVENTI DI PRONTO SOCCORSO IN DIPENDENZA DI PUBBLICHE CALAMITÀ NATURALI

Servizio di particolare importanza è quello attinente agli interventi dello Stato ai sensi del decreto legislativo 12 aprile 1948, n. 1010, che consente di adottare i provvedimenti più immediati in caso di pubbliche calamità naturali. In base alla legge 23 febbraio 1952, n. 100, l'Amministrazione centrale accredita ai Provveditorati, di volta in volta, i fondi occorrenti iscritti in apposito capitolo.

I detti Istituti provvedono, poi, alla gestione diretta dei fondi loro accreditati.

Lo stanziamento di bilancio dell'esercizio 1960-61 (cap. 146) è di lire 1.500 milioni.

Tale somma appare inadeguata alle effettive necessità, poichè come sempre si è verificato negli esercizi precedenti, la spesa che annualmente occorre per interventi di pronto soccorso supera di molto lo stanziamento.

Infatti nell'esercizio 1959-60 lo stanziamento è stato di lire 800 milioni (cap. 144), ma esso è stato incrementato di due assegnazioni straordinarie per l'ammontare complessivo di lire 600 milioni, ed inoltre, è stato possibile finanziare gli interventi di pronto soccorso dipendenti dalle avversità atmosferiche dell'autunno-inverno scorsi, facendo gravare la relativa spesa di lire 2.000.000.000 sullo stanziamento autorizzato con la legge 18 gennaio 1960, n. 31, emanata per la riparazione dei danni prodotti dalle dette calamità. Infine, il Ministero dei lavori pubblici per l'esaurimento dei fondi si trova nell'impossibilità di far fronte a quella necessità che eventualmente potrebbero ancora manifestarsi fino allo scadere nell'esercizio finanziario.

Lo stanziamento dovrebbe, quindi, essere portato ad almeno 3 miliardi, anche perchè la mancanza di un'adeguata dotazione di bilancio pone l'Amministrazione nelle più gravi difficoltà, impedendole, nei casi di emergenza, di intervenire con quella prontezza e larghezza di mezzi di cui sarebbe indispensabile disporre.

PROVVEDIMENTI DEFINITIVI IN DIPENDENZA DI ALLUVIONI, PIENE E FRANE

A) Consolidamenti e trasferimenti di abitati (legge 9 luglio 1908, n. 445)

Uno dei problemi più importanti da risolvere è quello dei consolidamenti e trasferimenti di abitati in conseguenza di movimenti franosi.

Per le opere relative i Provveditorati dispongono in bilancio di un fondo apposito. Purtroppo esso è molto esiguo, tale da consentire soltanto l'esecuzione di modestissime opere di consolidamento in pochi abitati, e da trascurare completamente le esigenze dipendenti dai trasferimenti, nonostante solenni impegni e promesse di Ministri e la esasperata legittima attesa dei danneggiati.

Anche per quanto concerne questa materia è stata reiteratamente manifestata l'opportunità che il fondo per opere straordinarie, da iscriversi nell'apposito capitolo di ogni Provveditorato, venga notevolmente incre-

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

mentato, in modo da potere assegnare all'articolo relativo alle frane una congrua somma, tenendo presente che il fabbisogno complessivo ammonterebbe ad una cifra ingente, presumibilmente non inferiore ai 100 miliardi.

B) Sussidi a Comuni e Provincie in dipendenza di alluvioni, piene e frane.

L'assegnazione di bilancio per l'esercizio 1959-60 (cap. 139/2) è stata di 150 milioni. Tale somma è stata completamente assorbita per l'esecuzione di lavori di riparazione e di difesa di abitati contro le frane, in applicazione della legge 30 giugno 1904, n. 293.

Essa, però, non è valsa a finanziare che in piccola parte le domande di sussidio presentate, poichè l'importo complessivo di quelle rimaste inevase è di circa lire 900 milioni.

L'assegnazione per l'esercizio 1960-61 (cap. 141/2) è di lire 150 milioni, e, quindi, essa è assolutamente insufficiente.

LAVORI DIPENDENTI DA TERREMOTI

A) Opere a totale carico dello Stato

La Direzione generale dei servizi statali ha la gestione di parte dei lavori che si ese-

guono a cura dello Stato (piani regolatori delle città di Reggio Calabria, di Palmi e di Messina, sistemazione e gestione zone industriali di Reggio Calabria e di Messina, costruzioni alloggi popolari) in dipendenza del terremoto del 1908 in Calabria e Messina e del terremoto del 1915 negli Abruzzi, in applicazione di leggi speciali (testo unico 19 agosto 1917, n. 1399, per il terremoto 1908, legge 1° aprile 1915, n. 476, per il terremoto del 1915, legge 25 gennaio 1925, n. 86, legge 4 aprile 1935, n. 454, legge 29 luglio 1949, n. 531). La ricostruzione di edifici pubblici in Calabria e negli Abruzzi è di competenza dei rispettivi Provveditorati.

Per l'attuazione delle opere a totale carico dello Stato in dipendenza del terremoto del 1908, ai sensi della legge 4 aprile 1935, n. 454, e per i lavori di sbaraccamento di cui alla legge 29 luglio 1949, n. 531, nei comuni di Messina, di Reggio Calabria e di Palmi, sono stati disposti nel corrente esercizio finanziario, sia con i fondi ordinari di bilancio di lire 410.000.000 che con la somma di lire 2.500.000.000 autorizzata dall'articolo 64 della legge 24 luglio 1959, n. 622, i seguenti interventi:

Opere di piano regolatore (apertura sistemazione strade fognature ecc.)

e costruzione di edifici pubblici nella città di Messina	L.	1.694.000.000
Opere di piano regolatore nella città di Reggio Calabria	»	546.000.000
Sistemazione Zona industriale Reggio Calabria	»	450.000.000
Opere di piano regolatore nella città di Palmi	»	170.000.000
Costruzione di alloggi popolari nella provincia di Reggio Calabria	»	150.000.000

TOTALE . . . L. 2.910.000.000

Per il prossimo esercizio finanziario non è prevista alcuna assegnazione di fondi.

Con l'occasione si ritiene opportuno far presente che, per il completamento del programma d'interventi dipendenti dal terre-

moto del 1908, nonchè per lo sbaraccamento di cui alla legge 29 luglio 1949, n. 531, resterebbero ancora da eseguire le seguenti opere:

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Città di Messina

Museo Nazionale	L.	400.000.000
Teatro comunale	»	500.000.000
Galleria monumentale cimitero	»	200.000.000
Ospedale	»	300.000.000
Edifici scolastici vari	»	1.185.000.000
Istituto magistrale F. Bisazza (1° lotto)	»	84.000.000
		<hr/>
TOTALE	L.	2.669.000.000
		<hr/> <hr/>

Città di Reggio Calabria

Apertura e sistemazione stradale, fogne e pavimentazione di via Sootargine Clopinace	L.	30.000.000
Apertura e sistemazione fogne e pavimentazione strade di accesso al porto della statale n. 18	»	40.000.000
Sistemazione piazze e zone verdi entro il Piano regolatore nonchè pavimentazione e banchine	»	80.000.000
Impianti linee elettriche lungo le nuove zone da aprire e sistemare	»	60.000.000
		<hr/>
TOTALE	L.	210.000.000
		<hr/> <hr/>

Città di Palmi

Ampliamento del Piano regolatore	L.	97.000.000
Apertura e sistemazione stradale pavimentazione fogne nell'ambito del Piano regolatore	»	50.000.000
Sistemazione rione Cittadella	»	200.000.000
Ricostruzione edificio scolastico nel rione S. Francesco all'isolato 139 del Piano regolatore	»	100.000.000
		<hr/>
TOTALE	L.	447.000.000
		<hr/> <hr/>

Costruzione alloggi popolari in dipendenza dello sbaraccamento (Terremoto 1908)

N. 633 alloggi nel centro cittadino e nella provincia di Reggio Calabria	L.	1.150.000.000
Provincia di Catanzaro n. 680 alloggi	»	1.360.000.000
Messina città 885 alloggi	»	2.655.000.000
Messina villaggi 118 alloggi	»	295.000.000
Messina sbaraccamento Zona industriale 215	»	537.500.000
		<hr/>
TOTALE	L.	5.997.500.000
		<hr/> <hr/>

Costruzione alloggi popolari in dipendenza dello sbaraccamento (Terremoto 1915)

Provincia de L'Aquila n. 2.830 alloggi di cui 2.780 nella circoscrizione della Sezione autonoma dell'Ufficio del genio civile di Avezzano	L.	5.648.000.000
Provincia di Frosinone n. 71 alloggi	»	120.000.000
Provincia di Rieti 11 alloggi	»	21.000.000
		<hr/>
TOTALE	L.	5.789.000.000
		<hr/> <hr/>

B) *Concessione di sussidi in dipendenza di terremoti*

1. - *Sussidi per i danneggiati dai terremoti.* — La legislazione che regola la materia dei sussidi e contributi è complessa: basta citare le più importanti disposizioni di legge.

Testo unco 19 agosto 1917, n. 1399, relativo ai terremoti del 28 dicembre 1908 e 13 gennaio 1915; regio decreto 3 agosto 1930, n. 1065, relativo al terremoto del Vulture del 23 luglio 1930; regio decreto 16 ottobre 1933, n. 1334, relativo al terremoto della Maiella del 26 settembre 1933; regio decreto 28 dicembre 1936, n. 2334, relativo al terre-

moto del Veneto del 18 ottobre 1936; legge 4 aprile 1935, n. 454, che trasferisce la competenza dal Ministero delle finanze a quella dei lavori pubblici, per la concessione dei sussidi e dei contributi in dipendenza dei suaccennati terremoti succedutisi dal 1908 al 1920 incluso. Le leggi di maggiorazione dei sussidi: decreto legislativo 3 settembre 1947, n. 940; legge 29 luglio 1949, n. 531; legge 28 dicembre 1952, n. 4436 ed infine la legge 17 aprile 1957, n. 250, concernente la ricostruzione delle chiese delle Diocesi calabresi danneggiate dal suddetto terremoto del 1908.

Premesso quanto sopra si elencano, qui di seguito, alcuni dati dai quali si può constatare il lavoro svolto nel corrente esercizio finanziario 1959-60:

Pratiche evase al 20 aprile 1960	N.	5.000
Sussidi a privati danneggiati dai terremoti succedutisi dal 1908 al 1920 incluso: imp. n. 22 o per un importo complessivo di	L.	200.360.610
Contributi ad enti ecclesiastici danneggiati dal terremoto del 1908: imp. n. 5 per un importo complessivo di	»	46.100.500
Sussidi a privati danneggiati dai terremoti succedutisi dal 1930 al 1936 imp. n. 5 per un importo complessivo di	»	1.608.840
Pagamenti effettuati: n. 170 per un importo complessivo di	»	340.540.760

Per quanto riguarda il fabbisogno necessario per eliminare tutte le pratiche ancora in sospenso, si calcola che occorrerebbe un'assegnazione di fondi pari a 3 miliardi e 60 milioni, di cui un miliardo e 560 milioni per sussidi a privati danneggiati dai terremoti succedutisi dal 1908 al 1920 incluso un miliardo e 500 milioni per contributi ad Enti ecclesiastici danneggiati dai terremoti del 1908 e del 1915.

Si tratta di una partita che si trascina da troppi anni, con vivo malumore degli interessati, che, a tanta distanza dagli eventi sismici non possono ancora conseguire i benefici di legge.

La 7^a Commissione è d'avviso, già manifestato altre volte che la somma tuttora occorrente sia stanziata rapidamente su uno o due esercizi e che almeno i sussidi per terremoti di lontana data sieno liquidati.

2. - *Sussidi per i danneggiati dai terremoti dal 1943 al 1957 (legge 27 febbraio 1958, n. 141).* — Con la legge 27 febbraio 1958, n. 141, è stata autorizzata la complessiva spesa di lire 1.950.000.000, suddivisa in cinque esercizi finanziari a partire dall'esercizio 1957-58.

La gestione dei fondi di cui sopra rientra nella competenza dei Provveditorati regionali alle opere pubbliche.

La cennata autorizzazione di spesa di complessive lire 1.950.000.000 non è, però, sufficiente per far fronte completamente al relativo fabbisogno accertato in circa lire 11 miliardi.

NORME DI EDILIZIA ANTISISMICA

Sono in via di conclusione gli studi per l'aggiornamento e la revisione delle norme vigenti.

Nel corso di detti studi è stato tenuto conto non solo dell'attuale diffuso impiego del cemento armato nelle costruzioni edilizie ed in genere del progresso tecnico raggiunto in questo campo ma è stato anche tenuto presente il fatto che non sussistono più i motivi contingenti e cioè le restrizioni sull'uso del ferro per gli scopi delle costruzioni civili, che in base al testo legislativo del 1937 ancora vigente, rendono obbligatorio l'impiego della muratura ordinaria nella costruzione di fabbricati fino ad un dato numero di piani fino ad una certa altezza.

È stato altresì esaminato l'elenco delle località sismiche di prima e seconda categoria, allegato alla legge in vigore, procedendo a nuove indagini sia dal punto di vista della storia sismica che da quello geologico e registrando anche le variazioni amministrative intervenute, riguardanti le località suddette.

È in corso da parte di apposita Commissione la definitiva messa a punto del testo legislativo, che sarà proposto in sostituzione di quello vigente di cui al regio decreto-legge 22 novembre 1937, n. 2105.

LEGGI ORGANICHE SULLE PUBBLICHE CALAMITA'

A) L'esperienza ha dimostrato che, verificandosi un evento calamitoso di notevole entità, le provvidenze previste nelle leggi vigenti (12 aprile 1948, n. 1010, 30 giugno 1904, n. 293, 9 marzo 1908, n. 445) sono insufficienti, cosicchè si è dovuto, di volta in volta procedere alla emanazione di speciali disposizioni di legge: il che ha determinato vari inconvenienti, fra i quali di notevole importanza quello riguardante la perdita di tempo che viene ad inceppare seriamente l'azione governativa, che non può svolgersi, fino dal primo momento, colla necessaria organicità e nella giusta direzione.

Allo scopo di eliminare tali inconvenienti, si è ravvisata l'opportunità che gli interventi del Ministero siano organicamente disciplinati in una unica legge, la quale contempra sia la fase immediata del pronto soccorso, sia la fase degli interventi definitivi per l'organica riparazione dei danni.

Tale testo di legge — da tempo allo studio — è in corso di avanzata elaborazione.

B) È stata, inoltre, rilevata la necessità di risolvere adeguatamente l'importante problema dei consolidamenti e dei trasferimenti degli abitati minacciati da movimenti franosi nei confronti dei quali lo Stato deve intervenire a cura e spese.

Le norme legislative che regolano la materia, contenute nella detta legge 9 luglio 1908, n. 445 — titolo IV, non appaiono più rispondenti alle esigenze moderne specie per quanto riguarda i trasferimenti, e, pertanto, si rende opportuna la loro rielaborazione.

Mentre i Provveditorati stanno facendo pervenire gli elementi sulle odierne situazioni locali, si sta predisponendo lo schema del nuovo provvedimento legislativo.

Tale materia potrà, a seconda che lo si riconoscerà più conveniente, formare oggetto di regolamentazione, oppure essere inserita nella proposta di legge di cui al precedente paragrafo.

LAVORI DIPENDENTI DA EVENTI BELLICI

Ripristino edifici di culto e di beneficenza (legge 10 agosto 1950, n. 784)

Ai sensi del decreto presidenziale 30 giugno 1955, n. 1534, il finanziamento e la gestione delle perizie per la ricostruzione e riparazione degli edifici di culto e di beneficenza ed assistenza è ora attribuita ai Provveditorati alle opere pubbliche. La Direzione generale dei Servizi statali si occupa solo della liquidazione di alcune opere, finanziate con fondi a pagamento differito, nonchè di fornire direttive ai Provveditorati, risolvere quesiti prospettati, ecc.

Contributi per la costruzione al rustico di nuove Chiese parrocchiali case canoniche e locali ad uso di Ministero pastorale (Legge 18 dicembre 1952, n. 2522)

La necessità di costruire nuove chiese parrocchiali, case canoniche e locali da adibire ad uso di ministero pastorale è molto sentita,

soprattutto nell'Italia centrale e meridionale. Infatti risultano presentate circa 7.000 domande di contributo, alle quali bisognerà aggiungere le richieste che mano a mano verranno a seguito della costruzione, in continuo sviluppo, di nuovi quartieri urbani, fra i quali meritano particolare menzione i quartieri coordinati (C.E.P.).

Per il prossimo esercizio finanziario è prevista nel corrispondente Capitolo 136, uno stanziamento limitato a lire 2.500.000.000 che si ritiene insufficiente, se si tiene conto del fatto che all'uguale stanziamento nell'esercizio finanziario in corso si è potuto provvedere alla costruzione di solo n. 166 edifici di culto.

La gestione del Capitolo, già di competenza dell'Amministrazione centrale, per effetto del decreto presidenziale 30 giugno 1955, n. 1534 è ora attribuita ai Provveditorati alle Opere pubbliche, ai quali pertanto i fondi di cui trattasi verranno assegnati in base ad un programma di opere, effettuato d'intesa con il Ministero dell'interno e con la Pontificia Commissione centrale per l'Arte Sacra.

ISPETTORATO CENTRALE PER LA RICOSTRUZIONE EDILIZIA

L'Ispettorato centrale per la ricostruzione edilizia ha in gestione i fondi relativi alla:

1) concessione di contributi a privati per il ripristino dei loro fabbricati distrutti o danneggiati dalla guerra (decreto-legge luogotenenziale 9 giugno 1945, n. 305, sostituito poi dal decreto-legge luogotenenziale 10 aprile 1947, n. 261; legge 25 giugno 1949, numero 409; legge 27 dicembre 1953, n. 968 e 31 luglio 1954, n. 607);

2) concessione di contributi agli Enti gestori (I.A.C.P. e Comuni, a norma dell'articolo 12 della legge 2 luglio 1949, n. 408);

3) costruzione case per senza tetto (decreto-legge luogotenenziale 9 giugno 1945, n. 305; decreto-legge 10 aprile 1947, n. 261; legge 25 giugno 1949, n. 409, legge 28 marzo 1957, n. 222);

4) attuazione dei piani di ricostruzione (decreto-legge luogotenenziale 10 marzo 1945, n. 154; 10 aprile 1947, n. 261; decreto-legge luogotenenziale 17 aprile 1948, n. 740 e legge 27 ottobre 1951, n. 1402).

RIPRISTINO CASE DI ABITAZIONE

Allo scopo di favorire e stimolare l'attività dei privati per la riparazione e ricostruzione degli immobili di abitazione sinistrati a seguito degli eventi bellici, lo Stato concede notevoli contributi sulla spesa sostenuta per il loro ripristino.

Detti contributi vengono erogati o in una unica soluzione (diretti in capitale), tramite i Provveditorati regionali alle Opere pubbliche, quando si tratti di spesa di modesto importo e concorrano determinate circostanze, ovvero sotto forma rateale da parte dell'Amministrazione centrale, in 60 semestralità ovvero in 30 annualità costanti, a secondo che trattisi di riparazioni o ricostruzioni.

I vani riparati fino al 31 dicembre 1959 con il contributo dello Stato da privati, da Istituti autonomi per le case popolari e dall'I.N.C.I.S. sono circa 4.650.000 per un'importo dei lavori di circa lire 200.000.000.000.

I vani ricostruiti con il contributo dello Stato sempre in detto periodo sono 451.920 per un importo dei lavori di lire 179 miliardi 340.976.000.

Per far fronte alla concessione dei contributi rateali di cui trattasi sono previsti sull'apposito capitolo 215 del bilancio per lo esercizio 1960-61 lire 520.000.000 in annualità. Tale stanziamento è appena sufficiente per soddisfare metà delle pratiche arretrate. Infatti nel primo trimestre del corrente esercizio 1959-60 è stato completamente esaurito il limite a disposizione sul capitolo (lire 320.000.000) e da circa nove mesi è stato necessario sospendere l'erogazione dei contributi, mentre le pratiche completamente istruite, rimaste senza copertura, sono attualmente 2.000 per un onere complessivo pari all'annualità di lire 1.000.000.000.

ALLOGGI PER SENZA TETTO

Con i decreti legislativi 9 giugno 1945, numero 305 e 10 aprile 1957, n. 261 e successive modificazioni è stata disciplinata, tra l'altro, la materia della costruzione di alloggi a totale carico dello Stato, a pagamenti in unica soluzione e differiti, per dare ricovero alle persone rimaste senza tetto in dipendenza degli eventi bellici.

Dall'inizio dell'attività al 31 dicembre 1958 sono stati realizzati a totale o parziale carico dello Stato 452.000 nuovi vani, pari a oltre 120.000 alloggi, comportanti una spesa di lire 164.120.000.000.

Gli stanziamenti in bilancio per tali opere, iniziatisi nell'esercizio 1946-47 sono stati interrotti dopo l'esercizio 1951-52, per essere venuto a scadere il termine utile stabilito dalla legge per esplicare questa attività.

Nei decorsi ultimi tre esercizi, grazie alla riapertura di detto termine fino al 30 giugno 1960 in forza della legge 28 marzo 1957, n. 222, sono stati ripresi gli stanziamenti, concernenti, peraltro, unicamente le opere da realizzare con il sistema dei pagamenti differiti.

L'annualità trentennale stanziata in detti esercizi è stata di lire 250.000.000 per il 1957-58 e di lire 150.000.000 per il 1958-59 e di lire 150.000.000 per il 1959-60, pari ad un capitale complessivo di circa lire 9 miliardi.

Con tale sistema sono stati finanziati dal 1946 ad oggi vari lotti di lavori in tutto il Paese, per una spesa complessiva in capitale di lire 40.000.000.000 in cifra tonda e realizzati circa 22.000 alloggi.

PIANI DI RICOSTRUZIONE

Con le leggi 25 giugno 1949, n. 409 e 27 ottobre 1951, n. 1402 è stata disciplinata la materia dell'intervento dello Stato nell'attuazione dei piani di ricostruzione di quei Comuni che, pur avendone l'obbligo, non sono in grado di provvedervi direttamente per impossibilità tecnico-finanziarie.

L'intervento statale viene decretato a seguito di richiesta del Comune interessato che si impegna di rimborsare le somme anticipate dallo Stato in trenta anni senza interessi a partire dal terzo anno successivo al collaudo delle opere. Per i Comuni con meno di 5.000 abitanti il rimborso è ridotto alla metà. Dall'obbligo del rimborso, inoltre, sono escluse le somme occorse per il ripristino dei beni comunali distrutti dalla guerra.

Attualmente i finanziamenti vengono effettuati soltanto col sistema dei pagamenti differiti.

In undici anni di attività sono stati finanziati vari lotti di lavori in 175 Comuni compresi tra i 222 per i quali è stato finora emesso il decreto di intervento statale.

La spesa in capitale sostenuta dallo Stato per tali opere dall'inizio ammonta a circa 29 miliardi di lire.

Da un'indagine accurata è però risultato che per il completamento dei piani iniziati e l'attuazione dei rimanenti occorrerebbe una ulteriore spesa di non meno di 50 miliardi di lire, non tenendo conto, ovviamente, dei Comuni che in un prosieguo di tempo potrebbero ottenere il decreto di intervento statale, nè delle eventuali rettifiche in aumento di tali previsioni, in relazione alle procedure espropriative che comportano oneri ognora crescenti.

Tutto ciò premesso, lo stanziamento previsto sul Capitolo 218 di bilancio per il prossimo esercizio 1960-61 (annualità di lire 200 milioni pari ad un importo in capitale dei lavori di circa lire 3.400.000.000) si rivela inadeguato alle esigenze.

La limitatissima disponibilità che esso consente comporta fatalmente un eccessivo frazionamento delle assegnazioni in favore dei numerosi Comuni nei quali lo Stato deve intervenire, col risultato che si intraprendono lotti di lavori incompleti e non funzionali e che si va talvolta incontro a spese di nessuna utilità, per il deperimento di opere iniziate e non proseguite a ragionevole distanza di tempo.

Tenendo conto anche delle varie esigenze di gestione e delle accennate procedure espro-

priative, occorrerebbe che l'annualità in dotazione del citato Capitolo 218 venisse elevata da lire 200.000.000 ed almeno lire 500 milioni.

CONTRIBUTI TRENTACINQUENNALI AD ENTI GESTORI (RADDOPPIO)

Per incrementare le nuove costruzioni a sollievo della crisi edilizia determinata dalla guerra, si è fatto ricorso, tra l'altro, al sistema cosiddetto « raddoppio ». Lo Stato, cioè, a norma dell'articolo 12 della legge 2 luglio 1949, n. 408, può cedere la proprietà degli alloggi per senza tetto costruiti a suo carico agli Enti che ne curano la gestione (Istituti autonomi per la case popolari e Comuni), a condizione che gli enti stessi costruiscano prima un complesso abitativo equivalente a loro spese (dove la origine del termine raddoppio).

Lo Stato può, inoltre, concorrere alla spesa da sostenere per tali nuove costruzioni nella misura dell'1 per cento della stessa di anno in anno per 35 anni.

Per il prossimo esercizio 1960-61 è prevista sull'apposito Capitolo di bilancio (216) l'annualità di lire 40.000.000, di cui lire 30 milioni per la corresponsione degli accennati contributi trentacinquennali.

Tale previsione sembra sufficiente a coprire il fabbisogno nel corso dell'esercizio.

ISPETTORATO GENERALE DELLA CIRCOLAZIONE E DEL TRAFFICO

Questo ispettorato è di recentissima costituzione (1959). Il campo di sua attività è vasto. Esso è in piena attività per l'applicazione della legge 12 febbraio 1958, n. 126, che consentirà il passaggio dai Comuni alle Province di circa 30.000 km. di strade comunali e, dai Comuni e dalle Province alla A.N.A.S. di circa 4.643 km. di strade.

L'attività dell'Ispettorato non si arresta ai provvedimenti di classificazione e declassifi-

cazione delle strade di uso pubblico, ma cura, particolarmente, la gestione di circa 200 miliardi di lire destinate ai lavori occorrenti per la sistemazione, l'adeguamento e l'ammmodernamento, secondo i più moderni principi della circolazione e del traffico, di questi 30 mila Km. circa di strade, la maggior parte delle quali è già stata passata, con formale provvedimento nel patrimonio viario delle singole Amministrazioni Provinciali.

Infatti la citata legge 126 prevede l'onere di ben 180 miliardi di lire a carico dello Stato, quale concorso alle Province nella spesa necessaria a sistemare le strade di che trattasi, e di oltre 20 miliardi provenienti dallo articolo 15 della legge 24 luglio 1959, n. 622, (prestito Nazionale).

Nel campo della circolazione e del traffico, in applicazione di quelle che sono le attribuzioni conferitegli dal Codice della Strada e dal relativo Regolamento, di cui al testo unico 15 giugno 1959, n. 393 e 30 giugno 1959, n. 420, l'attività si svolgerà nei modi e settori qui elencati:

I. — RILEVAZIONE DI ELEMENTI DI TRAFFICO

Lo studio dei fenomeni connessi con la circolazione e con il traffico è divenuto basilare, non solamente nei riflessi della costruzione di nuove arterie e dei progetti di adeguamento e miglioramento delle vecchie strade, ma anche, ai fini della prevenzione e della riduzione degli incidenti, nella sistemazione dei punti singolari, nella rettifica dei tratti pericolosi ecc.

Compito dell'Ispettore Generale della Circolazione e del Traffico, è quello di predisporre piani organici di rilevamento con metodi e criteri più moderni, imporli all'attenzione delle amministrazioni interessate aventi governo di strade, e realizzarli poi praticamente con la collaborazione di quelle amministrazioni e dei politecnici ove siano tenuti corsi di specializzazione in Ingegneria del traffico.

Attualmente in questo campo qualcosa viene fatto da parte di qualche amministrazione, ma con metodo ancora empirico e saltuario senza la necessaria attrezzatura strumenta-

le e la raccolta dei dati è limitata e inadeguata alle esigenze di studi seri.

Occorre estendere l'indagine, a simiglianza di quanto avviene all'Estero, ad elementi non solamente di volume, ma di velocità. Occorre estendere la conoscenza sulla distribuzione dei veicoli e sul loro modo di circolare sulla strada, come, per esempio, la conoscenza dei franchi tra veicoli, e tra veicoli e ciglio stradale.

In un secondo tempo si porterà la ricerca dei dati anche su aspetti più complessi della circolazione, come per esempio sullo studio delle manovre di sorpasso, di cambiamento di corsia, eccetera.

Inoltre, si dovranno espletare indagini di origine e destinazione (indagini O.D.) sia nelle città più importanti, che lungo arterie primarie della rete nazionale.

A tal riguardo poco o niente si è fatto in Italia, mentre all'estero, in Germania, Francia, Belgio, per non parlare degli U.S.A., tali tipi d'indagine hanno trovato ampia diffusione.

L'I.G.C.T. dovrà presiedere all'organizzazione di queste inchieste per renderle di tipo uniforme e per garantire l'efficacia dei risultati ottenuti. I dati forniti da tali inchieste sono il presupposto per la redazione di moderni, e tecnicamente aggiornati, piani di controllo e regolazione di traffico.

Occorrerà predisporre i Piani di circolazione almeno per le più grandi città; e per far questo occorrerà conoscere le linee di desiderio e di tendenza degli utenti che si ottengono solo con l'espletamento dei piani O. D.

È questa un'indagine sul traffico ancora pressochè ignorata dalle Amministrazioni e che invece rappresenta la base, l'elemento precipuo per uno studio serio necessario ai fini di un miglioramento effettivo della circolazione nelle città.

Provvedimenti presi in modo casuale ed empirico, sotto la spinta di polemiche ed interventi della opinione pubblica son destinati quasi sempre all'insuccesso.

Si tratta di un problema fondamentale ed oneroso che richiede per la sua realizzazione tecnici specializzati, disponibilità di strumenti moderni e costosi, e di una organizza-

zione capillare efficiente. La mancanza di razionali piani del traffico può portare alla progressiva congestione delle reti urbane, alla paralisi dei centri storici e comunque ad un assurdo ed insostenibile onere economico nei traffici e nei commerci come nella vita stessa della città.

II. — INCIDENTI STRADALI

È in corso di costituzione presso l'Ispettorato generale circolazione e traffico una apposita Sezione per lo studio razionale delle cause degli incidenti stradali più gravi.

L'esame sarà condotto in collaborazione con i tecnici della Polizia stradale, e dovrà avere cause determinanti dipendenti dalla strada; come preminente risultato la riduzione delle cause determinanti dipendenti dalla strada. E quindi: rettifiche di curve, miglioramento della efficienza d'illuminazione, adeguamento della segnaletica, modifiche e trasformazioni delle pavimentazioni che risultassero scivolose, eliminazione delle strettoie, regolamentazione delle intersezioni, eccetera.

Si redigerà ancora una carta della rete nazionale relativa ai « punti neri », punti nei quali si è rilevato un addensamento ed una maggior frequenza degli incidenti, e si provvederà gradualmente alla loro sistemazione con organici interventi.

III. — SERVIZIO TECNICO CENTRALE

Il Servizio tecnico centrale dell'Ispettorato generale circolazione e traffico dovrà essere ridimensionato, incrementato e completato per consentire lo svolgersi di una complessa attività tecnica di consulenza estesa a tutti i Comuni ed a tutti gli Enti aventi governo di strade.

Gli ingegneri appartenenti al Servizio tecnico stradale dovranno aver conseguito la specializzazione in traffico, superando tutti gli esami in programma, presso un Politecnico italiano ove vengano tenuti i corsi di perfezionamento.

Sarebbe quanto mai opportuno che a simiglianza di quanto già avvenuto all'estero

(Francia, Belgio, Germania) gli ingegneri specializzati più giovani fossero inviati in U.S.A. a frequentare il corso di specializzazione della durata di 7 mesi tenuto a *Yale* ottenendosi così anche il vantaggio di permettere una effettiva e profonda conoscenza dell'inglese ai funzionari, conoscenza assolutamente necessaria per chi voglia aspirare ad una buona, completa cultura sui problemi del traffico.

Il Servizio tecnico centrale dovrebbe prendere visione ed esprimere parere tecnico su tutti i piani regolatori delle grandi città italiane, sempre nei riguardi del traffico ed avanzare proposte e predisposizioni per le soluzioni più indicate.

IV. — POLIZIA STRADALE

Pur non invadendo il campo riservato ai corpi specializzati della Polizia stradale occorre che l'Ispettorato generale circolazione e traffico abbia in dotazione un certo numero di vetture-laboratorio veloci, appositamente attrezzate con apparecchiature per il controllo delle velocità, contatori di traffico, apparecchi di soccorso, di rilievo per incidenti stradali, e per rilevamenti tecnici delle aree di incrocio e dei punti singolari per lo studio dei provvedimenti di sistemazione.

Questi veicoli verrebbero impiegati sulle strade secondo programmi sistematici, ben definiti, e lungo particolari itinerari, con criteri differenti da quelli in uso nei corpi di polizia tradizionali, per contribuire in modo efficace anche alla repressione e prevenzione delle infrazioni alle norme del Codice.

Inoltre questi veicoli verrebbero impiegati per lo studio delle cause che provocano congestioni di traffico, ritardi e perditempi nella circolazione e riuscirebbero quindi utilissimi per la previsione ed adozione di provvedimenti di miglioramento.

Essi dovrebbero essere anche impiegati per le operazioni di rilevamento di cui al punto I.

V. — SEZIONE GIURIDICA

Attività di questa importante Sezione sarà quella di mantenere i contatti tra l'Ispetto-

rato generale circolazione e traffico con la Magistratura in relazione alle sentenze inerenti a problemi di traffico connessi con la applicazione delle norme del Codice della strada. Elaborazione degli aspetti giuridici inerenti all'applicazione delle norme del nuovo Codice della strada, raccolta delle sentenze, elaborazione di materiale di studio dal punto di vista giuridico, eccetera, sono le varie questioni delle quali questa Sezione dovrà occuparsi.

Essa dovrebbe rappresentare un vero e proprio anello di congiungimento tra Magistratura e Ministero dei lavori pubblici.

Infine dovrebbe consentire la collaborazione tra l'Ingegnere del traffico ed il magistrato che dovrebbe avvalersi, per le perizie connesse con gli incidenti stradali e con la applicazione del Codice della circolazione, di tecnici non solo teoricamente, ma anche praticamente specializzati in materia.

Questa sezione dovrebbe anche curare un rapido studio sull'aggiornamento del Codice e relativo regolamento, necessari in base alle esperienze acquisite in questo primo anno di applicazione.

VI. — PROPAGANDA E DIFFUSIONE DELLE NORME DEL CODICE

Questa Sezione dell'Ispettorato generale circolazione e traffico dovrebbe curare la diffusione e la conoscenza delle norme del Codice in tutti i più importanti settori della vita nazionale per facilitare la formazione di una coscienza della strada e perfezionando la educazione ed istruzione dei cittadini.

Organizzazione di corsi di aggiornamento sulle Norme del Codice della strada e sulla segnaletica dovrebbero essere tenuti nelle scuole di ogni grado, caserme, nelle grandi officine, nelle varie associazioni, eccetera.

Preparazione di materiale didattico, fotografico e cinematografico, preparazione di appositi documentari.

Inoltre questa Sezione potrebbe anche organizzare corsi nei vari Comuni italiani per l'istruzione e l'aggiornamento delle conoscenze dei Vigili urbani e del personale dei Corpi di Polizia giudiziaria, della Guardia di finanza, eccetera.

VII. — RELAZIONI INTERNAZIONALI

I componenti dell'Ispettorato generale circolazione e traffico dovrebbero far parte di tutte le Commissioni internazionali ove vengano trattati problemi di circolazione e di traffico ed i risultati ottenuti in queste riunioni dovrebbero essere portati a conoscenza dei tecnici interessati mediante diffusione di una particolare rivista e con conferenze e relazioni.

Inoltre dovrebbe mantenere, in tema di traffico e circolazione, contatti diretti con le maggiori Associazioni, Enti, Università degli U.S.A. e di altri Stati che si occupano di traffico e con gli Uffici traffico dei Paesi europei ad alta civiltà motorizzata per un aggiornamento continuo della conoscenza e per l'acquisizione dei più recenti progressi della tecnica.

VIII. — RIVISTA

L'attività molteplice e multiforme dello Ispettorato generale circolazione e traffico dovrebbe essere condensata su di una Rivista mensile a carattere tecnico-giuridico, diretta e redatta con la collaborazione degli stessi funzionari dell'Ispettorato generale circolazione e traffico.

In essa tutti gli aspetti connessi con i problemi del traffico dovrebbero trovare ampio svolgimento e vasto campo di discussione.

In essa potrebbero essere riportate, per darne diffusa conoscenza a tutti gli Uffici periferici, provinciali del traffico, tutte le disposizioni impartite in casi particolari, ma di interesse più vasto, gli orientamenti e le risultanze relative all'attività di tutte le altre sezioni dell'Ispettorato generale circolazione e traffico.

Dovrebbero essere chiamati a collaborare alla rivista anche tecnici ed esperti nel campo del traffico.

All'attività descritta precedentemente ed al cui piano operativo si potrà dare inizio dopo il 1° luglio 1960 occorre aggiungere quella discendente dall'attuale lavoro che ha raggiunto un ritmo intensissimo dovuto alla

necessità di dar luogo alla formazione, entro breve tempo, dei quadri del personale in un ufficio di tipo nuovo con nuove attività creato per imporre il rispetto e la diffusione di una nuova legge che tende a disciplinare il comportamento di milioni di utenti della strada.

Si sono dovuti organizzare gli Uffici periferici provinciali della circolazione e del traffico fornendo il materiale di studio e di elaborazione, impartendo le direttive e dando l'indirizzo necessario per il loro funzionamento.

Si è dovuto far fronte a richieste, informazioni, quesiti, problemi, domande le più svariate, connesse con il funzionamento dei nuovi Uffici e con tutte le possibili interpretazioni che una legge nuova e complessa può richiedere.

Si sono intrecciate relazioni con tutti i Comuni italiani dai più grandi ai più piccoli, con le Amministrazioni statali che hanno governo di strade con i Corpi di polizia, carabinieri, Guardie di finanza, con gli A.C.I. e gli Uffici del Touring, con i giornali, con la stampa specializzata, con la R.A.I.-TV, eccetera.

Si è presieduto e si controlla l'applicazione della segnaletica sulla intera rete nazionale ed in questo settore ancora molto si dovrà fare per fronteggiare le impellenti necessità di adeguamento alle nuove norme.

Perchè se è pur vero che molte Amministrazioni hanno già raggiunto completi risultati, è anche certo che molte altre sono ancora in grave ritardo, e sorgono fin d'ora perplessità sulla possibilità che possano adeguarsi tempestivamente.

Inoltre si è creata una Commissione che si occupa dell'approvazione dei nuovi dispositivi previsti dal Codice della strada, triangoli, catadiottri, targhe pannelli segnaletici, nuovi tipi di segnali, apparecchi per la misura ed il controllo delle velocità, eccetera.

Numerosissimi dispositivi sono stati approvati mentre altri sono stati rinviati a nuovi esami o respinti in modo definitivo.

Si è partecipato e si partecipa con notevole profitto alle riunioni della Commissione internazionale per l'unificazione delle Norme di circolazione cui partecipano otto Nazioni europee a più alto livello motorizzato.

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

A.N.A.S.

I.

Il bilancio di previsione dell'A.N.A.S. per l'esercizio 1960-61, secondo lo schema sottoposto all'esame e all'approvazione del Parlamento, presenta variazioni in aumento per l'importo di lire 22.431.935.760 rispetto a quello relativo all'esercizio 1959-60, dovute in special modo all'applicazione della legge 13 agosto 1959, n. 904.

Per quanto riguarda gli stanziamenti, mentre per il 1959-60 le previsioni della entrata e della spesa si pareggiano nella cifra di lire 51.072.459.900, per l'esercizio 1960-61 le previsioni stesse si pareggiano nella cifra di lire 73.504.395.660 con il cennato aumento di lire 22.431.935.760 risultante dalla differenza fra variazioni in aumento e in diminuzione.

Dall'esame particolareggiato delle singole voci del bilancio 1960-61, risulta quanto appresso.

L'importo di lire 73.504.395.660 che rappresenta, come si è detto il totale delle previsioni 1960-61, così per le entrate come per le spese, è ripartito come segue:

Entrate effettive (ordinarie e straordinarie)	L.	68.504.395.660
Entrate per movimento di capitali	»	5.000.000.000
		TOTALE
	L.	73.504.395.660
Spese effettive (ordinarie e straordinarie)	L.	68.001.888.720
Spese per movimento di capitali	»	5.502.506.940
		TOTALE
	L.	73.504.395.660

Le previsioni dell'entrata, al netto della predetta partita di lire 5.000.000.000, per movimento capitali, sono costituite per lire 63.468.495.660 da contributi dello Stato e per lire 5.035.900.000 da entrate proprie dell'Azienda.

La somma di lire 63.468.495.660 è composta come segue:

a) dal contributo annuo del Tesoro dovuto in base all'articolo 40, lettera a) del decreto legge 17 aprile 1948, n. 547, a pareggio del Bilancio	L.	26.425.411.660
b) dal contributo consolidato sul provento della tassa di circolazione sugli autoveicoli (articolo 40, lettera b) del citato decreto	»	181.000.000
c) dal contributo consolidato in sostituzione del soppresso contributo integrativo di utenza stradale (articolo 40, lettera c) del citato decreto	»	12.084.000
d) dal contributo straordinario per l'esecuzione di opere a pagamento differito (programma da tempo esaurito)	»	150.000.000
e) dal contributo straordinario per la costruzione di autostrade e per la corresponsione di contributi nel caso di concessione di costruzione ed esercizio di autostrade, nonchè per il raddoppio delle stesse (articolo 1, comma 1°, della Legge 21 maggio 1955 n. 463), 6 ^a delle 10 annualità	»	10.000.000.000
f) dal contributo straordinario per lavori di miglioramento e per le costruzioni di strade statali nel Mezzogiorno (6 ^a delle 10 annualità), articolo 1, comma 2°, della Legge 21 maggio 1955, n. 463	»	2.000.000.000

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

g) dal contributo straordinario per l'attuazione del programma di sistemazione, miglioramento ed adeguamento delle strade statali rientranti fra gli itinerari internazionali e le arterie di grande circolazione (articolo 1 della legge 13 agosto 1959, n. 904, 1 ^a delle 10 annualità)	L.	20.000.000.000
h) dal contributo straordinario per la costruzione e l'esercizio in concessione delle autostrade « Bologna-Rimini-Ancona-Pescara », « Palermo-Catania » e « Messina-Catania », (articolo 2 della legge 13 agosto 1959, n. 904, 2 ^a delle 10 annualità)	»	3.500.000.000
i) dal contributo straordinario per lavori di sistemazione della strada Sedico-Agordo-Alleghe-Larzonei-Cernadoi, classificata tra le statali ai sensi della legge 17 dicembre 1957, n. 1228	»	100.000.000
l) dalle ultime due quote del contributo straordinario per l'esecuzione della Convenzione 14 marzo 1953 relativa alla costruzione ed alla gestione di una galleria attraverso il Monte Bianco (legge 1 ^o agosto 1954, n. 846)	»	1.100.000.000
		<hr/>
	L.	63.468.495.660

Le entrate proprie dell'Azienda, sono così ripartite:

a) entrate autorizzate col citato articolo 40, lettere: c), d), e), f), g), h), i), m), n), capitoli 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12	L.	3.758.900.000
b) interessi attivi sulle somme depositate sul conto corrente fruttifero istituito presso la Cassa Depositi e Prestiti (capitolo 13)	»	600.000.000
c) entrate diverse ordinarie e straordinarie (capitoli 14, 15, 16, 24, 25 e 26)	»	677.000.000
		<hr/>
	L.	5.035.900.000

Fra le entrate proprie dell'Azienda, si deve segnalare quella (la più cospicua) derivante dall'esercizio delle autostrade statali, che è stata prevista in lire 2.648.000.000 con una diminuzione di lire 10.000.000 rispetto all'esercizio 1959-60.

* * *

Le previsioni della spesa nell'importo di lire 5.000.000.000, riguardano per lire 60 miliardi e 462.635.660 i servizi propri dell'Azienda e per lire 8.041.760.000 il personale in attività di servizio ed in quiescenza.

La somma di lire 60.462.635.660 per i servizi, è costituita per lire 55.923.888.720 dai lavori e per lire 4.538.746.940 da spese generali e di amministrazione.

La spesa per i lavori comprende quella per la manutenzione ordinaria delle strade e autostrade statali, ammontante complessivamente a lire 13.200.000.000 con un aumento di lire 1.480.000.000 rispetto all'esercizio precedente.

La rimanente spesa di lire 42.723.888.720 è destinata ai lavori di parte straordinaria e risulta così ripartita:

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

- a) L. 2.000.000.000 al capitolo delle riparazioni straordinarie;
- b) » 3.900.000.000 al capitolo delle sistemazioni generali, quivi compresa la terza ed ultima quota di lire 100.000.000, autorizzata dalla legge 17 dicembre 1957, n. 1228 per provvedere ai lavori di sistemazione della strada Sedico-Cernadoi, classificata tra le statali;
- c) » 250.000.000 per lavori di sistemazione ed ammodernamento delle autostrade statali;
- d) » 10.000.000.000 per la costruzione di nuove autostrade ed il raddoppio di quelle esistenti (6^a delle 10 annualità previste dall'articolo 1, comma 1^o, della legge 21 maggio 1955, n. 463);
- e) » 2.000.000.000 per lavori di miglioramento e nuove costruzioni di strade statali nel Mezzogiorno (6^a delle 10 annualità previste dall'articolo 1, comma 2^o, della legge 21 maggio 1955, n. 463);
- f) » 19.850.000.000 per lavori di sistemazione, miglioramento ed adeguamento delle strade statali rientranti fra gli itinerari internazionali e le arterie di grande circolazione (articolo 1 della legge 13 agosto 1959, n. 904), (1^a delle 10 annualità al netto della percentuale per spese generali prevista in ragione dello 0,75 per cento pari a lire 150.000.000);
- g) » 3.473.750.000 per la costruzione e l'esercizio in concessione delle autostrade « Bologna-Rimini-Ancona-Pescara », « Palermo-Catania » e « Messina-Catania » (articolo 2 della legge 13 agosto 1959, n. 904), (2^a delle 10 annualità al netto della percentuale per spese generali prevista in ragione dello 0,75 per cento pari a lire 26.250.000);
- h) » 1.100.000.000 per la costruzione e la gestione della galleria attraverso il Monte Bianco di cui alla Convenzione 14 marzo 1953 (legge 1^o agosto 1954, n. 846);
- i) « 150.138.720 infine, per far fronte alle spese per le opere straordinarie eseguite con pagamento in annualità (vecchi programmi esauriti).

Quanto alle spese di personale, innanzi indicate, è da notare subito che esse comprendono lire 4.075.000.000 per stipendi ed altri assegni fissi agli agenti subalterni stradali (cantonieri); la quale cifra devesi però considerare in sostanza attinente più che altro alla categoria *lavori*, in quanto il personale dei cantonieri ha per preminente suo compito specifico quello di svolgere direttamente, costante, ininterrotta attività lavorativa per la manutenzione e buona conservazione della strada.

Un confronto proporzionale fra l'importo delle residue spese di personale e generali da un lato, e quelle per lavori dall'altro, non fornirebbe, d'altronde alcun elemento valido a definire il costo dei servizi dell'A.N.A.S., in quanto i servizi stessi non si esauriscono nella

attività relativa alla erogazione dei fondi di bilancio in opere varie, ma si estendono a un vastissimo campo di altre attività, quali innanzi tutto quella per la riscossione delle entrate (proventi esercizio autostrade; canoni sulla pubblicità; canoni per concessioni di licenze; contributi vari), nonché quella per la trattazione di un imponentissimo contenzioso, per l'intrattenimento di importanti e delicati rapporti con altre Amministrazioni i cui interessi interferiscono nel campo stradale (Ferrovie dello Stato; Poste e telecomunicazioni; Cassa per il Mezzogiorno; Difesa), per partecipazioni a studi tecnici, statistici e programmatici nel campo del traffico, della circolazione, della tecnica stradale in continua evoluzione.

Quanto in particolare alle spese generali e di amministrazione, preventivate come detto sopra in lire 4.538.746.940, è da precisare che esse sono costituite per lire 502.506.940 da oneri per estinzione di debiti (rimborso di mutui - quota capitale), per lire 1.862.740.000 da interessi passivi sui mutui stessi, e infine per lire 2.173.500.000 da vere e proprie spese generali per il funzionamento dei servizi.

Circa queste ultime, va rilevato che esse corrispondono ad esigenze di carattere ricorrente, e trovano la loro precisazione nella stessa intitolazione dei capitoli ad esse relativi e nelle note appostevi in calce.

Non può tralasciarsi peraltro di far notare come le spese attinenti più particolarmente alla gestione e manutenzione degli uffici, al rinnovo ed aggiornamento della loro attrezzatura, nonché agli studi e ricerche sperimentali, a progettazioni varie, all'acquisto, gestione, manutenzione e riparazione degli autoveicoli, autocarri, macchinari ed impianti adibiti ai servizi di istituto e ai lavori stradali in diretta gestione (capitoli 21, 22, 23, 24, 25) siano previste in bilancio in misura non del tutto sufficiente rispetto al continuo incremento delle esigenze e delle attività della A.N.A.S., al rinnovo delle sedi periferiche, agli studi da compiere, ai convegni e alle mostre cui devesi partecipare.

II.

Prima di passare all'esame di dettaglio delle principali voci del bilancio, è d'uopo premettere qualche cenno su alcuni aspetti generali della gestione aziendale, nonché su alcune attività che non trovano riflesso nelle voci del predisposto bilancio 1960-61.

La situazione è oggi dominata dalla legge 12 febbraio 1958, n. 126, relativa al riordinamento della viabilità statale, provinciale e comunale, nonché dalla legge 13 agosto 1959, n. 904, relativa all'adeguamento delle principali strade statali e alla integrazione del programma autostradale.

In base all'articolo 15 della legge n. 126, entro il mese di marzo 1958 doveva essere formato a cura dell'A.N.A.S. il piano di tutte le strade aventi i requisiti di statali, ma nel

frattempo — in attuazione al disposto dell'articolo 17 che prevedeva la possibilità di classificazioni anticipate — sono state classificate statali nel periodo maggio 1958-marzo 1959 parecchie strade per un complesso di circa 500 chilometri.

Nell'adunanza 13 marzo 1959 il Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S. diede parere favorevole sul piano predisposto in base al citato articolo 15, contenente l'elenco di tutte le strade aventi i requisiti di statali, e cioè, sia quelle già classificate tali, sia quelle altre da classificare gradualmente in relazione ai mezzi finanziari disponibili.

In base a detto piano, che è stato approvato con decreto ministeriale 27 marzo 1959, la estesa delle nuove strade da classificare statali è risultata di chilometri 17.832 equamente ripartiti fra le varie regioni.

In esecuzione del piano stesso è stato quindi studiato un primo stralcio di 101 strade per una estesa di 4.000 chilometri che sono state classificate statali con decreto ministeriale 16 novembre 1959.

Per una prima sistemazione di questo nuovo nucleo di strade statali si è fatto ricorso allo stanziamento straordinario di 20 miliardi autorizzato con l'articolo 14 della legge 24 luglio 1959, n. 622, recante interventi in favore dell'economia nazionale; stanziamento del quale non si trova traccia nel bilancio 1960-1961, appunto perchè iscritto nello stato di previsione della spesa per l'esercizio 1959-60, durante il corso dell'esercizio stesso, in base precisamente alla citata legge n. 622.

Così pure, per le medesime ragioni, non si trova traccia nel bilancio 1960-61 di altri due stanziamenti recati dalla medesima legge n. 622, e cioè, quello di lire 2 miliardi (articolo 21) per il ripristino e consolidamento e nuovo impianto di opere a presidio della rete delle strade statali in Sicilia, nonché quello di lire 1 miliardo (art. 22) per la riparazione degli ingenti danni prodotti alla rete delle strade statali dalle avverse condizioni meteorologiche verificatesi nel periodo agosto 1958-maggio 1959.

I lavori relativi alle suaccennate partite sono stati autorizzati e iniziati quasi tutti entro l'esercizio 1959-60; tuttavia la relativa

esecuzione verrà a ricadere in buona parte anche nell'esercizio 1960-61.

* * *

La legge n. 904 ha, come è noto, avuto principalmente di mira l'attuazione, a cura dell'A.N.A.S., della parte più urgente del programma di sistemazione, miglioramento, e adeguamento delle strade statali, rientranti fra gli itinerari internazionali e le arterie di grande circolazione, e per lo scopo ha autorizzato la spesa di lire 200 miliardi da erogare — con corrispondenti stanziamenti per ciascun esercizio — in 10 esercizi finanziari in ragione di 20 miliardi dal 1960-61 al 1969-1970.

Con la legge stessa i fondi della legge 21 maggio 1955, n. 463, per la costruzione di autostrade sono stati integrati di lire 40 miliardi ripartiti dall'esercizio 1959-60 al 1968-69 e da destinare alla costruzione ed esercizio in concessione delle autostrade « Bologna-Rimini-Ancona-Pescara », « Palermo-Catania », e « Messina-Catania ».

Le previsioni dipendenti dalla surripetuta legge, relative all'esercizio 1960-61, figurano regolarmente nel bilancio in esame.

Degno di particolare menzione è l'articolo 4 della legge n. 904, in base al quale il Ministro dei lavori pubblici è autorizzato ad assumere impegni fino alla totale concorrenza degli stanziamenti, purchè i relativi pagamenti siano ripartiti negli esercizi finanziari indicati entro i limiti delle somme per ciascuno di essi previste.

Ciò consente di dare pronto inizio e celere sviluppo ad un imponente quantitativo di attività per il rapido adeguamento di un notevole numero di importanti strade statali.

* * *

Altra notevole partita della quale invece non v'è traccia nello stato di previsione della spesa 1960-61, è quella che deriva dalla legge 21 marzo 1958, n. 298, recante autorizzazione di spesa di lire 45 miliardi per l'esecuzione di opere pubbliche nel territorio di Trieste, del Friuli e della Venezia Giulia.

Gli stanziamenti autorizzati con detta legge e interessanti l'A.N.A.S. sono quelli di lire 6 miliardi per la sistemazione della S.S. n. 13 « Pontebbana », e quello anch'esso di 6 miliardi per contributo nella spese di costruzione dell'autostrada Trieste-Monfalcone-Mestre con diramazione Palmanova-Udine.

Essendo peraltro la complessiva spesa di lire 45 miliardi ripartita a carico degli esercizi dal 1957-58 al 1963-64, è stato necessario addivenire ad un accordo fra le varie Amministrazioni interessate (Ferrovie dello Stato, Ministero dei lavori pubblici per le nuove costruzioni ferroviarie, Ministero dei lavori pubblici per le opere marittime, A.N.A.S.) per la correlativa ripartizione degli stanziamenti di rispettivo interesse in ciascuno degli indicati esercizi finanziari.

In relazione a ciò, e poichè l'articolo 3 della legge in parola stabilisce che con decreti del Ministro del tesoro su proposta dei Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti, deve essere provveduto *in ciascun esercizio* al riparto degli stanziamenti fra le Amministrazioni interessate e alle occorrenti variazioni di bilancio, ne consegue che detti stanziamenti non figurano negli stati di previsione della spesa delle Amministrazioni stesse, ma vengono inseriti appunto con decreto interministeriale nel corso di ciascun esercizio.

Per l'esercizio 1960-61, l'A.N.A.S. fruirà della quota di lire 500 milioni per la sistemazione della S.S. n. 13, e della quota di lire 1.500.000.000 per l'Autostrada.

Con gli stanziamenti degli esercizi precedenti riguardanti la sistemazione della statale n. 13, l'A.N.A.S. ha già appaltato ed ha in corso di appalto, numerosi importanti lavori quali le varianti di Ospedaletto, di Villanova Chiusaforte, di Resiutta, dei Rivoli Bianchi, di Pietra Tagliata, quella per la eliminazione del passaggio a livello di Carnia, nonché sistemazione e allargamento di tratti vari.

Per quanto riguarda l'autostrada, è in corso di perfezionamento l'affidamento della concessione per la costruzione e l'esercizio, come meglio si preciserà più appresso nel capitolo riguardante le autostrade.

* * *

Del pari non figura nello stato di previsione in esame, perchè vi sarà iscritto nel corso dell'esercizio, l'importo che deriverà dal mutuo che l'A.N.A.S. contrarrà nell'esercizio 1960-61 in base all'autorizzazione contenuta nella legge 19 novembre 1956, n. 1328, per l'integrazione del fabbisogno finanziario per il completamento o raddoppio di autostrade a propria cura e spese.

Risultano invece iscritti ai capitoli 41, 42, 58, 59 della spesa, gli importi corrispondenti alle somme da pagare per interessi e per rimborso quota capitale agli Istituti coi quali sono stati contratti i mutui negli esercizi precedenti.

Dei lavori eseguiti direttamente dalla A.N.A.S. coi proventi di tali mutui, si darà ragguaglio qui di seguito nel capitolo riguardante le autostrade.

Ciò premesso, si passa ad un rapido esame di dettaglio delle singole voci del bilancio riguardanti le spese per lavori, sorvolando su quelle generali e di personale, le quali sono di per sé ovvie e chiare e già sufficientemente illustrate con opportune note nello schema dello stato di previsione.

III.

Nel campo della stretta manutenzione ordinaria è da rilevare che la disponibilità complessiva di lire 13.200.000.000 risultante dagli stanziamenti di cui ai capitoli 35, 36, 37, 38, non può davvero dirsi adeguata al reale fabbisogno. In proposito, basta infatti tener presente come nell'esercizio 1948-49 la assegnazione di spesa per questo titolo è stata di lire 9 miliardi in rapporto a una rete di strade statali che allora si aggirava sui 21.000 chilometri.

Da quel tempo ad oggi l'estesa delle strade statali è aumentata di circa 8.000 chilometri, e ciò in primo luogo in conseguenza dell'inclusione tra le strade statali di circa 3.000 chilometri di strade ex provinciali del Mezzogiorno, in connessione col programma di sistemazione concordato nel 1951 con la Cassa per il Mezzogiorno, nonchè di altri 500

chilometri circa di tratti di nuova classifica nel centro-nord, che si sono venuti ad aggiungere fra il 1948 e il 1958; e quindi in seguito alla recente statizzazione di altri 4.500 chilometri, in base alla legge 12 febbraio 1958, n. 126, sul riordinamento delle strade di uso pubblico.

Ciò significa, che la rete stradale dello Stato ha subito un incremento pari al 38 per cento, il quale di per se stesso giustificerebbe di già un proporzionale aumento delle assegnazioni di bilancio che dovrebbero così salire a lire 12.400.000.000.

Ma occorre anche considerare che dal 1948 ad oggi il costo della mano d'opera e dei materiali ha subito una maggiorazione di oltre il 30 per cento; e di conseguenza, per poter assegnare alla manutenzione delle strade statali uno stanziamento che consenta di esplicare la medesima attività del 1948, occorrerebbe maggiorare ulteriormente la cifra almeno a lire 16 miliardi.

Nè basta ancora: occorre infatti tener presente che col nuovo Codice della strada e precisamente con gli articoli 13 e 14, mentre viene legalmente riconosciuta la segnaletica orizzontale, vengono prescritti per la segnaletica verticale nuovi cartelli in aggiunta di quelli esistenti; e con il relativo regolamento tutta la materia è stata disciplinata ex-novo in rispondenza alle norme della Convenzione di Ginevra da tempo ratificata, come è noto, dal Governo italiano.

Si tratta in sostanza di una generale ed urgente riforma di tutto l'apparato segnaletico, nella quale è in gioco la responsabilità dell'A.N.A.S. e dei suoi funzionari, per il che occorre in modo particolare sostituire i segnali non più in vigore con quelli di nuovo tipo, oltre a incrementare quelli esistenti con l'eventuale aggiunta di quelli che il nuovo Codice rende assolutamente obbligatori (cartelli di precedenza, di divieto di sorpasso, eccetera). La più stretta previsione di spesa al riguardo per l'esercizio 1960-61 non può calcolarsi in cifra inferiore a 1 miliardo di lire: col che il fabbisogno complessivo sale a lire 17 miliardi.

E infine, è pure da ricordare che, a causa delle vacanze per oltre 1.600 unità nell'attuale ruolo organico dei cantonieri e capi canto-

nieri (vacanze che non si sono ancora potute colmare come si preciserà più oltre), la A.N.A.S. è costretta a sopperire coi fondi della manutenzione ordinaria al pagamento della mano d'opera salariata in sostituzione dei cantonieri mancanti, il cui costo grava sui fondi della ordinaria manutenzione in ragione di oltre 1 miliardo.

Con ciò resta chiarito come lo stanziamento pel titolo di cui trattasi — in base puramente ai suesposti calcoli — dovrebbe essere in tutto elevato a non meno di lire 18 miliardi in tondo; e ciò senza esorbitare dalla stessa proporzione di previsioni tecniche — invero superate — del 1948, vale a dire senza tener conto del maggior logorio al quale sono sottoposte le strade per l'azione combinata dell'aumento degli automezzi in circolazione, della loro velocità media e del traffico pesante degli autotrasporti.

Invece, come si è detto, l'assegnazione 1960-1961 è di appena 13 miliardi e 200 milioni, che corrisponde a un canone medio annuo chilometrico di appena lire 455.000, comprensivo delle distese generali periodiche per ricostituzione dei manti superficiali degradati.

Di guisa che, mentre nel campo dell'adeguamento e ammodernamento della rete stradale e autostradale, l'A.N.A.S. può giovare di un complesso di strumenti legislativi recanti finanziamenti indubbiamente cospicui, nel settore della manutenzione ordinaria non è ancora riuscita ad ottenere in bilancio assegnazioni di fondi adeguate alle effettive necessità.

Vero è che l'imponente estesa chilometrica interessata dai lavori di sistemazione generale e ammodernamento in corso, e il notevole programma di opere di prima sistemazione lungo i 4.000 chilometri di strade statali di recente nuova classifica, costituiscono circostanze che — assorbendo e per così dire superando l'attività manutentoria — recano nell'esercizio 1960-61 un contributo di alleggerimento alle difficoltà nelle quali quest'ultima si dibatte; pur tuttavia non è da nascondersi che gli stanziamenti per la ordinaria manutenzione restano sempre al di sotto di quanto sarebbe necessario per dare

all'Amministrazione la desiderabile tranquillità in questo campo.

Al capitolo 2 della spesa è stanziata la somma di lire 4.075.000.000 per stipendi ed altri assegni fissi al personale degli agenti subalterni stradali (cantonieri). Tale cifra era in relazione al contingente dei posti coperti al 1° ottobre 1959 (4.388), e alla previsione di nuove nomine in ruolo entro l'esercizio 1960-61; senonchè, a seguito di ulteriori collocamenti a riposo per limiti di età, *i posti attualmente coperti sono ridotti a 4.293*, suscettibili di ulteriori riduzioni per qualche altro collocamento in quiescenza. D'altronde, è certo che non sarà possibile immettere in ruolo, prima degli ultimi mesi dell'esercizio 1960-61, i vincitori del concorso in atto. Pertanto, la previsione dell'onere per i cantonieri durante l'esercizio 1960-61, potrebbe ridursi a lire 3.825.000.000 con una diminuzione cioè di lire 250 milioni.

Convien porre ora in evidenza che in quanto si è sovra esposto si è fatto riferimento all'organico del personale cantonieri quale risulta dalla relativa tabella allegata alla vigente legge A.N.A.S. (decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 547): e cioè 5.935 unità in complesso.

Tale contingente era stato fissato in relazione ad un'estesa di strade statali di 21.000 chilometri, quale era appunto nel 1948, in ragione all'incirca di un cantoniere ogni quattro chilometri, e di un capo cantoniere ogni 35-40 chilometri.

Ora, tenendo fermo questo criterio, ed avendo oggi raggiunto la rete delle strade statali l'estesa di 29.000 chilometri, il contingente di cantonieri e capi cantonieri dovrebbe raggiungere le 8.000 unità. Per cui, secondo la presente situazione, (posti coperti 4.293) le vacanze che ascendono a 1.642 unità rispetto all'organico di legge, salirebbero a 3.707 unità, se si volessero fare i calcoli secondo la dislocazione su strada come nel 1948.

Senonchè oggi l'A.N.A.S. va diradando il numero delle unità in servizio (personale di ruolo più operai giornalieri) sulla estesa della rete stradale; e ciò in relazione allo sviluppo della motorizzazione e meccanizzazione della

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

attività manutentoria, col che — mediante l'impiego di un moderno parco di macchinari e di idonei impianti — può alquanto ridursi il fabbisogno di mano d'opera comune.

Allo stato attuale, i macchinari e le attrezzature meccaniche di cui dispone l'A.N.A.S. per il servizio della manutenzione ordinaria, risultano dal seguente prospetto:

Automezzi trasporto persone e materiale:

Autovetture	261	
Autocarri pesanti	68	dei quali 70 con rimorchio
Autocarri medi	55	
Autocarri leggeri	57	
	<hr/>	
	441	

Motomezzi:

Motociclette	819
Motocarri e motofurgoncini	266
	<hr/>
	1.085

Automezzi ed accessori per la manutenzione:

Autoinnaffiatrici, autobotti, autospazzatrici, rimorchi cisterna, eccetera	58	dei quali 237 a mano
Rulli compressori	391	
	<hr/>	
	449	

Macchine ed attrezzi per il servizio sgombraneve:

Rotative	113	
Motofendineve e livellatori	46	
Trattori cingolati	167	delle quali 12 a mano
Trattori gommati	44	
Autocarri con lama	199	
	<hr/>	
	569	

Macchine e attrezzi per impieghi vari:

Betoniere, frantoi, granulatori, pompe, motori isolati eccetera	678
Materiale decauville (vagoncini)	32
	<hr/>
	710

Macchine e attrezzi per leganti bituminosi e asfalto:

Bitumatrici, catramatrici, finitrici, eccetera	492
--	-----

IV.

Passando all'esame della parte straordinaria del bilancio, sempre per il titolo lavori, si osserva che nell'esercizio 1960-1961, l'A.N.A.S. potrà disporre dei seguenti stanziamenti:

- L. 2.000.000.000 per riparazioni straordinarie, consolidamento, costruzioni locali ad uso uffici, case cantoniere, eccetera (capitolo 45);
- » 3.900.000.000 per sistemazioni generali e miglioramenti, sistemazione di tratti che attraversano abitati, costruzioni di nuovi tronchi stradali e nuovi ponti (capitolo 46) ivi comprese lire 100 milioni per i lavori di sistemazione della strada Sedico-Cernadoi in applicazione della legge 17 dicembre 1957, n. 1228;
- » 250.000.000 per sistemazione e ammodernamento di autostrade statali (capitolo 47);
- » 2.000.000.000 per miglioramento rete stradale del Mezzogiorno e delle Isole (6^a delle 10 annualità di cui alla legge 21 maggio 1955, n. 463, capitolo 49);
- » 19.850.000.000 per sistemazione, miglioramento e adeguamento delle strade rientranti tra gli itinerari internazionali e le arterie di grande circolazione ai sensi dell'articolo 1 della legge 13 agosto 1959, n. 904 (1^a delle 10 annualità, capitolo 50);
- » 3.473.750.000 per la costruzione e l'esercizio in concessione delle autostrade « Bologna-Rimini-Ancona-Pescara », « Palermo-Catania » e « Messina-Catania » ai sensi dell'articolo 2 della legge 13 agosto 1959, n. 904 (2^a delle 10 annualità, capitolo 51);
- » 1.100.000.000 per la costruzione della galleria attraverso il Monte Bianco in esecuzione della convenzione 14 marzo 1953 (legge 1^o agosto 1954, n. 846, capitolo 52).

A queste cifre occorre aggiungere gli stanziamenti di lire 500.000.000 e lire 1 miliardo e 500.000.000 (che non figurano nello stato di previsione in esame, e che dovranno esservi inseriti in corso di esercizio, come già si è detto) di cui alla legge 21 marzo 1958, n. 298, recante autorizzazione di spesa per opere pubbliche nel territorio di Trieste, del Friuli e della Venezia Giulia. Dette somme sono destinate rispettivamente alla sistemazione della S.S. n. 13 « Pontebbana » ed alla

costruzione dell'autostrada Trieste-Mestre con diramazione Palmanova-Udine.

V.

Sui vari capitoli per lavori di parte straordinaria, si aggiungono le seguenti notizie di dettaglio.

Quanto allo stanziamento di lire 2 miliardi, di cui al capitolo 45, è in programma di ripartirlo nel seguente modo:

- L. 1.630.000.000 per riparazioni straordinarie (in dipendenza di frane, alluvioni, vetustà, danni vari, eccetera);
- » 370.000.000 per costruzione e integrazione di case cantoniere e locali per uso ufficio, ricovero macchinari e automezzi.

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Che la somma di lire 1.630.000.000, per riparazioni straordinarie sia gravemente inadeguata, è evidente.

V'è da considerare al riguardo che, anche in periodi di normalità, il ritmo ormai ricorrente e la disseminata estensione dei danni prodotti da piogge, frane, scoscendimenti, inondazioni, mareggiate, eccetera, costringono l'A.N.A.S. a intervenire di continuo per riparare i danni, sgomberare il piano viabile dal materiale che lo ha invaso, ripristinare il transito, assicurarne — con opere di consolidamento e di difesa — il normale svol-

gimento. Come pure è assai frequente la necessità di provvedere d'urgenza al riassetto di opere d'arte fatiscenti per vetustà.

Tutti questi interventi normali — indipendentemente dalle necessità derivanti da eccezionali avversità meteorologiche — richiedono mediamente una spesa che ormai va avvicinandosi alla cifra annua di 3 miliardi di lire.

Ma la stagione autunno-inverno-primavera 1959-60 è stata caratterizzata da una eccezionale inclemenza degli elementi atmosferici, che può schematicamente sintetizzarsi come segue:

nubifragio litoraneo adriatico delle Marche	primi del settembre 1959
violentissimi temporali, allagamenti, nubifragi in Piemonte, Liguria e Marche	fine settembre 1959
bufere, nubifragi, mareggiate, frane, inondazioni in Alto Adige, Lombardia, Toscana, Liguria, Campania, Calabria	da fine ottobre a metà novembre 1959
nubifragi in Calabria, Lucania, Puglie a carattere di sinistro: innumerevoli interruzioni stradali	fine novembre 1959
spaventoso nubifragio che flagella la Sicilia centrale, fiumi straripanti con furia eccezionale	30 nov.-1° dic. 1959
furioso maltempo nel Settentrione e lungo la costa tirrenica, tutta la Via Aurelia da Ventimiglia al confine sotto l'imperversare degli elementi con numerosissime frane;	
nubifragio e allagamenti nel Lazio	primi giorni dicembre 1959
piogge insistenti e maltempo eccezionale in tutto il territorio nazionale; nevicata e gelo oltre il normale	gennaio 1960
tempeste, temporali, nevicata eccezionali, gelo	prima metà febbraio 1960
allagamenti, straripamenti, frane, strade interrotte nel centro-nord; grave interruzione della statale « Porrettana » per frana, 120 metri, in Compartimento di Bologna; fortunale sulla costa tirrenica del Lazio con danni gravissimi alla S.S. « Aurelia »	16-17 febbraio 1960
piogge torrenziali nel centro-nord, straripamento del fiume Secchia, interruzione per frane della Statale n. 64 « Porrettana » e 62 della « Cisa »	17-18 aprile 1960
piogge ininterrotte in tutta la Penisola, e nevicata eccezionali, nonostante la primavera inoltrata — nuovo straripamento del Secchia — interrotta per inondazione la Statale n. 12 dell'« Abetone e del Brennero »	fine aprile 1960.

Le riparazioni degli enormi danni arrecati da tali elementi ai piani viabili e relativi sottofondi, hanno potuto trovare soltanto in mi-

nima parte il necessario finanziamento negli stanziamenti del bilancio 1959-60. A mala pena si sono potuti eseguire i più indispen-

sabili lavori di primo intervento. Occorre di urgenza completare i lavori di riassetto con adeguati interventi a carattere definitivo, per il che si prevede un fabbisogno di almeno 3 miliardi di lire oltre lo stanziamento ordinario del bilancio 1960-61 in esame. Pertanto, in questo settore che non ammette trascuratezze o dimenticanze, occorreranno al più presto opportuni provvedimenti a mezzo di leggi speciali.

* * *

Per esaurire l'esame del capitolo 45, resta da dire che con la già accennata aliquota di 370 milioni verrà proseguito lo svolgimento del programma di costruzione di nuove sedi per i dipendenti uffici compartimentali, costruzione e integrazione di case cantoniere e magazzini, incremento degli autoparchi.

VI.

Per il miglioramento e l'adeguamento della rete delle strade statali lo stanziamento di gran lunga più rilevante è quello contenuto nel Capitolo 50 e cioè lire 19.850.000.000, corrispondente alla prima delle 10 annualità di cui alla legge 13 agosto 1959, n. 904, recante provvedimenti per la sistemazione e l'adeguamento delle strade statali di primaria importanza (annualità al netto dell'aliquota dello 0,75 per cento per spese generali, compresa nella somma impostata al Capitolo 55).

Come già accennato nelle premesse, la facoltà di cui all'articolo 4 di detta legge, e cioè di assumere impegni anche sugli stanziamenti di esercizi venturi, consente di dar corso rapidamente ad una imponente mole di opere concernente circa 10.000 chilometri di strade statali di grande circolazione e di interesse internazionale.

Sono stati già appaltati, o sono in corso di appalto, numerosi lotti riguardanti organicamente la sistemazione e l'ammodernamento delle strade statali n. 1 « Aurelia », n. 3 « Flaminia », n. 12 « del Brennero », numero 148 « Pontina », n. 16 « Adriatica », n. 18 « Tirrena Inferiore », n. 106 « Ionica », e altre ancora in tratti vari.

Per i lavori di sistemazione e miglioramento della rimanente parte della rete delle strade statali, il bilancio in esame consente di fare affidamento per l'esercizio 1960-61 sugli stanziamenti dei capitoli 46 e 49 ammontanti rispettivamente a lire 3.900.000.000, e lire 2.000.000.000; quest'ultimo rappresenta la 6^a delle 10 annualità autorizzate con legge 21 maggio 1955, n. 463, specificamente per il miglioramento e la integrazione delle strade statali nell'Italia meridionale e insulare.

Per la verità, la disponibilità complessiva di lire 5.900.000.000, derivante dai due suindicati capitoli (46-49) non è gran cosa in confronto alle innumerevoli necessità che si riscontrano in tutta l'estesa di quelle strade statali (oltre 15.000 chilometri) che — pur non essendo comprese fra gli itinerari di primaria importanza ai quali si rivolge la legge n. 904 — hanno pur sempre notevolissima importanza nazionale.

Dovrà pertanto, con oculata scelta, darsi la precedenza agli interventi più necessari ed urgenti.

VII.

Con lo stanziamento di lire 250.000.000, di cui al capitolo 47, si continuerà a provvedere ai più inderogabili lavori di ripristino e riassetto delle pavimentazioni, nei tratti maggiormente degradati, sulle autostrade Milano-Bergamo-Brescia, Milano-Laghi, Genova-Serravalle e sul tratto già in esercizio della Genova-Savona, nonché a qualche intervento di ammodernamento.

* * *

Il capitolo 48 contiene lo stanziamento della somma di lire 10 miliardi derivante dalla legge 21 maggio 1955, n. 463, per la costruzione di nuove autostrade.

Si tratta della sesta delle dieci annualità previste dalla legge, costituenti il contributo dello Stato nella realizzazione del programma di costruzioni autostradali, basato sulla partecipazione del capitale privato, la quale viene ad attuarsi col sistema della « concessione » — da parte dello Stato medesimo —

della costruzione e dell'esercizio trentennale delle nuove autostrade a Società private, con preferenza a quelle costituite tra Enti pubblici o di diritto pubblico. Il contributo dello Stato si aggira sulla percentuale media del 31,6 per cento.

Ad oggi la situazione dei lavori autostradali in concessione si può così puntualizzare:

Autostrada Milano-Napoli. — Concessione affidata alla « Società concessioni e costruzioni autostrade » con sede in Roma.

L'autostrada avrà la lunghezza di chilometri 740 e comporterà la spesa di lire 184,5 miliardi alla quale lo Stato partecipa con il contributo del 36 per cento pari a circa lire 66 miliardi.

I lavori sono stati iniziati il 16 maggio 1956.

Sono già stati aperti al traffico i tronchi da Milano a Bologna (chilometri 200) e da Capua a Napoli (chilometri 40).

È in oltre in avanzato corso di costruzione il tronco Bologna-Firenze, della lunghezza complessiva di chilometri 80 circa, e se ne prevede l'apertura al traffico entro il corrente anno.

Per quanto concerne il tracciato da Firenze a Roma, esso è stato determinato e approvato nei tratti Firenze-Monte San Savino e Magliano Sabino-Roma, e i relativi lavori avranno prossimo inizio. Per il tratto intermedio, pel quale è stata proposta la nota variante umbro-sabina, verranno adottate definitive determinazioni sulla base del confronto fra i due progetti esecutivi di dettaglio, che sono in corso di elaborazione.

Per il tronco Roma-Capua, infine, il tracciato è definito, e i progetti esecutivi sono stati tutti approvati. L'inizio dei lavori è imminente.

Autostrada Serravalle-Milano. — Concessione affidata alla « Società autostrada Serravalle-Milano-Ponte Chiasso » con sede in Milano, costituita tra Enti pubblici.

L'autostrada avrà la lunghezza di chilometri 87 e comporterà la spesa di lire 16,880 miliardi alla quale lo Stato partecipa con il contributo del 20 per cento pari a lire 3,3 miliardi circa.

I lavori sono stati iniziati il 19 settembre 1956.

È già aperto al traffico il tronco da Serravalle a Tortona della lunghezza di circa 20 chilometri.

L'apertura al transito dell'intera autostrada è prevista entro il corrente anno.

Autostrada Brescia-Padova. — Concessione alla Società autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova » con sede in Verona, costituita tra Enti pubblici.

L'autostrada avrà la lunghezza di chilometri 145 e per l'intera costruzione è prevista la spesa di lire 28 miliardi alla quale lo Stato partecipa con il contributo del 32,60 per cento pari a lire 9 miliardi circa.

I lavori sono stati iniziati il 1° agosto 1957.

Sono stati già approvati i progetti esecutivi di tutti i 21 lotti in cui è suddivisa la intera opera, della quale si prevede il completamento entro il 1960. Il primo tronco Brescia-Verona è ultimato ed entrerà in esercizio tra poco.

Autostrada Savona-Ceva. — Concessione affidata alla « Società autostrada Savona-Ceva » con sede in Torino costituita con la partecipazione degli Enti pubblici delle Province interessate.

L'autostrada ha la lunghezza di chilometri 42 ed ha comportato la spesa di lire 11,9 miliardi alla quale lo Stato ha partecipato col contributo del 32,80 per cento pari a lire 3,5 miliardi circa. È stata aperta al traffico il 10 gennaio 1960.

Autostrada Fornovo-Pontremoli. — Concessione affidata alla « Società Autocamionabile della Cisa » con sede in Parma, costituita tra Enti pubblici.

L'Autostrada avrà la lunghezza di Km. 53 e comporterà la spesa di L. 14 miliardi alla quale lo Stato partecipa con il contributo del 33 per cento pari a circa L. 4,6 miliardi.

Definita la procedura per l'affidamento della concessione, si sta provvedendo alla progettazione esecutiva. I progetti esecutivi dei singoli lotti verranno quanto prima sottoposti all'esame e all'approvazione del Consiglio di

Amministrazione dell'A.N.A.S. Subito dopo si inizieranno i lavori.

Autostrada Torino-Ivrea. — Concessione affidata alla « Società Autostrada Torino-Ivrea d'Aosta (A.T.I.V.A.) » con sede in Torino, costituita tra gli Enti pubblici delle provincie interessate.

L'Autostrada avrà la lunghezza di Km. 52 e comporterà la spesa di L. 7,650 miliardi alla quale lo Stato partecipa con il contributo 33 per cento pari a L. 2,5 miliardi circa.

La progettazione esecutiva è stata interamente approvata, e tutti i lotti, sono in corso di esecuzione.

Anche di questa opera è previsto il completamento entro il 1960.

Autostrada Napoli-Bari. — Avrà la lunghezza di Km. 245 e comporterà la spesa (per una prima sede) di L. 32 miliardi. Lo Stato partecipa con il contributo del 33 per cento pari a circa L. 10,5 miliardi.

Il Consiglio di Amministrazione della A.N.A.S., sulla base delle risultanze cui è pervenuta la Commissione di tecnici appositamente costituita, ha proceduto alla scelta del tracciato definitivo, che è quello Napoli-Avellino-Benevento-Canosa-Bari. Si confida di poter quanto prima procedere all'affidamento della concessione e alla progettazione esecutiva.

Raddoppio Autostrada Napoli-Pompei. — Lunghezza Km. 24, costo L. 2,615 miliardi.

1) Firenze-Prato	km.	8 + 500
2) Variante di Prato	»	9 + 650
3) Prato-Pistoia	»	11 + 200
4) Altopascio-Lucca, 1° tratto	»	12 + 170
5) Altopascio-Lucca, 2° tratto	»	4 + 330

km. 45 + 850

Con la legge 21 marzo 1958, n. 298 (già menzionata) è stato previsto lo stanziamento della somma di L. 6 miliardi (ripartita in sei esercizi) per contributo statale nelle spese

Contributo dello Stato in misura del 32 per cento pari a L. 840 milioni.

I lavori sono stati già eseguiti dalla Società Concessionaria dell'Autostrada, e il raddoppio è stato aperto al traffico il 1° gennaio 1959.

Raddoppio Autostrada Padova-Mestre. — Avrà la lunghezza di Km. 25 e comporterà la spesa di L. 2,6 miliardi, alla quale lo Stato partecipa con il contributo di Lire 850 milioni circa (32,60 per cento).

Le opere di raddoppio eseguite a cura della Società Concessionaria sulla base dei progetti regolarmente approvati dall'A.N.A.S., sono in fase di avanzata realizzazione.

Raddoppio Autostrada Firenze-Mare. — Viene eseguito dalla « Società p. A. Autostrada Firenze-Mare » con sede in Roma, alla quale è stata affidata la concessione per le opere di raddoppio e per la successiva gestione trentennale dell'Autostrada stessa.

La realizzazione del raddoppio si effettuerà in due tempi: nel primo tempo si provvederà alla costruzione di una nuova sede per il traffico unidirezionale, e nel secondo si provvederà all'adeguamento della sede esistente in modo da portare la sezione definitiva dell'Autostrada a due carreggiate di metri 7,50 ciascuna, con banchina centrale e banchine laterali di m. 3.

La lunghezza dell'Autostrada è di Km. 83.

Sono stati approvati i progetti esecutivi di raddoppio e sono in corso di appalto i lavori dei tronchi:

di costruzione della *Autostrada Venezia-Trieste*, con diramazione Palmanova-Udine. La lunghezza dell'Autostrada sarà di Km. 142 — costo previsto L. 15,850 miliardi — contribu-

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

to dello Stato L. 6 miliardi (37,85 per cento). È stato approvato il progetto di massima ed è in corso il perfezionamento della convenzione di concessione con la Società Autovie Venete di Trieste, appositamente costituita tra gli Enti pubblici interessati.

* * *

Il programma autostradale di cui alla legge 21 maggio 1955, n. 463 è stato integrato con la legge 13 agosto 1959, n. 904, la quale prevede la spesa di L. 40 miliardi, ripartita in dieci esercizi finanziari, — quale contributo dello Stato — per la costruzione delle seguenti Autostrade:

Autostrada Bologna-Rimini-Ancona-Pescara: di Km. 360; spesa complessiva L. 80 miliardi.

Autostrada Palermo-Catania: di Km. 190; spesa complessiva L. 60 miliardi; è già stato appaltato il primo tratto tra la S. S. n. 113 e Scillato.

Autostrada Messina-Catania: di Km. 86; spesa complessiva lire 20 miliardi.

Sia della Bologna-Pescara che della Palermo-Catania è già stato approvato dal Consiglio di Amministrazione dell'A.N.A.S. il progetto di massima.

* * *

Con la legge 19 novembre 1956, n. 1328, l'A.N.A.S. è stata autorizzata a contrarre mutui per L. 50 miliardi ripartiti in nove esercizi finanziari dal 1956-57 al 1964-65, per provvedere al completamento, raddoppio e adeguamento di autostrade statali già esistenti.

In base a tale facoltà, l'Azienda ha già stipulato: un primo mutuo di L. 4.000.000.000, con l'I.N.A. ed altri successivi tre mutui di lire 8 miliardi ciascuno (netto ricavo lire 7.259.700.000, lire 7.320.950.000, e L. 7 miliardi 554.700.000), con il Consorzio di Credito per le Opere Pubbliche.

Le somme occorrenti per il servizio di detti mutui (ammortamento capitale e interessi) per l'esercizio 1960-61, si trovano iscritte ai Capitoli 41 - 42 - 58 - 59 del Bilancio in esame. Le somme mutate, occorrenti per pagamento delle opere, non figurano invece nel Bilancio stesso, perchè fanno parte dei residui, dato che tutti i mutui — compreso lo ultimo — sono stati contratti negli esercizi precedenti.

Entro l'esercizio 1960-61 (come accennato nelle premesse) verrà contratto il quinto mutuo.

Col ricavo dei mutui in parola, l'A.N.A.S. sta provvedendo al finanziamento del seguente programma e all'esecuzione delle opere sottoindicate:

Raddoppio Autocamionale Genova-Serravalle. — L'Autocamionale ha la lunghezza di km. 50 e per il raddoppio è prevista la spesa di lire 19 miliardi.

Sono stati appaltati i progetti esecutivi di 7 lotti di lavori della lunghezza complessiva di km. 18,864 per l'importo netto di lire 5.641.340.400. Il progetto per un ottavo lotto di lire 1.480.000.000, si trova in corso di appalto.

Raddoppio Milano-Bergamo-Brescia. — La Autostrada ha la lunghezza di km. 93,5, e per il raddoppio è prevista la spesa a totale carico dello Stato di lire 14 miliardi.

Sono stati appaltati i progetti esecutivi di 6 lotti di lavori della lunghezza complessiva di km. 65,591 per l'importo netto di lire 7 miliardi 168.903.500. Entro l'anno potrà essere aperto all'esercizio il tratto Trerro-Milano.

Completamento Autostrada Genova-Savona. — L'intera Autostrada avrà la lunghezza di km. 44,5 e per il suo completamento è prevista una ulteriore spesa a totale carico dello Stato di lire 15 miliardi.

Sono stati recentemente appaltati tre lotti di lavori nei Comuni di Genova, Celle ed Albisola per complessive nette lire 2 miliardi 769.657.000. Trovansi in corso d'appalto i progetti per altri tre lotti di complessive lire 6.842.000.000.

* * *

Si ritiene opportuno ricordare in questa sede che sono in corso di realizzazione i seguenti trafori alpini:

Traforo del Monte Bianco. — In base alla Convenzione tra l'Italia e la Francia, stipulata a Parigi il 14 maggio 1953, per la realizzazione di una galleria stradale sotto il massiccio del Monte Bianco, il Governo Italiano parteciperà alla spesa di costruzione della galleria stessa con un contributo di lire 3 miliardi, di cui lire 257 milioni per la partecipazione dell'A.N.A.S. al capitale azionario della Società Italiana cui è affidata la concessione della costruzione della parte sud della galleria.

Tale concessione è stata affidata alla « Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco » con Convenzione firmata il 9 giugno 1958.

Il progetto prevede la costruzione di una galleria della lunghezza di circa km. 11,700 avente l'imbocco sud in Italia ad Entrève in Val d'Aosta a quota 1.381 e l'imbocco nord in Francia nei pressi di Chamonix a quota 1.274.

La costruenda galleria è prevista con una carreggiata della larghezza di metri 7 più due marciapiedi per la sosta degli autoveicoli e fornita di efficienti impianti di aereazione e di illuminazione.

Gli impianti di ventilazione, azionati da motori di 6.000 HP sono stati studiati per una capacità di 300 veicoli all'ora nelle due direzioni.

Essa sarà collegata con un accesso della lunghezza di km. 10 alla rete delle strade statali italiane e precisamente a Pré S. Didier sulla strada statale n. 26 « della Valle d'Aosta » e con un accesso della lunghezza di km. 6 alla rete delle strade statali francesi presso Chamonix. Sono già stati regolarmente appaltati i lavori di traforo e rivestimento della galleria. A distanza di un anno dall'inizio dei lavori, è stato recentemente completato il primo chilometro di traforo da parte italiana.

Per il completamento dell'intera opera è previsto un periodo lavorativo di circa tre anni.

Traforo del Gran San Bernardo. — La concessione per la costruzione della parte sud della galleria è stata affidata, sulla base della convenzione Italo-Svizzera stipulata a Berna il 28 maggio 1958, alla « Società Italiana per il Traforo del Gran San Bernardo ».

Il progetto prevede la costruzione di una galleria sotto il Gran San Bernardo collegante le reti stradali italiana e svizzera ed avente l'imbocco sud in Italia presso S. Remy a quota 1875 e l'imbocco nord in Svizzera presso Borgo S. Pierre.

La costruenda galleria — di cui sono stati già iniziati i lavori — è prevista della lunghezza di km. 5,8 circa, con carreggiata della larghezza di metri 7,50 oltre ad un marciapiede da un lato ed un cordolo dall'altro; fornita di efficienti impianti di illuminazione ed aereazione.

Essa sarà collegata con un raccordo della lunghezza di km. 9,372 alla rete delle strade statali italiane e precisamente alla progressiva chilometrica 20+300 della strada statale n. 27 sotto a S. Remy. Tale strada di accesso sarà provvista di copertura in cemento armato.

Analoga strada collegherà l'imbocco nord della galleria con la rete viaria svizzera nella valle del Rodano.

La spesa prevista per la parte italiana della galleria è di lire 4.700 miliardi delle quali lire 2,300 miliardi per le opere di raccordo con la viabilità ordinaria. Non è prevista contribuzione da parte dello Stato italiano.

* * *

Merita infine un accenno al grave problema che ha assillato negli ultimi tempi gli organi responsabili del funzionamento dell'A.N.A.S., ed al quale occorre dare urgente soluzione, affinché l'Azienda stessa potesse fronteggiare l'ingente aumento della propria attività e corrispondere ai nuovi gravosi compiti che le sono stati affidati.

Si tratta cioè del riordinamento strutturale dell'A.N.A.S. con particolare riguardo all'indispensabile ampliamento dei suoi or-

ganici, i quali — rimasti immutati dal 1948 — sono ormai del tutto anacronistici e inadeguati alle esigenze derivanti dallo sviluppo e dall'incremento dei vari settori dell'attività aziendale (autostrade, contenzioso, disciplina del traffico, tutela del patrimonio stradale, classifica di migliaia di chilometri di nuove strade statali, imponenti programmi di nuovi lavori stradali).

Il disegno di legge che all'uopo è stato da tempo predisposto trovasi presentemente all'esame del Senato della Repubblica, ed è sperabile che venga quanto prima approvato dai due rami del Parlamento.

CONCLUSIONI

Dall'esame attento dei dati raccolti si affacciano evidenti alcune considerazioni:

1. — I fondi messi a disposizione del Ministero dei lavori pubblici sono inadeguati alle esigenze della Nazione in questo settore; essi rappresentano solo il 6,9 per cento della spesa del Ministero del tesoro prevista per il prossimo esercizio finanziario, ed è auspicabile che in futuro questa percentuale possa essere sensibilmente aumentata.

Per far fronte nei prossimi 2-3 esercizi alle più urgenti necessità segnalate, occorrerebbero almeno 300 miliardi, destinati a liquidare vecchie pendenze che da troppo tempo si trascinano e a dar corso a quei lavori indifferibili il cui ritardo di esecuzione minaccia di determinare danni superiori al valore dei lavori stessi.

2. — Occorre affrontare con dei piani pluriennali ben coordinati (che non vadano oltre i 10-15 anni al massimo) la realizzazione di strutture assolutamente necessarie per potenziare la nostra economia, perfezionarne la organizzazione, metterla in condizione di poter competere con successo almeno con le altre Nazioni europee e creare così i presupposti per un rapido adempimento dell'impegno sancito dall'articolo 4 della Costituzione.

Solo su questa strada sarà possibile dotare il nostro Paese di una rete saggiamente pro-

grammata, di autostrade, di canali navigabili, di oleodotti, di nuovi grandi trafori ferroviari transalpini, liberare estesi fertili terreni dalla ricorrente minaccia delle acque e restituire all'agricoltura zone oggi assolutamente improduttive.

Si dovranno dotare oltre alle scuole anche tutti gli uffici governativi di sedi, arredamento, attrezzature decorose e moderni così come fa ogni azienda privata, oltre e prima che per sensibilità sociale, nell'intento e con la certezza di favorire e stimolare la capacità e volontà di lavoro e il rendimento dei propri collaboratori.

Il ricorso a piani pluriennali coordinati appare necessario anche per ridurre l'attuale consuetudine di intervenire ogni tanto a tamponare situazioni particolarmente urgenti o gravi con provvedimenti legislativi speciali non coordinati, limitati nel tempo e molte volte inadeguati alla risoluzione definitiva dei vari problemi.

3. — Gli organici attuali del Ministero dei lavori pubblici sono assolutamente inadeguati alle normali esigenze attuali; è urgente rimediare a questa deficienza anche perchè quasi sempre le economie fatte sul personale (sia come numero, sia come livello culturale, sia come retribuzioni), si ripagano moltiplicate a fine lavoro.

Volendo poi pensare a piani pluriennali di lavori straordinari è evidente che la tempestiva organizzazione dei quadri acquista un valore determinante per il successo di tutto il programma.

4. — È evidente che le considerazioni sopra esposte, se riconosciute valide, comportano lo studio preliminare sui modi per reperire i fondi necessari alla realizzazione di piani di vasto respiro, senza turbare la solidità della nostra moneta; il problema è impegnativo, ma di soluzione non impossibile.

Tale politica dei lavori pubblici o più esattamente del lavoro di questa ampiezza difficilmente potrà essere attuata a breve scadenza, ma proprio per questo deve essere delineata nel più breve tempo possibile.

In attesa che questo vasto programma possa essere avviato, la 7^a Commissione

ritiene esporre le proprie conclusioni su alcuni argomenti di maggiore portata e su altri meno evidenti ma non trascurabili che sarebbe desiderabile fossero affrontati con decisione dal Ministero dei lavori pubblici; molte proposte della 7^a Commissione inerenti a questi argomenti, sono conciliabili con le normali disponibilità di bilancio.

PERSONALE

Il completamento e l'adeguamento dei ruoli è necessario, doveroso, possibile.

Perchè i concorsi non vadano deserti basta che la carriera offerta assicuri tranquillità economica e che la preparazione che lo Stato chiede agli aspiranti sia adeguata a quella che lo Stato e la Società nostra hanno saputo dare attraverso le varie scuole ai cittadini concorrenti: non si possono fare concorsi per reperire elementi che non esistono perchè non li abbiamo saputi preparare.

Specie nella situazione economica attuale e date le prospettive di organizzazione che maturano nella società moderna, gli impieghi governativi in tutti i settori, dai più umili ai più elevati, saranno ricercati e conservati dai fortunati vincitori dei concorsi.

Lo Stato ha il dovere e tutta la possibilità di offrire ad essi stabilità, sicurezza economica, prestigio sociale e professionale; proprio nel settore dei tecnici laureati (ingegneri, architetti, geologi, dottori in fisica, matematica, legge, scienze economiche e commerciali, ecc.) il Ministero dei lavori pubblici ha possibilità superiori a quelle di qualsiasi azienda privata, di offrire fin dall'inizio l'accesso ad uffici specializzati nei quali sia possibile soddisfare e anzi coltivare le aspirazioni di coloro che cercano attività di studio e professionali altamente specializzate.

Perchè dobbiamo assistere indifferenti all'abuso del sistema di aggiudicazione dei lavori a mezzo di appalti concorso, che comportano enorme dispendio di energie e danaro (che incidendo sulle spese generali delle aziende partecipanti ai concorsi vengono prima o poi riversate sulle spalle dei contribuenti!), con la bella conclusione di aggiu-

dicare lavori di centinaia di milioni o di miliardi dovendo scegliere a volte come l'asino di Buridano tra la soluzione di minor costo e la migliore soluzione tecnica?

Non sarebbe preferibile che i progetti venissero di norma redatti per conto dello Stato da tecnici di altro valore e specializzazione e che il lavoro venisse aggiudicato poi all'imprenditore privato che presenta l'offerta più vantaggiosa sì, ma calcolata per tutti i concorrenti su un progetto e computi uniformi?

All'appalto concorso si dovrebbe ricorrere non come norma, ma solo in via eccezionale, per singole opere.

RILIEVI TOPOGRAFICI

In quasi tutti i lavori pubblici elemento di fondamentale importanza per lo studio di qualsiasi problema di piccola o grande mole, è la esatta conoscenza della morfologia del terreno, che si ottiene attraverso rilievo topografico.

Un Paese come il nostro, morfologicamente tormentato, che ha davanti a sé un programma ingente di lavori, deve disporre di un rilievo aereo fotogrammetrico scala 1 : 5000 per tutto il territorio nazionale e 1 : 2000 per le zone abitate. Anche qui, per carenza di organizzazione assistiamo ad un inutile sperpero di ricchezza.

Progetti studiati su carte topografiche inadeguate, non aggiornate, a volte errate, che devono poi essere rifatti in sede esecutiva.

Ditte varie che si occupano di rilievi aereo fotogrammetrici, che ripetono gli stessi rilievi ordinati da clienti diversi, magari per lo stesso progetto.

Ditte che si occupano di rilievi aerofotogrammetrici che restano per mesi con scarso lavoro, perchè manca un programma di attività coordinato (e lo si potrebbe fare!).

Il Ministero dei lavori pubblici dovrebbe assumere l'iniziativa di dotare il nostro paese di questa cartografia 1 : 5000 e 1 : 2000, di fondamentale importanza per la attività stessa del Ministero e per molte attività scientifiche e tecniche.

Come si fa a fare oggi un rilievo geologico serio e a redigere le relative carte senza una carta 1 : 5000?

E lo stesso vale per lo studio delle zone sismiche e di serie norme sull'edilizia antisismica, per le sistemazioni montane ecc.

I fondi necessari a coprire la spesa occorrente in questo primo esercizio sarebbero modesti e di facile reperimento.

CIRCOLAZIONE STRADALE

È grande merito del ministro Togni quello di avere affrontato e avviato a soluzione i problemi inerenti alla circolazione stradale posti dallo sviluppo della motorizzazione e dalla crescente attività economica del nostro Paese.

Il nuovo Codice della strada, entrato in vigore il 1° luglio 1959 ha dato buoni frutti:

ha portato ordine e chiarezza in una materia ove il dubbio e la anarchia, la eccessiva libertà hanno spesso tragiche conseguenze;

ha messo le nostre norme di circolazione in sintonia con quelle di altri Paesi europei;

ha richiamato utenti e proprietari delle strade alle loro responsabilità;

ha certamente ridotto il numero degli incidenti della strada. Nell'allegata tabella se ne ha conferma:

INCIDENTI STRADALI IN ITALIA

	INCIDENTI	MORTI	FERITI	TOTALE MORTI E FERITI
1958	201.236	7.137	153.710	160.847
1959	222.521	7.232	164.990	172.222
1959: gennaio	14.663	470	10.014	10.484
1960: gennaio	16.108	436	10.445	10.881
1959: febbraio	13.550	391	9.344	9.735
1960: febbraio	15.931	386	9.955	10.341
1959: marzo	18.190	584	12.757	13.341
1960: marzo	18.991	532	12.846	13.378

MORTI PER INCIDENTI STRADALI PRIMA E DOPO L'ENTRATA IN VIGORE
DEL NUOVO CODICE

	1958-59	1959-60
Luglio	790	649
Agosto	795	753
Settembre	758	698
Ottobre	679	661
Novembre	586	576
Dicembre	551	589
Gennaio	487	436
Febbraio	414	386
Marzo	584	532
TOTALI	5.644	5.280

Va però osservato che per avere una valutazione esatta della influenza di un provvedimento, le statistiche non andrebbero riferite ai singoli mesi dell'anno, ma specie per quelli causati da veicoli motorizzati, al loro numero e ai Km. percorsi dai vari veicoli.

Ci auguriamo che questa indagine più perfetta possa essere curata dall'ispettorato della circolazione e del traffico. In assenza di questa esatta e difficile indagine, dobbiamo però constatare che essendo nel decorso anno la circolazione aumentata, la riduzione degli incidenti è stata maggiore di quella che appare dalle cifre riportate in tabella e può essere valutata di circa il 15 per cento.

Tale successo è notevole e confortante.

Sarà ridotto ulteriormente il numero degli incidenti?

No, come numero assoluto, perchè la circolazione è in continuo, notevole aumento; ma come numero rapportato a quello del 1958-59 sì, perchè il Codice non ha trovata ancora piena coscienziosa applicazione nè da parte degli utenti, nè da parte dei proprietari delle strade.

Per quanto riguarda gli utenti, qualche cosa può essere fatto, ma non sulla via della « drastica applicazione » del Codice e relative sanzioni, ma su quella più efficace di una saggia educazione e prevenzione.

C'è da sperare di più dalla collaborazione, che dalla guerra tra organi di sorveglianza e cittadini. Il cittadino deve vedere nell'agente il protettore dell'incolumità sua e del prossimo, l'educatore; l'agente dovrebbe ricordare che di fronte ad una infrazione lieve e che non ha creato e non poteva creare pericolo per nessuno è forse più educativo e duraturo il ricordo di un ammonimento che quello di una contravvenzione; l'agente che eleva una contravvenzione è un giudice praticamente inappellabile quindi deve essere assolutamente sicuro su quello che ha visto, scrupolosamente giusto, imparziale.

Non deve mai dare l'impressione di attendere insidiosamente al varco i trasgressori (per esempio all'uscita di un senso vietato mal segnalato), ma di premurarsi invece di prevenire le trasgressioni.

Comunque, che si segua la via « drastica » o quella educativa, non facciamoci illusioni:

gli incidenti non possono essere ridotti oltre certi limiti.

In Germania occidentale — che qualcuno considera il paese dell'ordine — gli incidenti stradali sono in rapporto alla circolazione superiori ai nostri. Nessun Paese europeo può vantare in questa materia situazioni brillanti, sostanzialmente migliori delle nostre.

Le statistiche e la logica insegnano che gli incidenti sono in relazione:

1) al numero dei chilometri percorsi complessivamente dai vari veicoli. (Un guidatore che percorra in un anno 40.000 chilometri ha doppia probabilità di essere coinvolto in incidenti di uno che ne percorra 20.000!);

2) alle caratteristiche psico-fisiche medie degli utenti della strada;

3) alla efficienza e caratteristiche tecniche medie dei veicoli circolanti;

4) alle caratteristiche medie della rete stradale impegnata;

In definitiva, operando sugli uomini qualche cosa si potrà ancora ottenere, ma in misura limitata: le distrazioni, l'emotività, le reazioni lente, errate, eccessive di fronte all'imprevisto, la carente conoscenza del mezzo guidato, la scarsa capacità di guida dei neofiti e di quelli che in un anno percorrono poche migliaia di chilometri (sono moltissimi specie quando le strade sono affollate!) sfuggono a qualsiasi azione educativa o repressiva e resteranno sempre causa determinante del maggior numero di incidenti.

La stessa limitazione oltre certi limiti della velocità su strada, fuori dell'abitato, è controproducente e giustificabile solo su strade inadeguate per eccessivo affollamento: essa impedisce di correre là ove non vi è pericolo alcuno e sospinge chi ha fretta a tenere una velocità eccessiva (anche se per esempio solo di 80 chilometri all'ora) nei tratti difficili e a traffico intenso. Nei rettilinei, poi la limitazione della velocità determina l'aumento di un pericolo gravissimo specie l'estate e nelle ore dopo i pasti: il sonno.

* * *

Per contenere efficacemente il numero degli incidenti non ci resta che agire su due elementi: le macchine e le strade.

Alla costruzione delle macchine pensano gli industriali, entro i limiti di misure e caratteristiche opportunamente indicati dal codice; al perfezionamento tecnico e sperimentazione delle vetture, cui è strettamente legata la prevenzione degli incidenti e infortuni, hanno dato e danno ancora oggi un contributo importante e insostituibile gli sportivi, che fino dagli albori dell'automobilismo, in tutti i tipi di gara — dalle corse su strada e pista, alle gare di regolarità, alle gare su ghiaccio — hanno cercato di ottenere dalle loro vetture le massime prestazioni, la massima sicurezza, il massimo *comfort*, indicando all'industria tutti i miglioramenti conseguibili.

Ma anche qui ci sono dei limiti insuperabili, che nelle migliori vetture si possono dire quasi raggiunti: stabilità e manovrabilità perfetta, aderenza massima, decelerazione massima, cinture e imbottiture interne di sicurezza, sicurezza massima di tutte le singole strutture.

Anche da questo settore dunque non c'è da attendere notevole influsso sul numero degli incidenti.

Ben diversa è la situazione per quanto si riferisce alla rete stradale; qui vi è da fare *moltissimo* e migliaia di infortuni mortali e decine di migliaia di infortuni minori e di incidenti all'anno potranno essere evitati.

Questo campo è di stretta competenza del Ministero dei lavori pubblici e ritengo necessario parlarne diffusamente:

STRADE

La rete stradale dello Stato, delle Provincie, dei Comuni va tenuta in efficienza e migliorata continuamente tenendo sempre presente l'obiettivo principale da raggiungere: la sicurezza.

Le pavimentazioni e manti di copertura dovranno essere tenuti in ordine, procedendo a rifacimenti radicali secondo le buone norme della tecnica, specie in presenza di cedimenti o danni da gelo dovuti a cattiva costruzione, che possono e devono essere evitati.

Le strade vanno gradualmente adeguate alle buone norme costruttive e al traffico, non prescindendo mai dall'assetto definitivo che alla strada è necessario dare: bisogna tendere a selezionare il traffico; non si è ancora recepita l'idea delle piste per cicli e ciclomotori; costano molto meno di un allargamento della strada, che richiede pavimentazione pesante adatta a tutti i veicoli, e sono di gran lunga preferibili per la sicurezza del traffico.

Quando il terreno lo consente, sdoppiare le carreggiate, non allargarle; molte volte un allargamento di 3-4 metri costa come una nuova carreggiata di 7 metri; la pericolosità di una strada a due carreggiate unidirezionali è molto minore di quella di una strada a tre corsie; ma nemmeno questa idea di sdoppiare le strade è stata accolta, mentre sarebbe necessario e spesso anche conveniente seguirla nell'adeguamento ai nuovi tempi delle nostre strade.

Va curata molto la sistemazione e sopraelevazione delle curve e il miglioramento della visibilità, eliminando cespugli e piante nelle curve; meglio sacrificare una pianta, che una vita.

Dai bordi delle strade vanno allontanati paracarri e piante di alto fusto; specie le piante sono micidiali, sono un ostacolo che non perdona anche quando la velocità è modesta.

I vecchi bellissimi filari di alberi bisogna rispettarli: questo è fuori discussione, ma non bisogna crearne di nuovi lungo le strade automobilistiche, e quando possibile, in corrispondenza dei filari di pioppi, platani, ecc. bisogna spostare o almeno sdoppiare la sede stradale; non va anche dimenticato che vi sono piante che in certe stagioni o con pioggia determinano scivolosità straordinaria dei manti stradali.

SEGNALETICA STRADALE

La segnaletica stradale è altro elemento di particolare importanza nella lotta contro gli incidenti; deve essere bene ubicata, ben conservata, non contraddittoria (esempio: linea a tratti bianchi sulla carreggiata, divieto di sorpasso sul disco a margine) non insidiosa (esempio: termine di divieto di sorpasso all'imbocco di una curva a scarsa visibilità) non inutile o tale da intralciare senza ragione la fluidità del traffico (linee bianche continue ove non occorrono, o divieti di sorpasso su strade che lo consentono, o divieti di sosta in piazze e strade ove il posteggio non disturba nessuno), deve essere luminiscente o provvista di catarifrangenti quando deve essere vista di notte; non deve mai essere arbitraria o non aggiornata alle nuove leggi (quanti limiti di velocità di 40 chilometri certamente non autorizzati!).

E fatto ancora più grave, di estrema gravità: troppi segnali mancano là ove sono assolutamente necessari, per esempio agli incroci dove una strada deve dare precedenza all'altra, segnale di tale importanza che sarebbe bene imporre fosse in cemento armato — come quelli adottati in Francia — per escludere che possano essere danneggiati o non visti.

È auspicabile che alla prossima revisione del Codice della strada e del nuovo Regolamento necessaria dopo questa prima esperienza, vengano definite anche le sanzioni da applicare ai proprietari delle Strade che adottano segnaletica errata, non autorizzata e trascurano di applicarla e di tenere tutti i segnali in perfetta efficienza.

Ma in attesa sarà bene incaricare la polizia del traffico di diligentissima sorveglianza in questa materia, autorizzandola a segnalare direttamente alle varie amministrazioni — compresa l'A.N.A.S. — le deficienze rilevate nella segnaletica.

PUBBLICITA'

La pubblicità lungo le strade distrae, fa trascurare la segnaletica, può innervosire o trarre in errore i guidatori, particolarmente

quando vi è scarsa visibilità; va eliminata, salvo eccezioni ben delimitate nella forma e frequenza, per le notizie che interessano chi viaggia su strada [farmacie, alberghi, servizi turistici (funivie, seggiovie) attrattive turistiche particolari (grotte, musei) posti in prossimità della strada].

Anche questa materia va meglio disciplinata in sede di revisione del Codice.

SGOMBERO NEVE

Lo sgombero tempestivo della neve, lo spargimento di sabbia e brecciolino sul ghiaccio, la liberazione delle strade dal ghiaccio impiegando sale od altri sistemi, la segnalazione tempestiva, esatta della presenza di superfici ghiacciate, sono provvedimenti di fondamentale importanza per ridurre il numero degli incidenti durante la stagione invernale.

Purtroppo la deficienza di fondi, e anche la inesperienza e la incomprendenza della possibilità e necessità di tenere ben transitabili e sufficientemente sicure le strade anche d'inverno, determinano in questo settore — anche in molte zone ove la neve e il freddo sono normali e su strade importanti — una deplorabile trascuratezza.

Nella pianura Padana e Veneta, sull'Appennino e nella zona alpina meridionale fino a circa 1.500 metri sul mare lo sgombero della neve non presenta di norma difficoltà alcuna; è solo un problema di tempestività e di organizzazione, e di attrezzatura.

È vero, le attrezzature di cui dispongono l'A.N.A.S. e molte Amministrazioni provinciali sono in parte vecchie e inadeguate, ma con un po' di buona volontà, i modesti fondi necessari per aggiornare il parco macchine e attrezzi potranno essere reperiti; anche servendosi dei soli mezzi di cui oggi si dispone, ma organizzando un intervento tempestivo, immediato a qualsiasi ora di giorno e di notte, senza attendere che ci siano 20-30 centimetri e più di neve, si finirebbe in genere con lo spendere meno, e comunque la transitabilità sarebbe sempre garantita e lo stato delle strade resterebbe migliore per settimane, e a volte mesi.

Gli stessi danni da gelo al manto stradale sarebbero ridotti.

I danni causati poi a tutti i settori della economia dalla interruzione e pericolosità delle strade nei mesi invernali sono enormi e nemmeno lontanamente paragonabili alle eventuali maggiori spese che comporterebbe l'organizzazione di un efficiente, tempestivo sgombero della neve.

AUTOSTRADE

Il provvedimento di gran lunga più importante per limitare il numero degli incidenti stradali è quello di dotare il Paese di una buona rete autostradale.

Voglio ricordare — e so di ripetermi, ma è necessario — che la riduzione del numero degli incidenti sulle autostrade è imponente e matematicamente certa, perchè sulle autostrade sono eliminate radicalmente molte delle cause determinanti incidenti: non è possibile infatti travolgere pedoni e ciclisti, non sono possibili scontri frontali tra veicoli incrocianti, nè collisioni agli incroci con altre strade; è evitato o almeno ridotto a limiti sopportabili l'abbagliamento, non sono possibili sbandamenti in curva, eccetera.

Le statistiche confermano che sulle autostrade la probabilità di causare od essere coinvolti in incidenti è ridotta del 70-85 per cento; naturalmente parlo di autostrade degne di tale nome, ossia costruite per velocità di 120-160 chilometri orari, con due carreggiate unidirezionali, ciascuna con due corsie e banchina di sosta.

La massima riduzione di incidenti la si avrà quando sulle autostrade si convoglierà il massimo numero di utenti delle strade normali; per ottenere questo, è necessario che le autostrade seguano un percorso che offra vantaggi decisi al massimo numero di possibili utenti; a questo criterio ci si dovrà ispirare nella scelta fra tracciati concorrenti.

Si può affermare senza tema di smentita che una buona rete autostradale risparmierebbe al nostro Paese ogni anno oltre 2.000 morti e oltre 20.000 feriti.

Dovrebbe bastare questa sola constatazione per convincersi della urgenza di affronta-

re con un piano organico di rapida attuazione, la costruzione di una buona rete autostradale.

Ma vi sono anche brucianti ragioni economiche e sociali, che fanno delle autostrade il problema forse più importante per lo sviluppo armonico e ben organizzato del nostro Paese.

È possibile non avvertire tutta la mortificazione morale ed economica che sopporta l'Italia meridionale per la mancanza di collegamenti autostradali con la Capitale e con tutto il centro e il nord d'Italia?

È logico che un Paese come il nostro, che deve porre nel turismo l'unica solida speranza di prosperità economica, di lavoro per tutti, che ha aderito a un Mercato Europeo Comune cui la nostra agricoltura dovrebbe offrire prodotti e primizie e l'industria nostra manufatti, in competizione con agguerriti concorrenti d'oltralpe, non senta la urgente necessità di uscire dall'isolamento impostoci dal baluardo alpino, costruendo autostrade che ai nostri confini si colleghino a quelle esistenti, o in costruzione al di là delle Alpi?

Dalla allegata cartina, redatta qualche mese fa e perciò incompleta in qualche modesto dettaglio, appare evidente la assurda situazione attuale.

A nord tutte le autostrade si arrestano ai piedi delle Alpi.

Al sud *idem*; per superare i 200-300 chilometri, della zona alpina centrale (sulle strade esistenti), occorrono nella buona stagione non meno di 6-8 ore; nell'inverno poi molte strade restano per mesi e mesi bloccate dalla neve e valanghe.

Per rompere questo isolamento sono necessarie almeno 4 autostrade: la Savona-Ventimiglia, la Torino-Frejus, la autostrada del Brennero, la Udine-Tarvisio.

Esse si incontreranno al confine con altrettante autostrade straniere: la Nizza-Marsiglia-Lione-Parigi, la Frejus-Chambery-Lione, la Brennero-Innsbruck-Monaco, la Tarvisio-Klagenfurt-Vienna. Di queste, la Nizza-Marsiglia e la Brennero-Innsbruck sono già in corso di costruzione; è necessario iniziare i lavori anche da parte nostra!

Sappiamo che il signor ministro Togni sta studiando i provvedimenti finanziari e legislativi necessari per la realizzazione di queste autostrade di collegamento internazionale, e speriamo che possano essere quanto prima presentati all'approvazione del Parlamento.

I riflessi economici politico-sociali di questi collegamenti della rete autostradale nostra con quelle della Francia, Austria, Germania e degli altri Paesi del Nord Europa saranno enormi. Attraverso la nostra rete autostradale, che comprenderà la litoranea Adriatica fino a Lecce e quella Tirrenica fino a Reggio Calabria, sarà realizzata una imponente valorizzazione della costiera e delle spiagge dell'Italia centrale e meridionale fino all'estremo limite delle Puglie, della Calabria, della Sicilia, che sarà raggiunta non con traghetti, ma con un ponte che si può e si deve fare.

Da Messina partiranno due autostrade: la Messina-Palermo-Marsala, e la Messina-Siracusa. I porti della Sicilia diverranno fiorenti capolinea delle navi traghetto che collegheranno il sistema autostradale europeo con le autostrade e strade dell'Africa e del Medio Oriente.

Perchè questo programma suggestivo possa trovare inizio ancora entro il corrente anno e arrivare poi a rapida completa attuazione e la nostra Italia possa diventare un vero ponte, un passaggio obbligato tra l'Europa, l'Africa e il Medio Oriente, è necessario il coordinamento tecnico ed economico delle varie iniziative, la concorde collaborazione e la persuasione che non dobbiamo arretrare di fronte a nessuna difficoltà, a nessun sacrificio, quando si tratta di creare per tutto il nostro popolo condizioni di vita sicura, dignitosa, non inferiori a quelle di altri popoli.

IDROVIE NELLA VALLE PADANA

La realizzazione di una rete idroviaria efficiente, che consenta alle nostre industrie della Valle Padana e alla Zona prealpina di disporre di trasporti molto più economici di quelli ferroviari e stradali e poter così me-

glio competere con la concorrenza straniera è assolutamente necessaria e indifferibile.

Anche in questo settore è già stato perso troppo tempo prezioso, trattandosi di un investimento sicuramente produttivo.

La polemica tra i sostenitori di tracciati diversi non ha contribuito ad accelerare lo avvio dei lavori; forse una impostazione concorrenziale non è giustificata: due idrovie quasi parallele per oltre cento chilometri, ma distanti circa 50, in zone di alto sviluppo industriale o suscettibili di industrializzazione non si disturbano, ma si integrano.

Vi è ancora posto e lavoro in abbondanza per le 2 idrovie padane. Sia per la Cremona-Pavia-Ticino, sia per la Mantova-Brescia-Ticino, che dovrà essere raccordata a Verona, ai laghi di Garda, Iseo e Como, e proseguire poi verso il Piemonte per Torino ed Acqui.

La spesa necessaria per la costruzione di questa rete idroviaria non è eccessiva (lire 120 miliardi) in relazione, ai grandi benefici economici assicurati non solo a determinate regioni, ma all'intera economia nazionale; un piano di lavori ben strutturato può essere portato a termine in pochi anni e contribuirà in misura notevole al potenziamento della nostra economia creando anche nuove larghe possibilità di lavoro.

SISTEMAZIONE E REGOLAZIONE DEI CORSI D'ACQUA NATURALI

« Il Piano orientativo ai fini di una sistematica regolazione dei corsi d'acqua naturali » presentato nel 1954 al Parlamento dall'onorevole senatore Umberto Merlin allora Ministro dei lavori pubblici, e che prevedeva lavori per 1.546.887 milioni di lire, da eseguirsi in 30 anni, ha trovato troppo lenta esecuzione, tanto che a tutto il 31 ottobre 1959 i lavori eseguiti ammontavano a 297.984 milioni di lire, contro 848.798 milioni previsti per il primo decennio. Se si tiene poi conto, come risulta dalla interessante relazione presentata recentemente dal Ministero dei lavori pubblici e aggiornata a tutto il 31 ottobre 1959, che la spesa originale prevista

nel piano orientativo nel 1954 è aumentata di milioni 96.637 a seguito degli aggiornamenti fatti, si deve concludere che il ritmo di esecuzione dei lavori è stato pari ad un terzo circa del previsto.

Il guaio è che in questa materia, data la struttura geomorfologica della nostra Penisola i ritardi nella esecuzione di urgenti sistemazioni idraulico-forestali si pagano a volte molto cari: basta una stagione un po' eccezionale come l'ultima invernata per determinare oltre a danni ingenti a colture e abitati, situazioni nuove, di sempre più difficile sistemazione.

Valga come esempio la alluvione del Secchia dell'aprile del corrente anno.

La 7^a Commissione è pervenuta alla conclusione che l'idea di questo piano è stata provvidenziale, ma che è assolutamente necessario esso sia sostituito da un nuovo piano — aggiornato in base alle esperienze acquisite — e studiato per un periodo di realizzazione che non vada oltre i 15 anni, e che i programmi di attuazione vengano rigorosamente rispettati e se possibile anticipati.

TERREMOTI ED EDILIZIA

Il nostro Paese ha il triste privilegio di trovarsi in una delle zone sismiche più importanti del mondo, in prossimità di una grande linea di frattura, che va dalla fossa Atlantica alla zona circumpacifica; purtroppo la storia dei terremoti è legata alla storia del nostro Paese, ed è necessario fare tutto quanto sta in noi per rendere meno gravi e più sopportabili le conseguenze di movimenti tellurici.

Quasi tre decenni di tranquillità sismica relativa e le preoccupazioni assorbenti di due guerre, ci hanno fatto un po' dimenticare la minaccia che incombe.

Nessun previdente intervento in questo campo può essere trascurato.

In questi ultimi 3-4 decenni, anche la sismologia ha fatto enormi progressi; la scienza ha messo a disposizione dei geofisici mezzi di indagine, studio e controllo efficientissimi che hanno permesso anche in questo campo

di definire con formule esatte e controllare con strumenti sicuri fenomeni che fino a pochi anni fa erano conosciuti solo empiricamente.

È necessario che la Commissione nominata dal Ministro dei lavori pubblici per l'aggiornamento delle norme tecniche sull'edilizia antisismica concluda rapidamente i propri lavori, almeno per eliminare prescrizioni oggi non più accettabili, contrastanti con la sicurezza, e che contribuiscono a far sottovalutare la gravità del pericolo sismico.

È urgente che apposite agili commissioni di non più di 3 tecnici ben preparati e attrezzati siano incaricate di scrupoloso controllo dello stato e sicurezza di tutte le abitazioni e costruzioni delle zone più pericolose, e che a seguito delle riservate conclusioni raccolte si studi un piano per lo sgombero e sostituzione degli edifici giudicati non sicuri; vi è ragione di ritenere che anche non poche costruzioni recenti possano trovarsi in queste condizioni; il recente terremoto di Agadir è un monito serio.

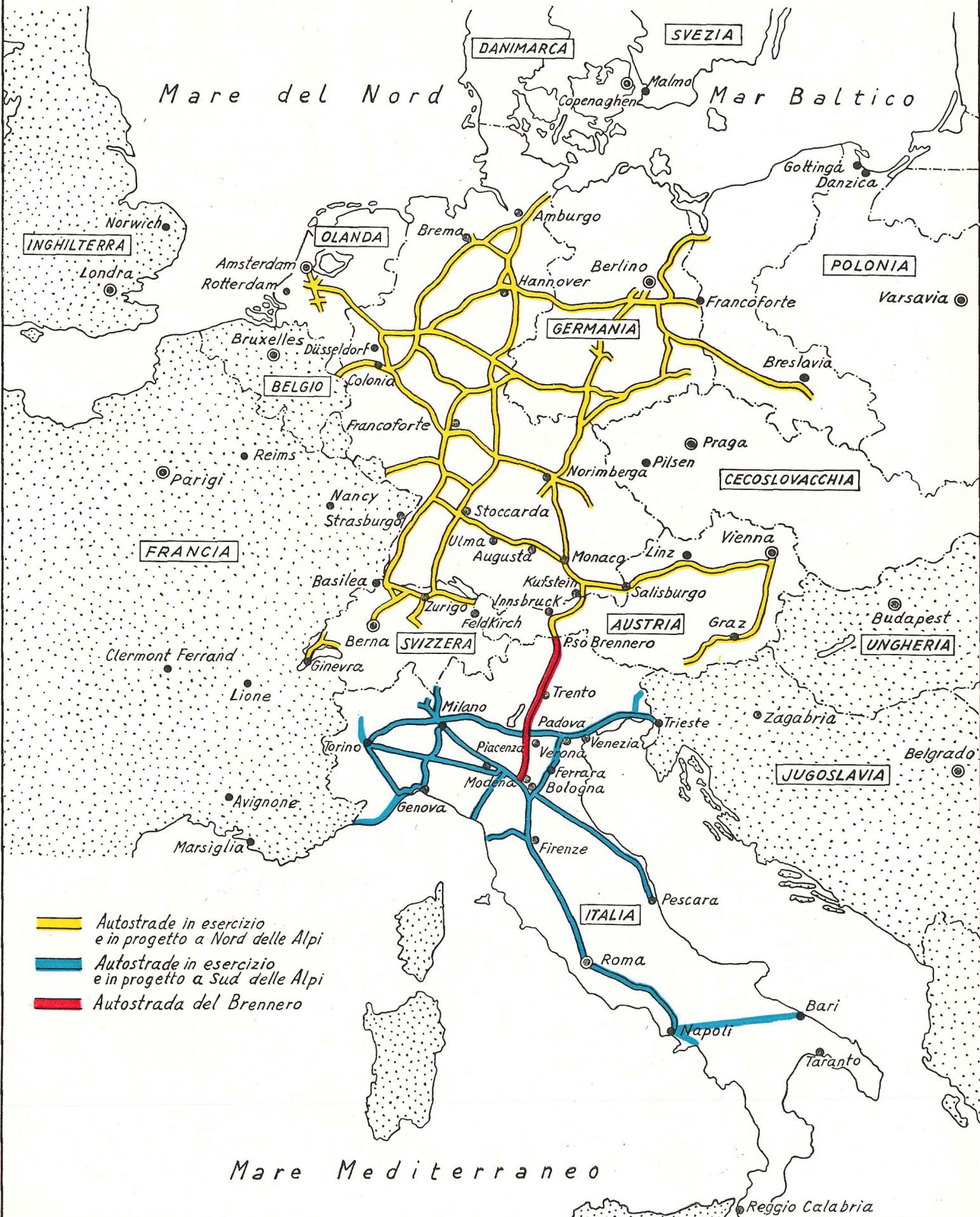
Per rendere più attendibili le conclusioni di queste commissioni è necessario che siano affiancate da altri gruppi di geofisici, che entro le zone sismiche definiscano quelle di maggiore e minore pericolosità; questo lavoro è la base necessaria per la redazione delle carte sismiche che dovranno integrare le norme sull'edilizia.

In concomitanza con queste indagini geofisiche ritengo non sarebbe da trascurare in qualche zona nevralgica l'apprestamento di stazioni permanenti di « ascolto » in profondità: certi fenomeni che precedono i terremoti sono notoriamente avvertiti da molti animali; oggi si possono costruire strumenti che percepiscano e registrino questi fenomeni.

Ritengo che qualche centinaio di milioni affidato a nostri scienziati per la realizzazione di questi punti di ascolto collegati a un osservatorio centrale, e lo studio delle segnalazioni varie che potrebbero in essi essere raccolte, sarebbe un ottimo investimento sul piano economico; ma sul piano morale, se si pensa che favorendo studi di questo tipo potrebbero forse essere salvate molte vite umane, la spesa, mi sembra doverosa e indilazionabile. I danni e le sciagure che si pos-

AUTOSTRADA DEL BRENNERO

collegamento con le principali autostrade europee



sono evitare operando con saggia previdenza in questo campo sono di entità tale da giustificare qualsiasi spesa.

EDILIZIA SOVVENZIONATA

Le urgenti necessità nel settore dell'edilizia determinate dalle distruzioni belliche, dalla stasi quasi completa nel decennio 1935-1945, e dall'evolvere delle esigenze e della sensibilità sociali, giustificano lo sviluppo parossistico cui abbiamo assistito in questo dopoguerra, il moltiplicarsi e a volte sovrapporsi di iniziative e provvedimenti, l'interferenza e concorrenza tra enti diversi, la ripartizione, non sempre esattamente rapportata ai bisogni, dei vari interventi dello Stato.

Altri nuovi provvedimenti si delineano ora per dare case ai lavoratori agricoli dipendenti, per dare un impulso nuovo all'edilizia scolastica, a quella ospedaliera, a quella abitativa, che con 10 milioni di nuovi vani programmati dovrebbe colmare le deficienze ancora esistenti.

Di fronte a questo rifiorire di attività è però bene che si perfezioni l'intervento coordinatore e disciplinatore dello Stato.

L'iniziativa privata — non sovvenzionata — sarà liberissima sempre di scegliere ed attuare nei modi che crede i propri programmi.

Ma quando deve intervenire il pubblico danaro sarà bene tenere presenti alcuni orientamenti:

1) la ripartizione territoriale delle varie iniziative attuate anche da enti diversi e in settori diversi dovrebbe essere definita o almeno autorizzata da un unico centro coordinatore. Questo per non dare troppo a qualcuno e troppo poco ad altri e per evitare eccesso di lavoro edile in certi Comuni e deficienza in altri;

2) l'edilizia abitativa è bene sia promossa senza trascurare lo studio dei modi di assicurare lavoro continuativo alle famiglie che occuperanno le nuove case;

3) è logico continuare a stimolare l'iniziativa privata a collaborare alla costruzione

di case nuove, al risanamento e adeguamento ad attuali esigenze urbanistiche di quelle vecchie, concedendo sgravi fiscali.

Maggiore prudenza sembra invece doversi ora adottare nell'erogare contributi in danaro a privati che dispongono già di notevoli risparmi e mezzi di fortuna, ma che attendono che lo Stato intervenga ad integrarli per investirli in nuovi appartamenti, che, tra il resto, non sempre servono a soddisfare vere carenze personali di decoroso alloggio. Sembrerebbe più giusto mettere a disposizione il pubblico danaro di chi nulla possiede piuttosto che integrare con lo stesso il patrimonio di chi dispone già di qualche milione;

4) nell'attuazione di grandi piani edilizi, troppo si è trascurata la possibilità di realizzare notevoli riduzioni di costo e perfezionamenti tecnici standardizzando molti elementi costruttivi, dimensioni di vani e strutture, gruppi funzionali, e anche edifici nel loro complesso.

Su questa strada molto resta da fare, con grande vantaggio non solo delle pubbliche amministrazioni, ma anche delle industrie interessate all'edilizia e degli stessi privati che nella adozione di strutture e gruppi standardizzati potrebbero trovare vantaggio economico e garanzia di perfezione tecnica ed estetica.

Onorevoli senatori, dall'esame delle attività svolte e programmate dal Ministero dei lavori pubblici, dalle considerazioni sui vari problemi che ancora attendono soluzione — cui la discussione in Aula porterà nuovi preziosi elementi — appare quale importanza decisiva per l'avvenire del nostro Popolo abbia la realizzazione di tutte le grandi opere ed iniziative che servano a sanare passate deficienze, a mettere in valore le risorse del nostro Paese, e a inserirle nel sistema economico europeo! In un clima di pace, l'Italia arriverà in pochi decenni ad un livello sociale ed economico pari a quello dei popoli più progrediti.

Se questo impegnativo programma verrà affrontato subito, con una pianificazione

ben studiata e coordinata, con il concorde appoggio di tutte le forze politiche del nostro Paese, e con la cosciente collaborazione di tutto il Popolo, tra pochi anni la piaga della disoccupazione sarà scomparsa e già fra un decennio la nostra situazione economica sociale sarà notevolmente consolidata e tutta la vita nazionale avrà un volto nuovo e prospettive migliori.

La approvazione del presente stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici da parte del Senato, possa segnare l'avvio di questo nuovo periodo di intensa attività, che prosperando nella pace e per la pace, darà al nostro Popolo prestigio, benessere, vera sicurezza.

DE UNTERRICHTER, *relatore*

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 1960 al 30 giugno 1961, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

Art. 2.

Per l'esercizio finanziario 1960-61 è autorizzata la spesa di lire 19.025.000.000 di cui: lire 45.000.000 per la concessione del contributo statale per la Basilica di San Marco in Venezia, previsto dalla legge 25 aprile 1957, n. 305; lire 500.000.000 per il completamento della sede della Corte dei Conti in Via Baiaumonti in Roma; lire 370.000.000 per l'esecuzione dei lavori di completamento della Casa internazionale dello studente in Roma; lire 225.000.000 per il completamento e la sistemazione degli Uffici finanziari di Genova e di quelli della Ragioneria Regionale di Bari; lire 295.000.000 per provvedere, ai sensi della legge 4 aprile 1935, n. 454, alla esecuzione di lavori ed alla concessione di sussidi a privati in dipendenza dei terremoti verificatisi dal 1908 al 1920; alla concessione di sussidi ad enti pubblici ed ecclesiastici in dipendenza dei terremoti del 28 dicembre 1908 e del 13 gennaio 1915, nonchè alle maggiorazioni, ai sensi del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 3 settembre 1947, n. 940 e delle leggi 29 luglio 1949, n. 531 e 28 dicembre 1952, n. 4436, dei sussidi concessi in dipendenza dei terremoti dal 1908 al 1936; e in lire 17.590.000.000 per provvedere:

a) a cura ed a carico dello Stato, e con pagamenti non differiti, a lavori di carattere straordinario concernenti sistemazioni, manutenzioni, riparazioni e completamento di opere pubbliche esistenti nonchè al completamento dei lavori connessi con lo svolgimento delle Olimpiadi del 1960;

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

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

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

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

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

g) alle opere rimaste da eseguire nelle Regioni colpite da alluvioni dal 1° gennaio 1951 al 15 luglio 1954, già previste dalla legge 9 agosto 1954, n. 636.

Art. 3.

È autorizzata per l'esercizio finanziario 1960-61 la spesa di lire 16.750.000.000 — di cui lire 830.000.000 in dipendenza degli oneri derivanti dalla legge 31 luglio 1954, numero 607 — per provvedere, in relazione ai danni prodotti da eventi bellici, alla riparazione ed alla ricostruzione di beni dello Stato, agli interventi di interesse pubblico, nonchè in base alle disposizioni vigenti contenute nella legge 26 ottobre 1940, n. 1543 — integrata per quanto riguarda il ripristino degli edifici di culto e di quelli degli enti di beneficenza e di assistenza, dal decreto del Presidente della Repubblica 27 giugno 1946, numero 35 e dal decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 29 maggio 1947, numero 649, ratificati, con modificazioni, dalla legge 10 agosto 1950, n. 784, e, per quanto

attiene agli edifici di culto diversi dal cattolico, dal decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 736 — nel decreto legislativo luogotenenziale 10 maggio 1945, n. 240, nei decreti legislativi del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261, e 21 ottobre 1947, numero 1377, ratificato, con modificazioni, dalla legge 19 ottobre 1951, n. 1217, nella legge 25 giugno 1949, n. 409, modificata, per quanto riguarda i piani di ricostruzione degli abitati danneggiati dalla guerra, dalla legge 27 ottobre 1951, n. 1402, e nelle leggi 27 dicembre 1953, n. 968 e 31 luglio 1954, n. 607 :

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

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

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

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

e) al saldo degli oneri in dipendenza dell'avvenuta costruzione degli alloggi pei senza tetto ai sensi del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261.

Art. 4.

È autorizzata per l'esercizio finanziario 1960-61 la spesa di lire 2.500.000.000 per provvedere alla concessione di contributi per la costruzione di nuove chiese in attuazione della legge 18 dicembre 1952, n. 2522.

Art. 5.

È stabilito per l'esercizio finanziario 1960-1961, ai sensi del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, numero 261, e delle leggi 2 luglio 1949, n. 408, 25 giugno 1949, n. 409, 27 dicembre 1953, n. 968 e 31 luglio 1954, n. 607, il limite di impegno di lire 760.000.000 di cui:

1) lire 40.000.000 per la concessione:

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

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

2) lire 520.000.000 in dipendenza degli oneri derivanti dalla legge 31 luglio 1954, n. 607, per la concessione:

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

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

3) lire 200.000.000 per l'attuazione dei piani di ricostruzione degli abitati danneggiati da eventi bellici di cui alla legge 27 ottobre 1951, n. 1402.

Art. 6.

Sono altresì stabiliti per l'esercizio finanziario 1960-61 i seguenti limiti di impegno per pagamenti differiti relativi a:

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

2) concorsi e sussidi per l'esecuzione delle opere pubbliche d'interesse di enti locali mediante la corresponsione di contributi costanti per trentacinque anni a norma del 1° comma dell'articolo 1 e del 1° comma dell'articolo 17 della legge 3 agosto 1949, n. 589, e della legge 31 luglio 1956, n. 1005, lire 1.370.000.000, di cui:

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

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

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

d) per opere igieniche indicate agli articoli 3, 4, 5 e 6 della citata legge n. 589, modificata dalla legge 9 agosto 1954, n. 649, lire 400.000.000 destinate, per lire 200 milioni, all'Italia meridionale e insulare;

e) per la costruzione o il completamento delle reti di distribuzione interna degli acquedotti e per la costruzione o il completamento degli impianti e reti di fognature nei Comuni contemplati nell'articolo 6 della legge 29 luglio 1957, n. 634, e nell'articolo 3 della legge 29 luglio 1957, n. 635, lire 700.000.000 destinate per lire 600.000.000 alle località di cui all'articolo 3 della legge 10 agosto 1950, n. 646, e successive modificazioni ed integrazioni;

f) per la costruzione e l'ampliamento di edifici per sedi municipali ai sensi dell'articolo 6 della legge 15 febbraio 1953, n. 184, modificato dall'articolo 3 della legge 9 agosto 1954, n. 649, lire 20.000.000;

g) per la costruzione, sistemazione e restauro degli Archivi di Stato ai sensi della legge 19 luglio 1959, n. 550, lire 50.000.000.

Art. 7.

Per l'esercizio finanziario 1960-61 è autorizzata la spesa di lire 2.000.000.000, per il completamento di opere di pubblica utilità in applicazione dell'articolo 59 della legge 29 aprile 1949, n. 264 e dell'articolo 73 della legge 25 luglio 1952, n. 949, e per l'impianto di nuovi cantieri scuola.

Art. 8.

Agli oneri dipendenti dall'applicazione della legge 9 maggio 1950, n. 329, concernente la revisione dei prezzi contrattuali, si provvederà, per le opere manutentorie, a carico degli stanziamenti dei correlativi capitoli di parte ordinaria del bilancio e, per le opere di carattere straordinario, comprese quelle di cui ai decreti legislativi luogotenenziali 22 settembre 1945, n. 676 e 12 ottobre 1945, n. 690, a carico degli stanziamenti corrispondenti alle autorizzazioni di spesa fissati negli articoli precedenti.

Art 9.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, e su proposta del Ministro dei lavori pubblici, le variazioni compensative connesse con l'attuazione delle leggi 10 agosto 1950, n. 647, 2 gennaio 1952, n. 10, 15 luglio 1954, n. 543 e 29 luglio 1957, n. 635, concernenti l'esecuzione di opere straordinarie di pubblico interesse nell'Italia settentrionale e centrale e della legge 9 agosto 1954, n. 638, relativa alla sistemazione dei fiumi e torrenti.

Parimenti, in relazione alle leggi 18 marzo 1958, n. 240 e 24 dicembre 1959, n. 1149, che, rispettivamente, trasformano il Magistrato per il Po in organo dell'Amministrazione attiva ed istituiscono il Provveditorato regionale alle opere pubbliche per il Friuli-Venezia Giulia, il Ministro del tesoro, su proposta del Ministro dei lavori pubblici, è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle variazioni di bilancio, sia in conto competenza che in conto residui, connesse con l'attuazione delle dette leggi.

Il Ministro del tesoro è altresì autorizzato a provvedere, su proposta del Ministro dei lavori pubblici, con propri decreti, alle variazioni nello stato di previsione della entrata ed in quello della spesa del Ministero dei lavori pubblici concernenti l'applicazione del decreto presidenziale 17 gennaio 1959, n. 2, articolo 21, primo comma, che disciplina la cessione in proprietà degli alloggi di tipo economico e popolare.

Art. 10.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, e su proposta del Ministro dei lavori pubblici, alla ripartizione del fondo iscritto al capitolo n. 228,

ai sensi della legge 25 aprile 1957, n. 309, concernente la costruzione di edifici giudiziari in Roma, Napoli e Bari.

Art. 11.

È approvato il bilancio dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali per l'esercizio finanziario 1960-61, annesso alla presente legge.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a ripartire, con propri decreti, fra i capitoli dello stato di previsione della spesa della suindicata Azienda, per l'esercizio finanziario 1960-61, concernenti gli oneri di carattere generale, il fondo iscritto al capitolo n. 55 del detto stato di previsione. Gli eventuali prelevamenti dal fondo di riserva per impreviste e maggiori spese di personale e di carattere generale, 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 dei lavori pubblici di concerto con quello del tesoro.

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