(N. 370-A)

SENATO DELLA REPUBBLICA

RELAZIONE DELLA 7ª COMMISSIONE PERMANENTE

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

(RELATORE TOSELLI)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro del Tesoro

di concerto col Ministro del Bilancio

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 30 GENNAIO 1954

Comunicata alla Presidenza il 5 aprile 1954

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1954 al 30 giugno 1955.

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1200)

ONOREVOLI SENATORI. — Lo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per l'esercizio finanziario 1954-55, che viene sottoposto al vostro esame ed alla vostra approvazione, si può riassumere nello stanziamento di lire 22.232.788.000 per le spese ordinarie (personale e servizi) ed in lire 125.101.016.665 per quelle *straordinarie* con un totale di lire 147.333.804.665 di cui lire 147.333.567.645 si riferiscono alla parte effettiva e lire 237.020 riguardano le spese di movimento di capitali. Quest'ultima cifra è rimasta inalterata rispetto a quella prevista nel precedente esercizio mentre la parte spese effettive presenta una diminuzione di lire 6.706.209.347 in confronto di quella prevista nell'esercizio 1953-54.

Tale riduzione è la risultante di alcune varianti in più ed altre in meno di alcune spese come chiaramente indicato nella nota preliminare alla stesura del Bilancio.

In proposito il Ministro fa opportunamente rilevare, nei cenni illustrativi sul disegno di legge, che le riduzioni riguardanti le spese per lavori ed opere sono soltanto *apparenti* in quanto, in apposito capitolo del bilancio del Tesoro, sono accantonati *fondi cospicui* al fine di consentire il finanziamento di opere per le quali sono in corso di presentazione al Parlamento i *disegni di legge* per le relative autorizzazioni. Tali fondi sono inseriti nello stanziamento di lire 108 miliardi di cui all'articolo 516 del bilancio del Tesoro.

Gli stanziamenti vengono raggrupati nelle seguenti cifre:

1° per spese generali e manutenzione ordinaria lire 18.383.226.000 più lire 5.847.000.000	L.	24.180.226.000
2° per spese di carattere straordinario ripartite agli Uffici decentrati e Provveditorati	»	46.855.000.000
3° per spese dipendenti da leggi speciali	»	33.954.550.000
4° per contributi Enti locali e sovvenzioni I. I. E.	»	3.729.000.000
5° per annualità dovute a impegni precedenti	»	38.614.791.645
6° infine per movimento capitali	»	237.020
TOTALE	L.	147.333.804.665

Dall'esame sommario delle cifre sopra riportate si deve rilevare al n. 5 l'entità notevole degli oneri che gravano il bilancio per annualità dovute ad impegni che risalgono ai precedenti esercizi e che incidono nel bilancio in esame per ben lire 38.614.791.645 vale a dire per oltre un quarto della disponibilità dell'intero bilancio.

Questa situazione avrà ancora un riverbero a lunga scadenza essendo quasi tutti impegni estendentisi ad un periodo variabile da 30 a 35 anni e qualora dovessero detti impegni rinnovarsi con lo stesso ritmo, o peggio con ritmo aggravato, potrebbero giungere non solo a limitare ma addirittura ad eliminare ogni elasticità del Bilancio.

Non così per gli impegni dovuti per impegni conseguenti a leggi speciali di cui al n. 3 che pure salgono alla cifra di lire 33.954.550.000, cioè di poco inferiore a quelli delle sopracitate annualità, ma che, per le loro caratteristiche di scadenza a tempo limitato, non rappresentano che un vincolo di breve durata e non impegnano i bilanci futuri a lungo termine.

La cifra rimasta a disposizione del Ministro per essere ripartita fra l'Amministrazione centrale e gli Uffici decentrati per interventi — concorsi e sussidi cioè per l'attività costruttiva afferente al vero esercizio 1954-55 viene così ridotta a sole lire 46.855.000.000 come è indicato al n. 2.

Un semplice sguardo alla ripartizione di questa cifra fra i vari Uffici e Provveditorati di opere pubbliche basta per mettere in risalto *l'eccessiva eseguità* ed insufficienza degli stanziamenti che costringerà gli Uffici stessi ad una attività ridotta e stentata che fin d'ora si può ritenere insufficiente ed incapace a fronteggiare le richieste e le esigenze delle singole zone.

Questo esame semplice, sommario e comparativo delle cifre di bilancio dovrebbe essere sufficiente a persuaderci della necessità di modificare, almeno per quanto sarà possibile, la politica dell'attività del Ministero dei lavori pubblici in modo da dare in massimo impulso all'esecuzione delle opere richieste dal progressivo sviluppo delle esigenze della vita nazionale senza impegnare eccessivamente i bilanci futuri rendendoli vincolati inesorabilmente agli impegni precedenti.

A questo riguardo noi siamo lieti di prendere atto di quanto il Ministro, parlando delle riduzioni delle cifre della spesa dell'attuale bilancio in confronto di quelle del bilancio 1953-54, ebbe ad affermare nei cenni illustrativi del disegno di legge che il Ministro del tesoro ha predisposto in apposito capitolo del suo bilancio *l'accantonamento di fondi cospicui* al fine di consentire il finanziamento di opere per l'esecuzione delle quali sono in corso di presentazione al Parlamento i disegni di legge per le relative autorizzazioni.

Consideriamo questa parte del programma del nuovo Governo come una soluzione alla lamentata lacuna del bilancio in esame e ci riserviamo di esporre in seguito alcune considerazioni della nostra Commissione tendenti a dare un nuovo indirizzo agli interventi dello Stato in modo da ridurre l'entità degli impegni a lunga scadenza senza per ciò modificare il ritmo dei lavori specie per quanto si riferisce alla ricostruzione edilizia.

Premesse queste osservazioni di carattere generale passiamo ad esaminare alcuni aspetti dell'attività del Ministero dei lavori pubblici quali scaturiscono dalle stesse cifre ed impostazioni di bilancio.

FUNZIONALITÀ DELL'AMMINISTRAZIONE.

In primo luogo si ritiene indispensabile fermare lo sguardo sull'organizzazione amministrativa del Ministero dei lavori pubblici sia nella parte riguardante i servizi del Ministero che per quella riguardante i vari Istituti decentrati, la quale presenta, ancora in oggi, una insufficiente disponibilità di personale rispetto all'organico che viene ad ostacolare il normale funzionamento dei servizi tecnici con grave pregiudizio degli interessi nazionali. Tale rilievo ha già formato oggetto di richiami e di osservazioni da parte di tutti i relatori dei precedenti bilanci ed ancora oggi deve essere posto nel dovuto risalto pur non volendo misconoscere gli sforzi già fatti dai precedenti Ministeri per tentare di risolvere questo problema che è essenziale per la vita del Ministero stesso. Il problema dei Lavori pubblici non è soltanto un problema di mezzi ma è prima di tutto un problema di personale. I ruoli

tecnici, in special modo quello degli ingegneri, presentano, come è noto una incresciosa ed ormai cronica carenza di personale che per altro non appare suscettibile sollecita soluzione.

Dall'esame statistico dell'esito di concorsi banditi recentemente dalla Direzione generale per ingegneri del Genio civile risulta provato all'evidenza la mancanza di richiamo che la mansione di ingegnere del Genio civile, sia al grado iniziale che a quelli più elevati, esercita sui cittadini laureati in questa branca di studi tecnici.

Con decreto ministeriale del 9 giugno 1950, veniva bandito un concorso a 150 posti di ingegnere in prova (oltre al concorso speciale a 65 posti di ingegnere principale di sezione gruppo A — grado VIII a cui erano annessi anche dipendenti tecnici di ruolo di altre amministrazioni, indetto con decreto ministeriale 27 marzo 1952).

I risultati di questi tentativi di reclutamento furono i seguenti:

a) concorso a 150 posti di ingegnere in prova; nomina di 47 candidati (dieci dei quali si sono poi resi dimissionari dall'ufficio senza assumere servizio).

b) concorso a 140 posti di ingegnere: nomina di 46 candidati;

c) concorso speciale a 65 posti di ingegnere principale di sezione: assunzione di 18 candidati, tutti provenienti dall'Amministrazione dei lavori pubblici.

Complessivamente quindi su 355 posti messi a concorso ne sono stati coperti soltanto 111.

È stato poi di recente indetto un nuovo concorso a 120 posti di ingegnere in prova. Risultano pervenute, per l'ammissione allo stesso 230 domande che si trovano in corso di istruttoria.

Il motivo di quanto sopra esposto, per esplicito riconoscimento dei candidati, va ricercato esclusivamente nel *trattamento economico usato* nei confronti degli ingegneri dipendenti da questa Amministrazione.

Giovani preparati e volenterosi, la cui opera sarebbe utilissima, pur attratti dai compiti che sono affidati agli ingegneri del Genio civile, sono poi indotti a rinunciare alla nomina o a non presentarsi agli esami una volta venuti a conoscenza della *esiguità* della *retribuzione* che verrà loro corrisposta.

Trattasi in effetti di uno stato di disagio aggravato dalle complesse mansioni e dalle molteplici *responsabilità* che non trovano alcun corrispettivo di carattere *economico*.

Al riguardo non si può non richiamare l'attenzione del Ministro sulla situazione dei ruoli dell'Amministrazione che, per le importanti ed onerose incombenze che gravano sul personale amministrativo e tecnico richiedono una sollecita *rivalutazione* del *trattamento economico*, trattamento che, come si è accennato, è stato ripetutamente ritenuto inadeguato e da Ministri e da relatori in sede di precedenti discussioni di bilancio.

Essendo pertanto quella in oggetto una esigenza che, pur inquadrandosi in quella *generale* di *rivalutazione degli stipendi* è particolarmente influente sul reclutamento dei funzionari e sul rendimento dei medesimi, nonchè sulla funzionalità dei servizi dipendenti, a nostro parere, la soluzione dell'assillante problema dovrebbe trovarsi anche *indipendentemente* dalle previdenze di *carattere* generale che risultano tuttora allo studio.

Si richiamano alcuni dati statistici sulla composizione degli organi dei principali servizi dell'Amministrazione.

AMMINISTRAZIONE CENTRALE

Personale amministrativo:

Posti d'Organico	n.	342	posti coperti	n.	332
Personale d'Ordine	»	282	» »	»	292 (1)
Personale subalterno	»	125	» »	»	121

Personale delle nuove costruzioni ferroviarie:

Posti d'Organico:

Gruppo *A*	n.	142	posti coperti	n.	109
Gurppo *B*	»	195	» »	»	1
Gruppo *C*	»	175	» »	»	96

È all'esame dei Ministri interessati uno schema di disegno di legge concernente il *riordinamento del servizio* delle nuove *Costruzioni ferroviarie* allo scopo di *potenziare* il servizio medesimo.

GENIO CIVILE.

Ingegneri:

Posti d'Organico	n.	999	posti coperti	n.	652

Architetti urbanisti:

Posti d'Organico	n.	26	» »	»	15

Geometri:

Posti d'Organico	n.	1200	» »	»	1210 (1)

Ragionieri e segretari contabili:

Posti d'Organico	n.	320	» »	»	328 (1)

(1) I posti coperti in eccedenza a quelli stabiliti nell'organico sono previsti dal decreto legislativo 9 aprile 1948, n. 282, e dalla legge 5 giugno 1951, n. 376, e sono da *riassorbire gradualmente* ai sensi delle disposizioni medesime.

UTILIZZAZIONE DELLE ACQUE PUBBLICHE.

Uno dei principali talenti che la Provvidenza ha messo in mano al nostro popolo, perchè lo facesse fruttificare ricavandone i massimi vantaggi per sopperire alle esigenze sempre crescenti della vita moderna, è appunto rappresentato dalle acque che in misura imponente defluiscono dalle nostre magnifiche vallate alpine ed appenniniche. Con un provvedimento legislativo di cui non si può misconoscere la profonda saggezza lo Stato, col testo unico delle leggi 11 dicembre 1933, n. 1775, *sanciva la demanialità* di tutte le acque così scorrenti in superficie che sotterranee, ed avocava a sè la facoltà di concederne l'uso ai richiedenti, al fine di tutelare validamente i superiori interessi nazionali.

Ma è nella realizzazione di questo ultimo altissimo compito che la legislazione si è dimostrata insufficiente ed inadeguata allo scopo.

Gli interessi nazionali collegati coll'utilizzazione delle acque sono di due nature, di importanza ugualmente formidabili, quella industriale per ricavare la produzione di energia elettrica e quella agricola per predisporre riserve d'acqua per l'irrigazione per i terreni che tuttora mancano o difettano di questo insostituibile elemento fertilizzante. La necessità di *coordinare* con opportune norme legislative la utilizzazione delle acque, sotto questi due aspetti, è stata da tempo richiamata e segnalata in diversi autorevoli convegni e in ripetuti interventi parlamentari anche da parte del sottoscritto relatore. In seguito a queste sollecitazioni i due Ministeri dei Lavori Pubblici e dell'Agricoltura si accordarono per la nomina di una commissione paritetica di esperti in materia presieduta dal valoroso ingegner Visentini per lo studio di un progetto di legge da sottoporre all'approvazione del Parlamento. Mi risulta che il progetto di legge è stato allestito ed è già stato passato al vaglio del Ministro dei lavori pubblici. Ora attendiamo ansiosi l'esame dello stesso che dovrà servire a salvare alcune situazioni rimaste fortunatamente ancora oggi impregiudicate ed a fornire possibilità di revisione per quelle zone dove i diritti precostituiti in base alla legislazione del testo unico 11 dicembre 1933, n. 1775, hanno creato delle situazioni di grave disagio per gli interessi agricoli dei terreni sottostanti alla costruzione dei grandi impianti industriali realizzati.

Nel passato esercizio l'attività amministrativa in questo campo si è realizzata coll'emanazione di *n. 6 decreti* di approvazione di *elenchi d'acque* pubbliche, colla concessione di *grandi deviazioni d'acqua* per complessivi Kilowatt 9.641. Sono inoltre stati autorizzati nuovi impianti *termo-elettrici* per una potenza complessiva installata di 133.034 kilowatt. Sono state estese le linee elettriche per 2.645 Km. di elettrodotti. Per quanto riguarda l'attività legislativa, in attesa di una adeguata riforma del testo unico sopra citato del 1933, non si può passare sotto silenzio la legge del 27 dicembre 1953, n. 959, riguardante norme tendenti a migliorare l'economia montana. Sono in corso di conseguenza le pratiche per la definizione dei *bacini imbriferi* montani di cui al primo comma dell'articolo 1 della legge.

Al 31 dicembre 1946 la produzione di energia elettrica era la seguente (espressa in miliardi di kwh.):

Impianti idroelettrici . . .	Kwh.	16.113
Impianti termoelettrici . . .	»	571
Impianti geotermoelettrici . .	»	230
Totale . . .	Kwh.	16.923

nell'anno 1953 la stessa ha raggiunto le seguenti realizzazioni:

Idroelettrica	27.394.053
Termoelettrica	2.648.252
Geotermoelettrica . . .	1.880.479
Totale . . .	31.922.784

cioè è quasi raddoppiata la produzione.

L'incremento è stato notevole specie negli ultimi anni ed è confortante, però non è sufficiente a saturare il fabbisogno che si prevede per gli anni:

1954 = 37,146 Kwh.
1955 = 40,788 »
1956 = 42,544 »
} espresso in miliardi di Kwh.

Ne consegue la necessità di orientare l'attenzione del Ministero dei lavori pubblici a favorire ed intensificare ulteriormente tale produzione nelle tre branche di realizzazione sopra indicate con speciale riguardo alle produzioni *termiche e geotermiche* che, non essendo soggette alle vicissitudini atmosferiche, rappresentano una preziosa riserva in caso di avverse condizioni idrologiche.

OPERE IDRAULICHE.

Per quanto riguarda le opere idrauliche si nota con rincrescimento che nel bilancio 1954-1955 sono stati notevolmente ridotti gli stanziamenti dei capitoli in gestione dei provveditorati concernenti l'esecuzione di opere pubbliche straordinarie. L'utilizzazione degli stanziamenti di opere idrauliche a pagamento differito (in base alla legge 12 luglio 1949, numero 460) dell'importo complessivo di lire 15 miliardi 603.855.920 è proseguito regolarmente tanto che sono stati autorizzati ed in gran parte eseguiti lavori per lire 13.291.075.000 ed è in corso l'appalto dei lavori residui.

Così l'attuazione del programma di opere idrauliche dell'importo di 17 miliardi in base alla legge 31 gennaio 1953, n. 68 è pure assai progredita tantochè al 31 dicembre 1953 erano stati autorizzati lavori per 12.438.221.755 erano in corso lavori di appalto per lire 4 miliardi 019.630.300 e sono in avanzato corso di progettazione lavori per la residua somma di lire 542.138.945.

Ricordiamo però che tale programma non costituisce che la *prima parte* del noto programma pluriennale di *100 miliardi* iniziali, aumentati poi a *150 miliardi* in seguito alle maggiori necessità emerse durante l'alluvione del 1951.

Occorre quindi assolutamente che il Tesoro assicuri i mezzi necessari per la integrale attuazione di detto complesso di opere. In proposito, e con soddisfazione, rileviamo che è già stato presentato alla Camera dei deputati un disegno di legge per l'assegnazione di altri 10 miliardi.

I lavori per la regolazione delle *piene del Reno* proseguono pure regolarmente ma anche per queste opere, per le varianti dovute adottare al progetto in sede esecutiva e per gli aumenti di prezzo verificatisi durante l'esecuzione delle opere, si prevede che la spesa supererà di 1,5 miliardi la spesa autorizzata colla legge 16 giugno 1951, n. 557, e per tale esigenza dovrà farsi luogo ad un ulteriore stanziamento.

SERVIZIO IDROGRAFICO.

La grande importanza di questo servizio che è stata rilevata dai precedenti relatori, e che è fondamentale per l'utilizzazione delle acque altrettanto che per la difesa da esse, ha indotto il Ministero a stanziare per esso maggiori somme in bilancio. Prendiamo atto che all'articolo 55 lo stanziamento è stato portato da 75 ad 80 milioni, il che sta a dimostrare la vigile attenzione del Ministro, ma non possiamo non rilevare che la maggiorazione portata a tale stanziamento (sia pure considerato congiuntamente a quello del capitolo 59 che è rimasto nella misura precedente di 16 milioni), porta la cifra complessiva a soli 96 milioni, e quindi ancora molto al disotto del fabbisogno. Se si raffronta tale cifra con lo stanziamento di anteguerra che era di *tre milioni*, tale previsione non dovrebbe essere oggi inferiore a 150 milioni e possibilmente anche notevolmente maggiorata, se si tiene conto della necessità dei maggiori studi occorenti per la attuazione del *coordinamento* di cui si è parlato. Pertanto la Commissione rinnova al Ministro la più viva raccomandazione perchè cerchi di ottenere, senza ulteriori dilazioni, dal Tesoro un adeguato aggiornamento dell'attuale stanziamento.

OPERE MARITTIME.

Per quanto riguarda le opere marittime dobbiamo rilevare che nella parte ordinaria ai capitoli 51-52 si notano, in confronto di quelli dell'esercizio precedente, stanziamenti maggiorati rispettivamente di 116 e 100 milioni per la manutenzione ed escavazione dei porti. Però al capitolo 140 nella parte ordinaria per le escavazioni si ha una riduzione di 100 milioni che in pratica viene ad annullare il vantaggio dello stanziamento sopra citato all'articolo 52, stanziamento che finisce per essere invariato.

Se si deve assicurare l'efficienza e la conservazione delle opere portuali anche gli stanziamenti ai capitoli 51 e 52 si devono ancora ritenere inadeguati.

Per la parte straordinaria al capitolo 139 per la costruzione di opere portuali e difese di spiaggia è stata portata una riduzione di ben 450 milioni in confronto dell'esercizio 1953-1954.

Tale riduzione renderà maggiormente difficile il compimento delle opere marittime iniziate come quelle in difesa della spiaggia e degli abitati minacciati dalle corrosioni. Sarebbe pertanto opportuno un più maturo esame del problema per poterlo risolvere con mezzi più adeguati.

Per la riparazione dei danni di guerra al capitolo 152 si nota una ancora maggior falcidia di ben 1.665.000.000 che riduce lo stanziamento precedente da lire 2. 755.000.000 a lire un miliardo 100 milioni. Se si considera che le riparazioni dei danni di guerra per le opere marittime importano ancora oggi una spesa che si prevede di circa 5 miliardi appare evidente

che lo stanziamento di un miliardo e 100 milioni, (di cui 100 milioni per la legge 9 aprile 1953, n. 297, vanno assegnati a favore del porto di Napoli), è insufficiente e dovrebbe pertanto essere mantenuto nella misura precedente se non si vuole protrarre eccessivamente l'esecuzione di questi lavori e ritardare, con danno dell'economia nazionale, la rimessa in efficienza dei nostri vari porti.

EDILIZIA STATALE E SOVVENZIONATA.

Il problema dell'edilizia è ancora fra i più gravi ed urgenti da risolvere essendo quello della casa l'assillo più angoscioso del nostro popolo per il suo alto valore morale e sociale e perchè sulla sua sollecita soluzione poggia uno dei cardini, e oserei dire anzi, il più valido sostegno del progresso civile e sociale della Nazione.

Il lavoro svolto in questi ultimi anni in questo campo si può ben definire imponente ed ha valso a noi l'ammirazione degli altri popoli sui quali pure incombe la soluzione dell'analogo problema in conseguenza della stasi e delle rovine della guerra, alle quali cause noi dobbiamo aggiungere ancora quella del notevolissimo aumento demografico.

EDILIZIA STATALE.

L'edilizia statale, che sembra svolgersi in campo estraneo a quello relativo al problema della casa, ha pure in questo un riverbero non indifferente, se si pensa che la maggior parte degli edifici ora occupati dai pubblici servizi sono costruzioni che dovrebbero essere restituite agli usi civili e convenientemente sostituiti da edifici costruiti appositamente e meglio rispondenti alle esigenze dei servizi stessi.

Un maggiore sviluppo dell'edilizia statale consentirebbe di riunire in un unico edificio quei servizi che oggi trovano forzatamente dislocazione in edifici staccati e distanti fra loro, con notevoli spese per canoni d'affitto, con scarso rendimento nella sorveglianza e nella direzione dei capi ufficio, con moltiplicazione di personale di custodia, con scarso decoro degli uffici stessi, ma sopratutto con grave disagio dei contribuenti che, per l'espletamento delle loro pratiche, devono accedere agli uffici in oggetto.

Sono in programma la costruzione di alcuni edifici pubblici e cioè i *Palazzi di giustizia* di Nuoro e di Melfi, il *Centro rieducazione minorenni* di Roma, gli *Edifici finanziari* di Torino e Firenze per i quali sono già stati concessi i relativi finanziamenti con leggi speciali.

Inoltre sono in corso i lavori del nuovo Edificio per l'Istituto di prevenzione e pena in Roma, per il quale però non si dispone che di un finanziamento iniziale di 200 milioni (contro una previsione di 5 miliardi), il nuovo *palazzo per il Ministero degli affari esteri* alla Farnesina, per il quale è stato assicurato un primo finanziamento di 1 miliardo e 600 milioni, ma per il completamento del quale si prevede che occorreranno ancora altri 5 miliardi.

Il Palazzo degli *Uffici finanziari di Udine* ebbe il finanziamento per 170.000.000, ma per il completamento occorre ancora un miliardo.

In analoghe condizioni si trovano i *Palazzi di Giustizia di Palermo di Forlì e di Belluno* come il *Palazzo delle preture* di Roma per i quali i finanziamenti concessi debbono essere notevolmente maggiorati se si vogliono portare a termine.

Per gli accasermamenti degli *Agenti di publica sicurezza* e per i *Carabinieri* nel territorio nazionale è stato previsto un fabbisogno di *17 miliardi* mentre colla legge 15 gennaio 1951, n. 91 è stato autorizzato solo *un miliardo*.

Tutti questi servizi gravano ora sulla scarsa disponibilità di abitazioni civili e quindi augurabile che con una coraggiosa e pronta soluzione di questo problema si venga ad alleviare la soluzione del problema delle abitazioni.

EDILIZIA POPOLARE ED ECONOMICA.

Per incrementare l'Edilizia popolare lo Stato ha emanato diversi provvedimenti legislativi che risalgono alle leggi 8 maggio 1948, n. 399, 5 maggio 1948, n. 121; 3 duglio 1949, n. 408

ed altre successive a favore degli Istituti *case popolari e I.N.C.I.S.* degli *Enti comunali e provinciali* e di altri Enti vari nonchè a *Cooperative edilizie.*

Con tali disposizioni legislative e coi conseguenti interventi finanziari si sono costruiti ben 436.694 vani con una spesa di lire *190 miliardi* e sono tuttora in costruzione *142.527 vani* che importeranno una ulteriore spesa di *80 miliardi.*

DESCRIZIONE	Costruzioni eseguite al 31 dicembre 1953		Costruzioni in corso al 31 dicembre 1953	
	alloggi	vani	alloggi	vani
Istituto Case Popolari e I.N.C.I.S.	59.260	271.110	11.639	57.990
Enti comunali e provinciali	9.029	54.160	3.649	17.791
Enti vari	5.737	32.765	2.054	11.532
Cooperative edilizie	13.587	78.659	8.122	55.214
Totali . . .	87.613	436.694	25.444	142.527

Oltre agli stanziamenti predisposti per gli interventi dello Stato nella costruzione dei lavori di cui sopra vanno aggiunti i *9 miliardi* di cui alla legge 4 maggio 1952, n. 137 per la costruzione di *case per i profughi* e le altre provvidenze per la città di *Napoli* (6 miliardi) e per il risanamento dei « *Sassi* » di *Matera* (5,2 miliardi).

I limiti di impegno degli interventi statali per la costruzione di *case popolari* figurano nei capitoli 211-215 nella complessiva cifra di lire 15.922.897.000 ivi compresi i contributi per l'*edilizia scolastica* in lire 4.045.000.000. Tali stanziamenti però sono quasi integralmente assorbiti da impegni di esercizi precedenti.

Trattando l'argomento delle case popolari non possiamo dimenticare il notevole contributo apportato, e tuttora in corso, da parte dell'U.N.R.R.A.-Casas, I Giunta (230.000 vani per *60 miliardi*) e dal Ministero del lavoro e della previdenza sociale coll'imponente programma dell'*I.N.A.-Casa* (458.000 vani per un valore di 174 miliardi).

Nel complesso il compito assunto dallo Stato, anche considerato nella sua immensa estensione e vastità, va tuttavia esaminato con un certo ottimismo e per i risultati già raggiunti e per quelli ancora più risolutivi che sono in progetto coi provvedimenti già preannunciati dal Governo nel suo programma.

Non bisogna allo scopo trascurare il concorso che, alla soluzione del problema della Casa viene dato all'*iniziativa privata.* Questa ultima, secondo le statistiche, ha la possibilità di concorrere alla soluzione di esso per i 3/5 del fabbisogno. Considerando quindi l'ulteriore fabbisogno prevedibile di circa 5 milioni di vani per la costruzione dei quali (valutati a lire 500.000 per vano) occorrerebbe una spesa globale di 2.500 miliardi. L'onere che dovrebbe gravare sullo Stato si ridurebbe a soli 1.000 miliardi per 2 milioni di vani. Per tale problema dunque, con un ben congegnato piano a non lunga scadenza, si dovrebbe giungere a sollecita soluzione integrale.

Dovrà pertanto in primo luogo essere incoraggiata, anche allo scopo di assecondare lo spirito del risparmiatore italiano, l'iniziativa privata col rinnovare le facilitazioni fiscali già concesse con legge 2 luglio 1949, n. 408 (esenzione venticinquennale dalla imposta fabbricati esenzioni dazi, ecc.) *oltre speciali facilitazioni per i finanziamenti* e provvedimenti atti a stroncare la *speculazione sui prezzi delle aree fabbricabili.*

Inoltre, per quanto riguarda l'applicazione della legge Tupini per le *Cooperative*, è da rilevare che il *contributo* dello Stato già fissato in ragione del 50 per cento del valore risultante dalla liquidazione e dal collaudo dei lavori, nonostante le caratteristiche fissate per

le case popolari, secondo il testo unico del 1938 e successive disposizioni, per limitarne il costo, esso contributo ha raggiunto, in certi casi, e superato lo stesso valore per vano costruito con criteri più economici e dall'I.N.A.-Casa e dall'U.N.R.R.A.-Casas, prima giunta, gravando così l'Erario di oneri sproporzionati alle finalità prefisse.

Pertanto si rende necessario che la legge sia modificata fissando anche *a priori l'ammontare della spesa per vano* che può essere ammessa a contributo, commisurando la stessa sul valore medio consuntivo delle costruzioni erette nelle diverse località dell'I.N.A.-Casa e dall'U.N.R.A.-Casas.

Analoga revisione si deve fare per il caso di un concorso dello Stato per il *finanziamento* come per la legge Aldisio. Anche in questo caso il *finanziamento deve essere limitato* ad un valore prestabilito per vano, il cui supero eventuale deve restare a totale carico dei privati. Con tali accorgimenti, improntati a puro senso di giustizia, sarà possibile aumentare di molto l'effiacia dell'intervento statale.

In proposito è opportuno osservare che sia le Cooperative che i privati sentono più bisogno di finanziamento che non di contributi come lo dimostrano le *5.000 domande ancora giacenti* negli Uffici della Commissione per l'*incremento edilizio* di cui alla legge Aldisio 10 agosto 1950, n. 715.

Tale forma di intervento, sempre meno onerosa per lo Stato, presenta il vantaggio di essere più facilmente estesa e generalizzata, sempre colle precauzioni di cui sopra, con soddisfazione dei cittadini che si vedrebbero così realmente portati a raggiungere l'invocato trattamento di eguaglianza, rendendosi possibile a tutti i bisognosi di accedere a quelle provvidenze sociali che fino ad oggi hanno giovato solo ad una limitata categoria di privilegiati con grave disappunto di coloro che si sono veduti esclusi tali benefici.

ATTIVITÀ DEL C.A.S.A.S.

Per quanto l'attività di questo Comitato, che svolge la sua opera sotto la direzione del Ministero dei lavori pubblici, non formi oggetto di *impostazioni di bilancio,* perchè la sua gestione è al di fuori del bilancio stesso tuttavia, dato il carattere dell'attività svolta e i brillanti successi raggiunti si ritiene opportuno farne un breve accenno in questa Sede. È noto che il Comitato comprende nella sua attività il programma di due giunte, secondo il disposto dell'articolo tre del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, 19 dicembre 1947, di cui la prima provvede alla costruzione di case nelle località dove maggiormente è sentito il bisogno, e le assegna ai più bisognosi tra i « *senza tetto* », *assistendoli poi* al fine di inserirli nella vita sociale per fare sì che ogni famiglia torni ad essere un piccolo organismo produttivo di benessere per se stesso e per la collettività; mentre la seconda Giunta ha lo scopo di mettere in condizioni i sinistrati di guerra di ricostruirsi la propria casa sia concedendo loro *mutui, sia scontando contributi statali rateali.*

L'attività svolta da questo Comitato nel campo delle costruzioni di *case popolarissime* è stata veramente encomiabile sia se si riferisce al tempo trascorso tra l'assegnazione dei fondi e la realizzazione dei fabbricati, sia per quanto si attiene ai *costi* delle opere eseguite ed alle *soluzioni architettoniche* realizzate in relazione ai bisogni degli assegnatari. Il C.A.S.A.S. affiancando efficacemente l'opera dello Stato in questo speciale ramo della ricostruzione coi modestissimi mezzi di cui ha potuto disporre dal 1951 al 1953 (in tutto 12.700 miliardi), ha saputo realizzare oltre alle case per senza tetto l'agglomerato del *Villaggio del Fanciullo* nell'Italia Meridionale, *Asilo infantile del Polesine,* insieme alle *Case per gli alluvionati,* realizzando in quest'ultima località un insieme di 3.456 vani colla spesa di 62.451.825 ad un prezzo medio veramente *record* di sole lire 183.000 per vano.

Va rilevata poi l'opera svolta nel *servizio incremento economico sociale,* attività che distingue la Giunta da tutti gli altri enti per il quale la costruzione delle case è il fine da raggiungere mentre per la *Giunta è mezzo* per recuperare alla società esseri abbandonati a se stessi. Nell'*Abruzzo* ed in *Sardegna* (Murra) vennero fatti studi ed indagini sulle necessità di quelle popolazioni e sulle possibilità di riabilitazione alla vita civile come anche per le zone di *Matera* ed in *Calabria.*

Sono stati incoraggiati le attività produttive dell'*apicoltura* e *coniglicoltura-avicoltura,* con forniture di attrezzature e di esemplari selezionati.

Sono state incrementate scuole professionali con fornitura di macchinario (opere Don Orione-Palermo).

Affiancata l'opera del Centro di addestramento professionale di *Ancona.* Fornito ancora di macchinario, per 1.700.000 l'Istituto artigianato dell'O.N.M.I. di *Vibo Valentia,* e per la *Città dei Ragazzi* di *Caltagirone* come per la scuola e l'attrezzatura dei *pastori* e *caseari* nel *Molise* ed infine per la *scuola laboraratorio del merletto a Pescocostanzo.*

Sono stati costruiti 24 appartamenti e stanze per l'*assistenza sociale* in altrettanti villaggi provvedendo anche a relativi lavori di *arredamento.* Sono stati costruiti ed arredati ben *dieci asili, scuole di lavoro,* centri di cultura e biblioteche ed istituti, 22 corsi di cultura in vari villaggi. Vennero concessi attrezzature artigiane con rimborso parziale e rateale, ecc.

I risultati ottenuti con le citate attività sono stati quanto mai soddisfacenti e si deve riconoscere nelle capacità del Comitato la concomitante possibilià della prontezza e dell'efficacia del suo intervento insieme con la possibilità tecnica e capacità professionale, e va rilevato soprattutto la economicità della prestazione colla quale è stato realizzato il programma che nel binomio « casa e lavoro » si è dimostrato vero apportatore di benessere sociale.

La necessità che l'opera del Comitato assistenza dei senzatetto abbia a proseguire ed anzi ad essere intensificata per le sue alte finalità di vera e propria *bonifica sociale* è da tutti riconosciuta.

La costruzione del Villaggio « *La Mortella* » in *Matera,* colle sue specifiche caratteristiche rispondenti alle esigenze di quelle popolazioni, ha fornito l'esempio più persuasivo e convincente delle realizzazioni del programma della prima Giunta del C.A.S.A.S.

Il problema della costruzione di case per i senza tetto non può trovare Ente più appropriato per la sua soluzione.

Bene a proposito alcuni senatori, persuasi della necessità di fornire al Comitato i mezzi necessari per esplicare la sua attività ed estenderla a maggior vantaggio dei diseredati, ha studiato un progetto di legge che sarà presto portato all'esame del Parlamento e noi non possiamo che formulare l'augurio che esso venga sollecitamente approvato colla prevista assegazione di lire 10 miliardi annui sul bilancio dell'A.A.S.

Un meritato elogio merita pure la *seconda Giunta* del C.A.S.A.S. la quale, nel giro di cinque anni, ha investito in operazioni credito edilizio per sinistrati di guerra la somma complessiva di 60 miliardi e con essi si sono ricostruiti ben 230.000 vani di civile abitazione, realizzando da tale programma ricostruttivo specialmente nei *piccoli centri* dove più difficilmente arriva il credito immobiliare.

Recentemente e cioè con legge in data 11 dicembre 1952, n. 2520, la Cassa depositi e prestiti è stata autorizzata a concedere alla seconda Giunta altri 26 miliardi dei quali *6* per l'esercizio 1952-1953, *10 miliardi* per l'esercizio 1953-54 e *10 miliardi* per l'esercizio 1954-1955. Tali assegnazioni però permetteranno soltanto l'accoglimento di 1/5 delle domande giacenti presso la Giunta. Si rende pertanto ancora necessario un ulteriore intervento della Cassa Depositi e Prestiti a favore dell'attività di questo Comitato, intervento che, (sia detto fra parentesi), presenta per la Cassa Depositi e Prestiti, operazioni di assoluto riposo sia perchè garantite dai *contributi dello Stato* che ad essa vengono ceduti, sia perchè è prevista la garanzia sussidiaria del *Tesoro dello Stato,* sia infine per *la solidità economica della Giunta stessa.*

FONDO PER L'INCREMENTO EDILIZIO.

Il fondo per l'incremento edilizio istituito con legge 10 agosto 1950, n. 715 è stato impostato, in un primo tempo, su 25 miliardi, ed era destinato a incoraggiare l'attività dell'edilizia privata favorendo l'iniziativa dei piccoli risparmiatori con la concessione di mutui per la costruzione di case di abitazione, non di lusso, con speciale riguardo ai centri minori. Le previsioni iniziali del finanziamento erano per circa 100 miliardi. L'attività utile di questo Ente ha potuto avere inizio solo nel secondo semestre del 1951 e l'assegnazione dei fondi si completò solo nella

primavera del 1953 raggiungendo però solo la cifra di *23 miliardi*. Anche per questa forma di intervento pervennero agli uffici del Genio civile ben 17.383 domande per un importo di 98.026.217. Pertanto solo una parte delle domande potè essere accolta per un importo totale di finanziamento di lire 22.955.530.993, cui ha corrisposto la costruzione di n. 42.241 vani con un *costo medio* per vano di *lire 529.129*. I risultati dell'attività di questo Ente sono stati veramente soddisfacenti anche se la insufficienza delle disponibilità, ne ha costretto l'azione a limiti modesti. Assai più vasta sarebbe stata la sua rispondenza allo scopo se i fondi previsti avessero avuto effettivamente la loro regolare assegnazione. È augurabile tuttavia che si possa riprendere l'opera del fondo per l'incremento edilizio con ulteriori assegnazioni perchè anch'esso, colle altre provvidenze statali, è destinata a contribuire notevolmente alla soluzione del problema della casa.

EDILIZIA SCOLASTICA.

Per questa branca di attività troviamo segnato al capitolo 212 la rilevante cifra di 4.045.000.000 ma anche questa cifra è comprensiva delle annualità impegnate dal 1949-1950 all'attuale esercizio nel quale resta disponibile la modestissima cifra di lire 805.000.000.

Risultano tuttora inevase molte domande di Comuni che versano in gravi necessità di aule scolastiche. In certe località solo il 10 per cento delle domande sono state accolte.

A questo proposito la Commissione invoca anche la revisione dei regolamenti che fissano norme costruttive eccessivamente onerose, specie per l'altezza dei piani e l'ampiezza delle luci, allo scopo di ridurre il prezzo di costo in relazione alle esigenze delle diverse regioni.

L'iniziativa degli enti pubblici dovrà essere sollecitata con una adeguata opera di propaganda, e là dove mancano uffici tecnici attrezzati dovrebbe sostituirsi il Genio civile nella progettazione delle opere servendosi all'uopo anche delle prestazioni di liberi professionisti.

VIABILITÀ STATALE.

La trattazione del problema della viabilità statale trova la sua massima estrinsecazione nell'attività dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali (A.N.A.S.), essendo l'attività diretta svolta dal Ministero dei lavori pubblici attraverso all'operato della sua specifica Direzione generale della viabilità ridotta ad entità non rilevante perchè tendente a realizzare solo alcuni miglioramenti nella viabilità ordinaria ed allacciamenti stradali di Comuni isolati con le stazioni ferroviarie, legge 3 agosto 1949, n. 589, e successiva 15 febbraio 1953, n. 184, con intervento dello Stato a favore degli Enti locali e legge 10 agosto 1950, n. 647, con provvedimenti straordinari per zone depresse centro-nord. Le successive leggi 2 gennaio 1952, n. 10, e 25 luglio 1952, n. 949, autorizzano la somma di 50 miliardi nel decennio 1950-51, 1959-60 in ragione di *5 miliardi all'anno* per l'esecuzione di opere straordinarie interessanti la rete stradale provinciale e comunale *in zone depresse dell'Italia centro-nord* (*Via Roma - La Spezia - Sestri - Galleria di Ancona ecc.*).

Lo stanziamento per i lavori previsti colla legge 3 agosto 1949, n. 589, li troviamo in bilancio al capitolo 204 per lire 1.855.000.000 cifra che sarebbe di entità notevole se non conglobasse insieme tutte le annualità già impegnate dal 1949-1950 all'attuale esercizio nel quale resterà disponibile solo la somma di lire 150.000.000 che non potrà realizzare che un modestissimo programma di lavori.

Poichè i massimi problemi stradali sono affidati all'Azienda nazionale autonoma della strada si ravvisa l'opportunità di soffermarci ad esaminare, sia pure sommariamente, il bilancio di questa Azienda alla quale è affidata tutta la rete stradale nazionale per il suo complessivo sviluppo di oltre 23.000 chilometri.

Il bilancio preventivo dell'A.N.A.S. per l'esercizio in corso presenta rispetto a quello dell'esercizio precedente una maggiorazione di stanziamento di lire 3.942.650.000 elevante la cifra del precedente bilancio 1953-54 da lire 27.844.200.000 a lire 31.786.850.000; però tale differenza è dovuta, per la maggior parte, e cioè per lire 3.000.000.000 alla partita com-

pensativa e conseguente le operazioni da effettuarsi sul Conto corrente fruttifero istituito presso la Cassa depositi e prestiti in virtù del 2° comma dell'articolo 45 del decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 547, relativo all'ordinamento dell'Azienda, partita che viene elevata da 2 a 5 miliardi.

La cifra complessiva di lire 31.786.850.000 che figura in bilancio così per le entrate che per le spese è ripartita come segue:

Entrate effettive (ordinarie e straordinarie) . . . . L.	26.786.850.000
Entrate per movimento di capitali	5.000.000.000
Totale . . . L.	31.786.850.000

Spese effettive (ordinarie e straordinarie) . . . . L.	26.775.600.000
Spese per movimento di capitali	5.011.250.000
Totale . . . L.	31.786.850.000

Le previsioni dell'Entrata, al netto della predetta partita di 5.000.000.000 sono costituite per lire 24.107.350.000 da contributi dello Stato e per lire 2.679.500.000 da entrate proprie dell'Azienda.

Detta somma di 24.107.350.000 è composta come segue:

a) dal contributo annuo del Tesoro dovuto in base all'articolo 40 lettera *a*) del citato decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 547, a pareggio del bilancio . . . . . L.	17.764.266.000
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
Da riportarsi . . . L.	17.957.350.000
Riporto . . . L.	17.957.350,000
d) dal contributo straordinario per l'esecuzione di opere a pagamento differito . . .	150.000.000
e) dal contributo straordinario per lavori di sistemazione generale nell'Italia Meridionale ed insulare (5ª delle 10 annualità del programma di 40 miliardi)	4.000.000.000
f) dal contributo straordinario per la costruzione dell'autostrada statale Genova-Savona	2.000.000.000
Totale . . . L.	24.107.350.000

Le entrate proprie dell'Azienda sono costituite come segue:

a) entrate autorizzate col citato articolo 40 lettere *c*), *d*), *e*), *f*), *g*), *h*), *m*), *n*), (capitoli 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 e 12 . . . . . L.	2.009.500.000
b) interessi attivi sulle somme depositate sul conto corrente fruttifero istituito presso la Cassa depositi e prestiti (capitolo 13)	484.000.000
c) entrate diverse ordinarie e straordinarie (capitoli 14, 15, 16, 20, 21, 22 e 23) . .	186.000.000
Totale . . . L.	2.679.500.000

Fra le entrate proprie dell'Azienda, si deve segnalare quella, (la più cospicua), derivante dall'esercizio delle autostrade statali, che è stata prevista in 1.200.000.000 con una maggiorazione di 150.000.000 rispetto all'esercizio 1953-54, la quale fa seguito ad altri due successivi aumenti avutisi, rispettivamente nell'esercizio 1952-53 e nell'esercizio 1953-54, per lire 400.000.000 l'uno, e per lire 50.000.000 l'altro.

Le previsioni della spesa nell'importo di 26.786.850.000, al netto della somma di lire

5.000.000.000 compensata esattamente nell'entrata, riguardano per 21.826.900.000 i servizi propri dell'Azienda e per 4.959.950.000 il personale (competenze e debito vitalizio). L'ammontare complessivo delle spese per i servizi propri dell'Azienda, e cioè spese per i lavori e spese di carattere generale in lire 21 miliardi e 826.900.000 milioni presenta rispetto al corrispondente totale dell'esercizio precedente (che era di lire 20.996.400.000), un aumento di lire 830.500.000; a sua volta, le previsioni di spesa per il personale ammontanti a lire 4.959.950.000, presentano rispetto a quelle corrispondenti del precedente esercizio, un aumento di lire 112.150.000.

Le suddette somme di lire 21.826.900.000 e di lire 4.959.950.000 corrispondono rispettivamente all'81,49 per cento ed al 18,15 per cento di tutta la spesa prevista in 26.786.950.000. Se si tiene conto però che nella spesa per il personale, sono compresi 2.684.000.000 per retribuzioni agli agenti subalterni stradali, le cui prestazioni corrispondono ad una vera e propria spesa di manutenzione stradale, le predette percentuali restano determinate rispettivamente nella misura del 91,50 per cento e dell'8,50 per cento.

La somma suindicata di 21.826.900.000 per i servizi è costituita da 21.650.000 per i lavori e da 595.250.000 per spese generali.

La spesa per i lavori comprende quella per la manutenzione ordinaria delle strade e autostrade statali, ammontante complessivamente a lire 9.830.000.000 con un aumento di lire 180.000.000 rispetto all'esercizio precedente, che è inerente alle maggiori necessità manutentorie destinate dalla recente immissione nella rete stradale di circa 3.000 km. di strade provinciali.

La rimanente somma di 11.401.650.000 è destinata ai lavori di parte straordinaria e risulta così ripartita:

a) 1.400.000.000 al capitolo delle riparazioni straordinarie con un aumento di lire 100.000.000 rispetto all'esercizio precedente essendosi tenuto conto dell'aumentata estesione della rete e delle maggiori esigenze derivanti dal maggiore sviluppo del traffico;

b) 5.400.000.000 (con lire 240.000.000 in più rispetto all'esercizio precedente) al capitolo dei lavori occorrenti sia alla sistemazione generale e miglioramento dell'intera rete, comprese le traverse interne agli abitati, sia alla costruzione di nuove arterie, di nuove autostrade e di ponti: da notare che tale stanziamento fa capo per lire 2.000.000.000 sulla legge speciale relativa al finanziamento dell'autostrada Genova-Savona e per detta somma è, pertanto, utilizzabile solamente pei lavori dell'autostrada medesima;

c) 250.000.000 ad un capitolo di nuova istituzione per lavori di sistemazione ed ammodernamento delle autostrade statali, dei quali si farà particolare cenno più avanti;

d) 3.920.000.000 (come nell'esercizio precedente) al capitolo delle sistemazioni generali, rettifiche e depolverizzazioni delle strade statali nell'Italia meridionale ed insulare di cui alla legge 27 novembre 1951, n. 1558. Com'è noto, detto provvedimento legislativo comporta una spesa complessiva di lire 40.000.000.000 da assegnarsi in dieci esercizi in ragione di 4.000.000.000 per esercizio, con decorrenza dall'esercizio 1950-1951, e la suddetta somma inclusa nel bilancio 1954-55 rappresenta la 5ª annualità al netto della percentuale prevista per spese generali nella stessa legge sopracitata, e fissata in ragione del 2 per cento e cioè in lire 80.000.000;

e) 280.000.000 al capitolo delle spese dipendenti dai danni bellici per provvedere al pagamento di quanto dovuto dall'Azienda alle Ferrovie dello Stato pei lavori a ponti sul Po d'uso promiscuo, eseguiti da quell'Amministrazione;

f) 151.650.000, infine, per far fronte alle spese per le opere straordinarie eseguite con pagamento in annualità, alle quali spese si provvede con due capitoli l'uno di lire 1.650.000 per i lavori già in gestione della soppressa A.A.S.S. e l'altro di 150.000.000 per quelli appaltati dall'A.N.A.S. in base alle leggi 12 luglio 1949, n. 460, e 10 agosto 1950, n. 660.

Quanto alle spese generali e di amministrazione, preventivate, come detto sopra, in lire 595.250.000, va appena rilevato che 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.

Premessi i cenni suesposti sugli stanziamenti del Bilancio in esame, si ravvisa utile aggiungere ad essi alcune ulteriori notizie e considerazioni.

L'importo degli stanziamenti ha avuto, secondo si è già sopra accennato, alcuni ritocchi maggiorativi, ma l'entità degli stessi (vedi pag, preced.) suffraga appena, e in misura assai modesta, l'aumento verificatosi nello sviluppo della rete per circa 3.000 km.

Devesi dunque rilevare che anche nel nuovo esercizio 1954-55 le dotazioni di bilancio *non* consentiranno all'A.N.A.S. di dare neppure il più modesto inizio (un inizio per così dire « simbolico ») a quel complesso di opere — certamente imponente e oneroso — che è a gran voce reclamato dalle Autorità e dalla Stampa, da ceti industriali, commerciali e turistici, dai cittadini tutti, per l'adeguamento della rete delle strade statali alle molteplici esigenze del traffico odierno il quale è in larghissima misura motorizzato, e, come tale, per le sue caratteristiche di velocità e potenzialità, ha necessità imprescindibile di arterie aventi migliori e maggiori coefficienti di funzionalità e, soprattutto, di sicurezza.

È da rammentare che di fronte alla generale richiesta di pronti interventi migliorativi per le comunicazioni interessanti l'intero territorio nazionale, l'A.N.A.S. affrontò in pieno, nel 1952, lo studio del problema e ne trasse le conclusioni formulando un « Programma poliennale di miglioramento e incremento della rete delle autostrade e strade statali » che, dopo essere stato presentato al Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S. e da tale Consesso approvato, fu pubblicato e largamente diffuso e portato particolarmente a conoscenza degli onorevoli senatori e deputati per un'ampia disamina anche ai fini, se del caso, di utili rettifiche e di proficui perfezionamenti ed aggiornamenti.

Si rammenta altresì che la previsione complessiva del « Programma » ammonta a 900 miliardi, e poichè trattasi di provvedere alla eliminazione che deve essere certo graduale — ma il cui inizio non può per un insieme di assai ovvie ragioni essere ormai più ritardato — di situazioni le quali sono in moltissimi casi di grave deficienza, e giungono talora ad essere di intollerabile viziosità, devesi confermare la necessità che il finanziamento dei lavori in questione formi oggetto di *speciali provvidenze* determinando con opportuno criterio di successiva priorità le opere a cui devolvere mano a mano i finanziamenti che risulteranno possibili.

A proposito di questi indispensabili finanziamenti integrativi si stima doveroso rinnovare, anche in questa occasione, la segnalazione che alcune delle entrate dell'Azienda, e precisamente i contributi consolidati indicati alla lettera *b*) dell'articolo 40 del decreto-legge 17 aprile 1948, n. 547, sul provento della *tassa di circolazione sugli autoveicoli* e quello in sostituzione del soppresso contributo integrativo di *utenza stradale,* sono rimasti fissi nelle somme stabilite per l'esercizio 1939-1940, mentre il gettito effettivo delle entrate corrispondenti è aumentato per un'aliquota elevatissima.

Sembra perciò che debbasi prendere nel più serio esame la devoluzione all'A.N.A.S. per l'adempimento dei suoi compiti più urgenti e più gravosi, di una porzione meno irrisoriamente modesta dell'attuale delle entrate in questione, che sono poi quelle inerenti proprio alla gestione della rete viabile dello Stato, specie tra esse l'entrata della *tassa di circolazione sugli autoveicoli,* tassa che fu a suo tempo consolidata appunto per favorire la gestione aziendale.

In secondo luogo, per quanto riguarda i sollecitati finanziamenti integrativi, occorre accennare al problema particolare delle *autostrade.*

Questo problema si presenta sotto un duplice aspetto dovendosi da un lato provvedere alla riparazione ed al modernamento di alcune autostrade costruite a suo tempo da Società private ed ora in gestione all'Azienda (giacchè non è ammissibile che lungo arterie il cui traffico è sottoposto al pagamento di un pedaggio, esso abbia a svolgersi in condizioni di non perfetta sicurezza); e dovendosi d'altro lato affrontare la costruzione di nuove arterie autostradali.

Quanto alle riparazioni e agli ammodernamenti di autostrade esistenti (e in oggi se ne presenta con carattere di grande urgenza la necessità per l'autostrada Firenze-Viareggio e per l'autostrada Milano-Bergamo) è ovvio

che non vi si possa provvedere se non con *adeguati stanziamenti di bilancio*, e nel discutere col Tesoro il bilancio in esame è stata proposta a tal riguardo la questione di carattere generale se, per la gestione delle autostrade, non si debba adottare una impostazione di bilancio diversa da quella adottata in tutti i bilanci precedenti.

Secondo la impostazione preesistente, così le entrate derivanti dalla gestione delle autostrade statali come le spese ad essa inerenti, sono state conglobate nel bilancio dell'A.N.A.S. con tutte le altre entrate e con tutte le altre spese dell'Azienda.

Ma si è fatto rilevare in proposito che se si vuol mantenere a questa specifica gestione aziendale il *carattere « industriale »* che dovrebbe senza dubbio contraddistinguerla, occorre, invece, scorporare l'attivo e il passivo alla gestione stessa afferenti, per destinare alle autostrade quanto da esse si ricava con un gettito che è — notisi bene — ognora crescente con alta aliquota di progressione, e che, pur depurato delle spese di amministrazione e di manutenzione ordinaria, risulta, da scandagli eseguiti sui dati dei recenti esercizi finanziari, di entità tale da pater coprire il costo di interventi migliorativi anche di ingente ammontare.

Posto di fronte a tale questione, il Tesoro non ha ritenuto di accedere alla soluzione innovativa proposta, ed è facile intenderne le ragioni; peraltro, nel consentire la sopra segnalata assegnazione di 250 milioni pei lavori di cui trattasi (ed è purtroppo un'assegnazione assai modesta giacchè il fabbisogno per la Firenze-Viareggio e per la Milano-Bergamo si valuta in via presuntiva rispettivamente in lire 1 miliardo e in lire 500 milioni), ha creduto di istituire all'uopo un nuovo capitolo (il 48), con 250.000.000 adottando una soluzione che non solo non realizza quella caldeggiata in quanto destina alle autostrade (e soltanto per lavori di riparazione e di ammodernamento) un fondo di gran lunga inferiore a quanto da essa si ricava, ma è altresì una soluzione non scevra di inconvenienti in quanto rende più difficile l'adeguamento della spesa per gli interventi suindicati alle effettive necessità.

Per ciò che concerne, poi, la *costruzione di nuove autostrade*, è dalla legge istitutiva dell'A.N.A.S. prevista la possibilità che vi si provveda mediante *« concessioni »* e ciò ha, come è ovvio, importanti riflessi sul problema del relativo finanziamento sia nei riguardi formali, sia e soprattutto nei riguardi sostanziali dell'entità degli oneri da fronteggiare.

In proposito va rilevato che l'adozione del sistema della « concessione » comporta per lo Stato oneri finanziari più ingenti, e ciò spiega perchè, nella trattazione dell'argomento avviata col Tesoro in conseguenza delle molteplici iniziative promosse da Enti pubblici locali, ed assunte da Società private, tendenti le prime a propugnare la realizzazione di nuovi itinerari autostradali, e dirette le seconde ad ottenere la concessione per la costruzione e per la gestione di tali nuove arterie, il Tesoro ha mostrato di preferire che le nuove autostrade siano da *costruire « direttamente »* a cura di questa *Azienda*. Questa, peraltro, non può non formulare al riguardo le più serie riserve giacchè la costruzione e cura diretta implica, specie per quanto attiene alla progettazione, una disponibilità di mezzi in genere e soprattutto di personale specificatamente idoneo, che trascende di gran lunga le possibilità odierne dell'A.N.A.S. Pertanto la costruzione a cura diretta non può essere attuata, a giudizio dello scrivente, che solamente nei casi di tronchi autostradali di limitata lunghezza, o di meno gravosa progettazione, come potrebbero essere, per dare qualche esempio, i tronchi di raccordo ai due imbocchi della Voltri-Albissola (anch'essa ora in costruzione a cura diretta dell'A.N.A.S.), il tronco Serravalle-Milano in prosecuzione della Genova-Serravalle, ecc.

Comunque, va posto bene in chiaro che così come occorrerà un *provvedimento legislativo* speciale di *finanziamento* nel caso che si decida, in sede competente, di dar seguito a qualche proposta di *« concessione »*, del pari occorrerà un finanziamento integrativo speciale se si vorrà che l'A.N.A.S. provveda direttamente alla costruzione di qualche tronco autostradale, giacchè lo stanziamento previsto nel competente capitolo (capitolo 47) di lire 5.400.000.000 del bilancio in esame non consente, ove si tenga conto dei fondi destinati

alla Genova-Savona e delle altre esigenze da fronteggiare per interventi tecnici di altra natura, alcuna iniziativa per nuovi tronchi autostradali.

Del resto, non soltanto per eventuali lavori inerenti alle autostrade ma anche per lavori aventi altro carattere ed altra finalità appaiono senz'altro indispensabili opportuni e congrui appositi stanziamenti supplementari. Trattasi anzitutto della riparazione dei danni ingentissimi verificatisi quasi in tutto il territorio nazionale per le eccezionalissime avversità metereologiche della stagione autunno-invernale scorsa. Al riguardo sono state già fatte le richieste del caso. In secondo luogo, va fatto e tenuto presente che proprio in occasione delle avversità suaccennate si è dovuto constatare:

1) la necessità che sia istituito nel bilancio dell'A.N.A.S., con adeguata dotazione, uno stanziamento apposito per i lavori « *di pronto intervento* » in maniera da non essere costretti per fronteggiare le relative esigenze, a sconvolgere, per così dire, la preordinata programmazione di quelle opere molteplici, di varia natura, e saltuariamente ubicate, che vanno sotto la dizione di « riparazioni straordinarie, consolidamenti, opere di difesa, rettifiche e sistemazioni saltuarie » e che, quand'anche connessi a frane, alluvioni, ecc., son ben distinte così nelle caratteristiche come nel tempo dell'esecuzione, dai « *lavori di pronto intervento* »;

2) la necessità che siano concessi pure fondi adeguati per integrare la dotazione dei *mezzi meccanici* di opportuna potenzialità occorrenti per lo *sgombero della neve*, e per costituire altresì una idonea e completa organizzazione per attuare con successo i relativi interventi, costruendo secondo un piano di dislocazione diligentemente studiato, i *ricoveri* per i *mezzi* suddetti e per il *personale* addettovi, nonchè per la eventuale manovalanza ausiliaria, dotando i ricoveri stessi di pontiradio, e adottando in genere ogni accorgimento affinchè il servizio, all'occorrenza, funzioni in modo pienamente rispondente allo scopo.

Ad integrazione ed a titolo illustrativo di quanto fin qui detto sull'argomento « lavori » si fa riferimento all'*allegato A*) nel quale sono segnalate le opere principali a cui si è dato corso nel corrente esercizio 1953-1954.

Per quanto riguarda l'« organizzazione » degli Uffici e dei servizi dell'A.N.A.S. si giudicano meritevoli di segnalazione i cenni seguenti:

I. — Col 1° luglio 1953 è stato dato inizio al funzionamento del Compartimento della viabilità per l'Umbria, con sede in Perugia, la cui giurisdizione non è, peraltro, ancora integrale, per deficienza di personale.

II. — Circa, appunto il personale è stato nell'esercizio in corso, proseguita e portata quasi a compimento la sistemazione nei ruoli organici e nei ruoli speciali transitori di quasi tutto il personale non di ruolo dell'Azienda secondo le norme speciali contenute nelle disposizioni legislative concernenti il suo ordinamento, e secondo le disposizioni generali emanate in materia. Malgrado ciò si rileva ancora un largo vuoto nella categoria degli *ingegneri*, che è proprio quella che per le esigenze dei servizi dovrebbe, invece, non presentare deficienze. Si tenta, com'è ovvio, di riparare mediante concorsi, ma il risultato purtroppo non è risolutivo giacchè scarso è il numero dei concorrenti, pochi di essi si appalesano meritevoli di assunzione, e pochissimi infine son quelli che non rinunciano, dopo breve esperienza, all'ulteriore permanenza in servizio.

È in atto un concorso per 33 posti ma si prevede che i risultati non saranno soddisfacenti, considerato che le cause ben note a cui va addebitata la diserzione degli elementi capaci da simili concorsi statali, non sono ancora eliminate.

A ridurre la conseguenza di questa carenza di personale tecnico dirigente la Commissione prospetta la possibilità di ritardare il collocamento a riposo di elementi riconosciuti di speciale competenza e con mansioni di maggior responsabilità.

III. — Altra gravissima deficienza si constata, poi, nel personale dei cantonieri, ove si contano circa 800 vacanze rispetto ai posti di organico, per contro le esigenze sono notevolmente accresciute per la statizzazione,

recentemente sancita, di oltre Km. 2.900 di strade già provinciali. Sia per aver modo di coprire i posti vacanti, sia per incrementare l'organico adeguatamente all'aumento della rete sono stati predisposti appositi provvedimenti legislativi, ma ancora si attende l'esito di queste iniziative. È qui opportuno rammentare che, per quanto concerne le strade di nuova classifica, da parecchie amministrazioni provinciali e anche da parlamentari è stato richiesto che a presidiare le dette strade siano ancora adibiti i cantonieri provinciali già addettivi, previo assorbimento dei medesimi nei ruoli dell'A.N.A.S. A tali richieste si è data risposta negativa sia perchè l'accennato assorbimento non è legalmente realizzabile, sia perchè la classificazione in parola è la risultante di accordi convenuti secondo i quali il personale cantonieri addetto alle strade ora statizzate deve rimanere alle Provincie per presidiare le strade comunali che esse debbono assumere in sostituzione di quelle passate nella rete statale. Tale criterio negativo non può ora che essere confermato.

IV. — Le doverose segnalazioni fatte ai punti II e III, vanno tuttavia integrate con l'assicurazione che alle deficienze si sopperisce, nella maggior misura, e nel più conveniente modo possibile, con *spostamenti almeno temporanei di personale* dei compartimenti meno gravati a quelli più impegnati. Così, ad esempio, si è provveduto a inviare in missione in Sicilia, con opportuno avvicendamento, un congruo numero di elementi tecnici (ingegneri e geometri) per poter svolgere con celere ritmo il ponderoso complesso di opere che colà vanno attuate in sede di realizzazione del programma dei 40 miliardi destinati alla modernizzazione integrale delle strade del Mezzogiorno e delle Isole. Ma è ovvio che queste provvidenze, mentre comportano oneri non lievi per l'Amministrazione, hanno una efficacia contingente e lasciano il problema sostanzialmente insoluto.

V. — Altro problema pure ancora da risolvere in tema di personale è, infine, quello della *carriera degli agenti stradali* (cantonieri) cui mal si adattano le norme che regolano quelle del personale subalterno, a cui gli agenti stessi sono equiparati. Al riguardo è stato da molto tempo presentato all'esame preventivo degli organi competenti un apposito disegno di legge, ma, specialmente a cagione della asserita connessione (in verità discutibile) di tale proposta con la *riforma della burocrazia,* la proposta stessa non ha finora avuto corso. Occorrerà pertanto rinnovare le sollecitazioni già più e più volte avanzate, e condurre in porto il divisato nuovo ordinamento a cui sono legati tanto il buon funzionamento del servizio, quanto le legittime aspettative di dipendenti particolarmente benemeriti.

VI. — Un argomento che si ritiene, poi, meritevole pur esso di cenno, non fosse altro che per il suo riflesso economico nella parte delle previsioni attive, cioè delle entrate, è quello del *monopolio della pubblicità* lungo le strade statali, attribuito per legge all'A.N.A.S. che ne ricava proventi notevoli. Sono note le critiche vivaci e molteplici mosse a tale gestione aziendale e particolarmente per le interferenze tra lo sviluppo della cartellonistica stradale e le esigenze della protezione panoramica e della sicurezza della circolazione. La questione ha formato oggetto di uno studio approfondito da parte di una Commissione nominata in seno al Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S. e le conclusioni di detto studio, ispirate al duplice criterio della riduzione degli impianti pubblicitari (per quantità e supercie) e dell'aumento delle tariffe, anche a scopo di rarefazione, sono state raccolte in uno schema di decreto su cui si attendono le superiori decisioni.

Ad integrazione di quanto già esposto sulla viabilità ordinaria si rileva come durante l'esercizio in corso 1953-1954 sono stati portati a termine la ricostruzione di ponti distrutti dalla guerra e di cui all'*allegato B* per un ammontare di lire 1.116.000.000 e sono in costruzione:

1) il ponte sull'Adige a Cavanella (Venezia)

2) il ponte sull'Adige a Taglio di Po (Rovigo)

3) il ponte sul Quirino presso Guardiareggia (Campobasso)

Opere a pagamento differito:

La legge 12 luglio 1949, n. 460, ha dato la possibilità di svolgere un importante programma di lavori che nell'àmbito della viabilità ordinaria ammontano ad un insieme di 37 opere per complessive lire 3.387.000.000 di cui 3.204.839.872 per opere già appaltate e le residue in corso di appalto.

Vedi *allegato C.*

Opere stradali in zone depresse dell'Italia settentrionale e centrale:

Sulla spesa di 200 miliardi autorizzata con legge 18 agosto 1950, n. 647 e successive 2 gennaio 1952, n. 10 e 25 luglio 1952, n. 949, per il decennio 1950-1951 — 1959-1960 sono stati assegnati alla viabilità ordinaria 50 miliardi in ragione di 5 miliardi annui.

Nel primo triennio (1950-1951 — 1952-1953) sono state stanziate lire 15 miliardi e, nei limiti di tale importo il Comitato dei ministri per le opere straordinarie nell'Italia settentrionale e centrale ha a suo tempo approvato il relativo programma di opere che sono ormai gran parte eseguite o in avanzato corso di esecuzione.

Per l'ulteriore settennio (1953-1954 — 1959-1960) il detto Comitato ha già approvato il relativo *programma* per la residua spesa autorizzata di lire 35 miliardi, ripartite, così come per il primo triennio, fra le dieci regioni dell'Italia settentrionale e centrale in relazione alle rispettive esigenze ed in ragione di complessive lire 5 miliardi per ciascun esercizio.

Nel primo anno del settennio (1953-1954) si è proceduto alla ultimazione delle opere del primo triennio ed alla esecuzione di un primo gruppo di opere del programma settennale.

Nel prossimo esercizio 1954-1955 si procederà alla esecuzione di un secondo gruppo di opere del medesimo settennale fino a concorrenza dello stanziamento annuo di lire 5 miliardi, ripartite in bilancio di 11 capitoli di spesa, di cui uno in gestione all'Amministrazione centrale per le opere ammissibili a contributo e per quelle da eseguire in concessione e dieci in gestione dei competenti Provveditorati alle opere pubbliche per le opere da eseguire a totale carico dello Stato.

SUSSIDI.

Altra fonte di attività in materia viaria di interesse comunale è quella che promana dalla applicazione delle disposizioni contenute nell'articolo 321 della legge organica sui Lavori pubblici disciplinata dal Regolamento 16 giugno 1904, n. 445.

In virtù di queste disposizioni può essere concesso un sussidio di *un quarto* della spesa a opere della viabilità (escluse le manutenzioni) comunali, semprechè il Comune abbia eseguito in tutto o in parte il lavoro con propri mezzi, e dimostri che l'onere del proprio bilancio non possa sopportarne, per intero la spesa.

Normalmente vengono stanziati nel bilancio 25 milioni annui (nel bilancio attuale 1954-1955 sono stati stanziati 35.000.000); ma data la bontà del provvedimento atto a sanare difficili situazioni nell'economia dei Comuni volenterosi, sarebbe auspicabile che negli esercizi dei bilanci futuri venisse stanziata una somma almeno quattro volte superiore a quella dell'esercizio attuale.

Nello scorso esercizio 1952-1953 sono stati concessi i seguenti sussidi:

1) Comune di Chiavenna (Sondrio) S. C. Guglielmo Marconi . L.	513.340
2) Comune di Cornuda (Treviso) pavimentazione strade del centro di Cornuda	3.085.176
3) Comune di S. Bonifacio (Verona) costruzione passarella pedonale sul torrente Chiampo . .	1.000.000
4) Comune di Ponzone (Alessandria) pavimentazione Viale Guglielmo Marconi	550.000
5) Comune di Todi (Perugia) ricostruzione muro pericolante a sostegno del Piazzale delle Scuole .	375.000
Da riportare . . . L.	5.523.516

Riporto . . . L.	5.523.516
6) Comune di Belfiore (Verona) sistemazione strada Belfiore-Galliero . . . . . L.	16.250.000
7) Comune di Abano (Padova) sistemazione strada Abano-Pencarolo	8.500.000
Totale . . . L.	30.473.516

APPLICAZIONE DELLA LEGGE 3 AGOSTO 1949, N. 589, E DELLA LEGGE 15 FEBBRAIO 1953, N. 184.

Sono state finora disposte, in linea di massima, assegnazioni di contributi per nuovi lavori per un importo di oltre 13 miliardi e sono stati inoltre emessi decreti di concessione definitiva dei contributi stessi per un importo di lavori di circa 4 miliardi.

Il fabbisogno per il prossimo esercizio potrà essere calcolato soltanto dopo che gli uffici del Genio civile, a norma dell'articolo 1 della citata legge, avranno qui trasmesse le domande loro pervenute entro il 31 dicembre u. s., con le graduatorie di urgenza. Data, però, la maggiore sfera di applicazione della legge medesima in confronto alla precedente in data 3 agosto 1949, n. 589, si può senz'altro presumere che il fabbisogno supererà di molto i limiti ristretti dello stanziamento già previsto, per cui si segnala nuovamente la necessità ed urgenza di una sua congrua integrazione.

CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE PUBBLICHE.

Le suaccennate possibilità d'intervento dello Stato per realizzare quel miglioramento della viabilità che è ormai tanto urgente in conseguenza del continuo sviluppo del traffico, saranno notevolmente integrate a seguito di quel deciso miglioramento della sistemazione e manutenzione della viabilità, ed in particolar modo di quella comunale, che si realizzerà con un nuovo inquadramento delle strade stesse.

Dopo accurato esame del complesso problema, tale inquadramento è stato concretato in un disegno di legge già in corso di esame presso i dicasteri interessati.

Tale provvedimento interessa soprattuto il passaggio della parte più importante della viabilità comunale — trattasi di circa 60.000 chilometri — alle Provincie che, per i relativi oneri di sistemazione e manutentorî, potranno ottenere contributi adeguati alle effettive esigenze di bilancio, secondo un sistema di finanziamento accuratamente studiato.

Anche le strade di bonifica sono state con tale provvedimento inquadrate, onde impedirne il progressivo deterioramento.

COSTRUZIONI, SEGNALETICA E PUBBLICITÀ LUNGO LE STRADE.

Trattasi di tre problemi la cui soluzione contribuirà notevolmente a migliorare il traffico ed a prevenire gli incidenti stradali.

Per le costruzioni e le piantagioni è stato già diramato apposito disegno di legge che modifica le norme vigenti, stabilendo distanze di rispetto più adeguate alle odierne esigenze del traffico.

Quanto alla segnalistica stradale, da ripristinare in seguito alle distruzioni causate dagli eventi bellici e da integrare per corrispondere alle aumentate esigenze degli utenti, si provvederà quanto prima a dare applicazione alla Convenzione di Ginevra del 1949, essendosi proprio in questi giorni chiarita l'inopportunità di aderire alla proposta formulata da un gruppo di esperti dell'O.N.U. per l'adozione di un nuovo sistema mondiale di segnalazione, proposta che aveva costretto a rinviare l'applicazione della detta Convenzione.

Con la segnaletica sarà aggiornata anche la disciplina della pubblicità stradale per infrenarne la disordinata invadenza, in accoglimento anche dei ripetuti voti avutisi in materia.

NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE.

Relativamente al servizio delle nuove costruzioni ferroviarie va innanzi tutto rilevata la necessità della ricostituzione della apposita *Direzione generale* e del *ruolo*.

L'argomento è stato da tempo trattato anche in relazione ai reiterati tentativi di assorbimento del servizio da parte del Ministero dei trasporti manifestandosi sempre parere nettamente contrario, anzi auspicandosi una decisa azione contraria perchè resti definitiva la competenza del Ministero dei lavori pubblici.

L'attribuzione al Ministero dei lavori pubblici dei compiti delle NN.CC.FF. rientrava nel concetto del legislatore del tempo, come risponde tuttora, ad un un criterio e ad un intendimento del tutto razionale (dovrebbe anzi dirsi il *solo* razionale), secondo il quale al Ministero dei lavori pubblici per una specifica competenza e per sua idoneità organizzativa, devono essere assegnati tutti i compiti di costruzione di opere pubbliche. In virtù appunto di tale criterio vennero assegnate nel passato al Ministero dei lavori pubblici, e sono tuttora nella sua competenza, la costruzione di scuole, di caserme, di altre opere necessarie al funzionamento di altre amministrazioni statali e al soddisfacimento delle più varie esigenze pubbliche, e, appunto, anche le costruzioni ferroviarie. E sono note le vive e giustificatissime critiche cui è sempre andato incontro l'assegnazione all'Agricoltura delle opere di bonifica idraulica, che coll'agricoltura propriamente detta non hanno nulla a che fare tecnicamente. Se dovesse prevalere per le costruzioni ferroviarie un diverso criterio, non si vede come, applicandosi l'applicazione del medesimo, non si dovesse e potesse pervenire al ritorno delle Costruzioni scolastiche alla pubblica istruzione e delle caserme al Ministero della difesa, nonchè all'assegnazione delle opere marittime al Ministero della marina mercantile, degli impianti idroelettrici al Ministero dell'industria, e, infine, come già si opinerebbe da taluno, della viabilità intera al Ministero dei trasporti; la quali cose, mentre dal punto di vista del progresso organizzativo rappresenterebbe un cammino a ritroso in quanto esigerebbe la costituzione presso i vari Ministeri di tante piccole amministrazioni dei lavori pubblici, significherebbero, oltre a tutto, anche la fine del Ministero dei lavori pubblici.

Nè è da dire che sia ben diverso il caso delle costruzioni ferroviarie, svolgendo già il Ministero dei trasporti un'attività costruttiva in materia di riparazioni e di miglioramenti di linea, curata da apposito servizio. Nel Ministero dei lavori pubblici esiste già un organismo perfettamente specializzato nelle costruzioni ferroviarie, il quale possiede una lunga e brillante tradizione ed una propria particolare fisionomia organizzativa del tutto aderente alle esigenze dei suoi compiti, ed al quale sono appartenenti ed appartengono tuttora tecnici ferroviari di indiscusso ed alto valore.

Del resto le specializzazioni tecniche, come imprescindibile esigenza funzionale, esistono già nel Ministero dei lavori pubblici, nè la tecnica ferroviaria può affermarsi esigere una più accentuata specializzazione di quella che non comporti, ad esempio, la costruzione di opere marittime o di impianti idroelettrici. Sembra che si dovrebbe anzi affermare il concetto che il Ministero dei trasporti è una amministrazione di mero esercizio del traffico e di mera specializzazione nella tecnica dei veicoli (ferroviari o stradali che siano), lasciandosi invece al Ministero dei lavori pubblici l'attività relativa alle costruzioni, ricostruzioni e riparazioni delle opere ferroviarie. Secondo siffatto più organico criterio il Ministero dei lavori pubblici dovrebbe — il che finora per cause indipendenti da esso non è avvenuto — provvedere, oltrechè alle NN.CC. FF., anche a tutte le ricostruzioni in dipendenza delle distruzioni belliche, alle grandi riparazioni, a raddoppi di linee, e via dicendo.

D'altro canto il disimpegno delle NN.CC. FF. da parte del Ministero dei lavori pubblici non ha mai dato luogo ad inconvenienti di alcuna specie, in dipendenza del fatto di essere curato da una Amministrazione diversa da quella dell'esercizio ferroviario. Il servizio delle NN.CC.FF. ha mantenuto sempre con la Direzione generale delle Ferrovie sistematici contatti che rispondono ormai ad una tradizione facente parte della stessa funzionalità del servizio; per mezzo di essi non solo la Direzione generale delle ferrovie viene sentita in merito alla opportunità di ogni iniziativa che tocchi il quadro organico delle comunicazioni ferroviarie, ma ogni problema la cui soluzione richieda il preventivo accordo tra le due Amministrazioni viene discusso e

risolto, mentre ogni altra attività che concerne la gestione esecutiva dei lavori ferroviari come opere pubbliche viene dal servizio curata secondo le norme e i criteri propri a siffatta gestione eseguiti dal Ministero dei lavori pubblici.

Il servizio delle nuove costruzioni ferroviarie svolge nel campo della esecuzione di nuove ferrovie una notevole attività, a mezzo di undici Uffici periferici e degli Uffici centrali, tecnici e amministrativi.

Attualmente sono in corso i lavori per il completamento delle seguenti ferrovie:

1) tronco Savona-Altare della ferrovia Savona-Altare-San Giuseppe di Cairo;

2) parco merci di Savona della ferrovia Savona-Altare-San Giuseppe di Cairo;

3) ferrovia Portogruaro-Bertiolo-Sasseto con diramazione Bertiolo-Udine;

4) raccordi ferroviari di Bologna (soppressione passaggio a livello esistente nella linea Bologna-Venezia in prossimità della stazione di Bologna-Corticella;

5) ferrovia Rimini-Novafeltria (riparazione di danni bellici);

6) ferrovia Aulla-Lucca;

7) ferrovia Perugia-Chiusi-Tronco Ellera-Tavernelle (il tronco Ellera-Tavernelle è stato aperto all'esercizio il 16 maggio 1953. Sono attualmente in corso lavori vari richiesti nella visita di consegna alle Ferrovie);

8) ferrovia Maccarese-Roma smistamento;

9) sistemazione ferroviaria del porto di Napoli;

10) ferrovia Villamassargia-Carbonia;

11) ferrovia di circonvallazione di Palermo;

12) ferrovia Caltagirone-Gela.

Il 7 febbraio 1954 è stata attivata all'esercizio il tronco Savona-Altare della ferrovia Savona-Altare-San Giuseppe di Cairo, la cui spesa totale è stata di lire 930.000.000 di cui lire 108.000.000 fino al 1941; rapportando tale somma al valore attuale della lira, l'anzidetta spesa complessiva sale a 6.222.000.000 lire. Sono in corso ancora pochi lavori richiesti nella visita di consegna alle Ferrovie per lire 27.000.000.

È in via di ultimazione ed è stato consegnato provvisoriamente all'esercizio il primo tronco della linea di circonvallazione per l'allacciamento della stazione di Palermo Lolli con gli impianti del porto. Per tale opera è stata sostenuta una spesa di lire 886 milioni.

Inoltre, a cura dell'Ufficio tecnico di progettazione, sono in corso, oltre la compilazione delle proposte di appalto relative al completamento delle suindicate linee, anche gli studi di progetti riguardanti le seguenti nuove linee:

1) spostamento della linea Genova-Ventimiglia nel tratto fra Varazze e Savona;

2) completamento del nodo ferroviario di Roma:

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

b) allacciamento della linea Roma-Pisa con la direttissima Roma-Napoli, col raccordo con la Roma-Cassino;

3) ferrovia (Bari) Gruppo Appula-Altamura-Matera-Metaponto;

4) ferrovia Paola-Cosenza;

5) ferrovia Garessio-Imperia;

6) parco di smistamento merci a Ronchi dei Legionari, destinato a facilitare le manovre dei treni da e per Trieste;

7) ferrovia Rieti-Fara Sabina;

Gli Uffici periferici delle nuove costruzioni ferroviarie di Bologna, Napoli, Roma e Palermo hanno eseguito ed eseguono tuttora importanti lavori per conto dei Provveditorati alle opere pubbliche.

Infine il Servizio delle nuove costruzioni ferroviarie ha pure l'incarico di provvedere alla costruzione dell'aeroporto intercontinentale di Roma (Fiumicino).

Tale opera è compresa tra quella a *pagamento differito* di cui alla legge 12 luglio 1949, n. 460, ed attualmente sono in corso lavori per lire 2.290.000.000, al netto di quelli già eseguiti al 31 gennaio 1954.

per lire 2.290.000.000, al netto di quelli già eseguiti al 31 gennaio 1954.

Saranno prossimamente appaltati lavori per altre lire 667.000.000.

Per il completamento dell'opera è stata chiesta l'assegnazione al Ministero del tesoro di altri sette miliardi.

* * *

Attualmente sono in corso di esecuzione lavori per i seguenti importi:

a) per costruire di nuovo linee (al netto dei lavori già contabilizzati)	L.	5.273.585.000
b) per l'aeroporto intercontinentale di Roma-Fiumicino (al netto dei lavori eseguiti al 31 gennaio 1954)		2.290.000.000
Totale lavori in corso	L.	7.563.585.000

RIPRISTINO CASE DI ABITAZIONE.

In applicazione delle successive disposizioni legislative legge 10 aprile 1947, n. 261 e legge 25 giugno 1949, n. 409 e legge 27 dicembre 1953, n. 968, tendenti a favorire e stimolare l'attività dei sinistrati di guerra per il ripristino delle loro case con *contributi vari* in *capitale* e in *annualità* trentennali (quest'ultimo variabile dal 4 per cento al 5 per cento della spesa), l'opera di riparazione delle case danneggiate *può dirsi quasi integralmente raggiunta* e si potè conseguire tale risultato perchè, quando è venuta a mancare l'iniziativa privata, è intervenuto lo Stato, per ragioni di interesse pubblico a curare la esecuzione dei lavori salvo recupero, dilazionabile nel tempo (20 annualità), di quote parte (due terzi) della spesa.

I contributi rateali, complessivi dei concorsi per ammortamento dei mutui finora concessi ai proprietari per la riparazione e ricostruzione dei loro fabbricati di abitazione sinistrati dalla guerra corrispondono:

a) per le ricostruzioni:

dall'inizio al 31 gennaio 1954 all'attuale annualità di	L.	2.748.876.705,20
dal 1° luglio 1953 al 31 gennaio 1954 all'attuale annualità di		550.394.043 —

b) per le riparazioni:

dall'inizio al 31 gennaio 1954 all'attuale annualità di		209.947.857 —
dal 1° luglio 1953 al 31 gennaio 1954 all'attuale annualità di		16.092.905 —

I vani ricostruiti col contributo dello Stato da privati, da Istituti autonomi per le case popolari e dell'I.N.C.I.S., dall'inizio al 31 gennaio 1954 sono n. 245.015 per un importo lavori di lire 90.040.536.000. Durante il periodo 1° luglio 1953-31 gennaio 1954 i vani ricostruiti sono n. 28.983 per un importo lavori di lire 10.669.619.000.

I vani riparati col contributo dello Stato dall'inizio al 31 gennaio 1954 sono n. 3.915.546 per un importo di lavori di 153.775.803.000 lire. Durante il periodo 1° luglio 1953-31 gennaio 1954 i vani riparati sono 67.426 per un importo lavori di lire 5.096.847.000.

Come è noto ai sensi dell'articolo 73 della legge 27 dicembre 1953, n. 968, sul risarcimento dei danni di guerra, rimane la competenza dell'Amministrazione dei lavori pubblici nella trattazione di tutte quelle pratiche per le quali, alla data di entrata in vigore (15 gennaio 1954) della legge stessa, sia stata concessa l'autorizzazione all'inizio delle opere.

Dagli accertamenti in proposito espletati presso tutti gli uffici del Genio civile risulta che dovranno essere definite dall'Amministrazione dei lavori pubblici complessivamente n. 137.232 pratiche per un importo lavori di lire 114.846.140.195 distinto come segue:

a) pratiche per le quali va corrisposto il contributo del 4 per cento annuo n. 7.953 per un importo lavori di	L.	80.400.081.571
b) pratiche cui va corrisposto il contributo dell'80 per cento n. 127.235 per un importo di		30.145.666.001

c) pratiche cui va corrisposto il 5 per cento annuo sulla metà della spesa n. 2.044 un importo lavori di 4.300.392.623

COSTRUZIONI DI CASE PER I SENZATETTO.

Per venire incontro, almeno in parte, al bisogno delle numerosissime famiglie rimaste prive di alloggio, in base alle medesime leggi surriferite; ed alla legge 1° ottobre 1951, n. 1141, lo Stato ha provveduto dall'inizio dell'attività al 31 gennaio 1954 alla costruzione di vani n. 305.994 per un importo lavori di lire 98.067.151.000 e calcolando in media tre vani per alloggi si ha un totale di circa 102.000 alloggi.

Durante il periodo dal 1° luglio 1953 al 31 gennaio 1954 sono stati costruiti 9.814 vani di abitazione per un importo lavori di lire 4.652.421.000.

Per incrementare le nuove costruzioni con l'articolo 12 della legge 2 luglio 1949, n. 408 si è fatto ricorso al sistema del cosiddetto « raddoppio », lo Stato, cioè, può cedere in proprietà agli Enti gestori (di norma *Istituti autonomi per le case popolari,* ed in via eccezionale i Comuni) degli alloggi per senzatetto costruiti dallo Stato, a condizione che gli Enti medesimi costruiscano un complesso abitativo equivalente a quello statale. In tal caso lo Stato concede, inoltre, un contributo dell'1 per cento per 35 anni sulla spesa occorsa per erigere le nuove costruzioni.

In applicazione di tale norma, fino al 31 gennaio 1954 sono stati stipulati ed approvati con gli enti predetti n. 18 contratti riguardanti la costruzione di 1.485 alloggi per un importo complessivo di lire 3.163.940.000 col contributo annuo di lire 31.639.400 a *carico dello Stato per 35 anni.*

Dalle cifre, come sopra esposte, è dato rilevare ed apprezzare il notevole intervento compiuto dallo Stato a favore dei senzatetto. È doveroso, però, dire che resta ancora molto da fare in tale settore, data la vastità dei danni prodotti dalla guerra. Per risolvere il problema occorrerebbe procedere alla costruzione di non meno *15 mila nuovi alloggi* con una spesa di circa *30 miliardi* in capitale.

ATTUAZIONE DI PIANI DI RICOSTRUZIONE.

I Comuni gravemente danneggiati dalla guerra hanno l'obbligo (decreti legislativi 10 marzo 1945, n. 154 - 10 aprile 1947, n. 261 - 17 aprile 1948, n. 740, sostituiti dalla legge 27 ottobre 1951, n. 1402) di attuare il piano di ricostruzione dell'abitato.

I Comuni che si trovino nell'impossibilità per ragioni tecnico-finanziarie, di provvedere all'attuazione del proprio piano di ricostruzione, possono chiedere l'intervento dell'Amministrazione dei lavori pubblici che, entro i limiti dei fondi stanziati in bilancio, provvede alla esecuzione dei lavori (articoli 11 e 12 della legge 25 giugno 1949, n. 409, sostituiti dagli articoli 15 e 16 della legge 27 ottobre 1951, n. 1402).

I Comuni che hanno l'obbligo del piano di ricostruzione sono 359, di essi 150 hanno chiesto l'intervento dello Stato e per 144 è stato emanato il decreto di intervento.

Il finanziamento globale effettuato dallo Stato per attuare i piani di ricostruzione ammonta in base alla legge 25 giugno 1949, n. 409 in capitale a lire 11.105.928.624 pari alle annualità trentennali anticipate di lire 688.053.900 ed in base alla legge di bilancio per il corrente esercizio finanziario 1953-54 ammonta in capitale a lire 968.464.414 corrispondente in annualità trentennali anticipate in lire 60.000.000.

Con tali fondi già interamente assegnati, si sono potuti finanziare in tutto o in parte del fabbisogno 84 piani di ricostruzione dei Comuni tra i più sinistrati dalla guerra.

In 35 Comuni i lavori sono in corso di esecuzione, in altri 40 Comuni si prevede prossimo l'inizio dei lavori, mentre, a non lunga scadenza, si prevede l'inizio dei lavori nei rimanenti nove Comuni compresi tra quelli finanziati.

Fino al 31 gennaio 1954 sono stati assunti, per l'attuazione dei piani di ricostruzione impegni definitivi per un importo in capitale di lire 6.440.623.102 corrispondente ad un importo in annualità trentennali anticipate di lire 399.020.753.

Durante il periodo 1° luglio 1953 - 31 gennaio 1954 gli impegni definitivi assunti per l'attuazione dei detti piani ammonta in capitale a lire 1.807.746.814 pari alle annualità trentennali anticipate di lire 111.996.690.

Col nuovo limite di impegno di lire 50.000.000 che con la legge di bilancio per l'esercizio 1954-55, viene autorizzato per l'attuazione in concessione, a pagamento differito, dei piani di ricostruzione, potrà provvedersi in minima parte al finanziamento dei relativi lavori, tenuto conto che per il completamento dei piani già finanziati occorre una somma in capitale di circa 11 miliardi, mentre restano ancora 60 Comuni per i quali è stato emanato il decreto di intervento e non è stato possibile finanziare alcun lotto di lavori per mancata disponibilità di fondi.

Anche per i piani di ricostruzione, sarebbero quindi, necessari ulteriori finanziamenti per un importo di programmazione di lire 20 miliardi in capitale.

* * *

In proposito è da rilevare la necessità che senza l'attuazione dei piani di ricostruzione, senza cioè la sistemazione o creazione della rete stradale e dei relativi servizi, non può svilupparsi la ricostruzione e le nuove costruzioni di edifici pubblici e privati.

URBANISTICA.

In questo settore si è venuta accentuando quella ripresa che, fortemente influenzata dall'intenso sviluppo edilizio, cerca di adeguarsi a questo, al fine di realizzare il migliore assetto delle nostre città. L'opera del Ministero è stata e continua ad essere di *controllo*, di *impulso* e di *assistenza*, secondo i princìpi della legge urbanistica.

Risultano finora approvati 278 piani di ricostruzione sui 359 inclusi in elenco (vedi allegato *D*), mediante i quali si è data la possibilità a molti piccoli Comuni di avere un piano urbanistico ed ai grandi Comuni l'opportunità di risolvere i problemi inerenti alla ricostruzione dei quartieri distrutti.

Anche nel campo dei piani regolatori si è venuto manifestando un fervore di iniziative che il Ministero non manca di incoraggiare. In questi ultimi tempi sono stati approvati otto piani regolatori generali redatti in conformità della legge urbanistica, fra cui quello di Milano. Sono in corso di istruttoria *32 piani*, alcuni dei quali concernenti importanti capoluoghi di Provincia.

Devesi poi fare parola dell'avvio dato agli studi della pianificazione territoriale in tutte le regioni d'Italia: sono stati istituiti all'uopo numerosi comitati direttivi per l'elaborazione dei piani regionali ed apprestati altresì a cura del Ministero gli occorrenti studi preliminari su scala nazionale.

Per quanto riguarda infine i regolamenti edilizi, il Ministero ha procurato di stimolare i Comuni, affinchè *adeguino i regolamenti* stessi alle disposizioni della *legge urbanistica*.

A partire dal 1951 — epoca nella quale ha cominciato a manifestarsi in questo campo un apprezzabile risveglio — sono pervenute in complesso al Ministero dei lavori pubblici *n. 224 domande* per l'approvazione di nuovi regolamenti edilizi o di modifiche di regolamenti vigenti. Per quanto la procedura istruttoria prevista dalle vigenti norme sia molto lunga e complessa, e non sempre i Comuni si dimostrano correnti, tuttavia si è procurato di dare anche a questa parte del servizio il maggiore impulso.

OPERE IGIENICHE.

In questa materia occorre distinguere tra opere eseguite a cura diretta dello Stato ed opere assistite dal contributo governativo.

Le prime sono quelle finanziate in base alla legge 10 agosto 1950, n. 647, e consistono nella costruzione di *acquedotti*, in base al programma decennale determinato dall'apposito Comitato dei ministri per lire 30 miliardi. Cospicui i risultati finora raggiunti, giacchè sono stati approvati e appaltati importanti lavori per un totale di circa 15 miliardi nelle regioni dell'Italia centro-settentrionale. Si unisce un prospetto di tutte le opere, distinto per regioni (allegato *E*).

La proroga di dette provvidenze, giusta disegno di legge che sta dinanzi al Parlamento, varrà ad assicurare i maggiori stanziamenti, occorrenti per completare alcune opere importanti comprese nel programma originario e a realizzare altre opere riconosciute indispensabili.

Quanto alle opere della seconda categoria, e cioè quelle assistite dal contributo statale

ai sensi delle leggi 3 agosto 1949, n. 589 e 15 febbraio 1953, n. 82, notevole è l'apporto dato per agevolare la esecuzione delle opere igieniche comunali indispensabili per il vivere civile. Infatti, in poco più di un quadriennio sono stati promessi contributi in rapporto ad una spesa complessiva di lire 95.691.493.000 di cui lire 34.725.616.000 per *acquedotti*, lire 22.359.584.000 per *fognature*, L. 21.612.940.000 per *ospedali*, lire 5.870.000.000 per *cimiteri* e lire 11.123.152.000 per *opere igieniche minori*. Si unisce un prospetto (allegato *F*) nel quale, di contro agli importi delle premesse, sono riportati gli importi delle concessioni di contributo disposte con formali decreti, in modo da far risultare il numero delle pratiche effettivamente perfezionate, e quindi indicative ai fini dell'esecuzione dei lavori. Anche in questa occasione l'andamento delle statistiche conferma che le percentuali più elevate di pratiche condotte a termine si sono riscontrate nell'Italia settentrionale e centrale, anzichè nel Mezzogiorno, dove i Comuni non hanno dimostrato, purtroppo, la necessaria solerzia.

Un cenno a parte meritano le provvidenze in atto per *Matera* in base alla legge 17 maggio 1952, n. 619, la quale prevede la costruzione di *alloggi popolari* per una spesa di lire 4.500.000.000, l'esecuzione di opere pubbliche di interesse generale nei quartieri urbani per lire 700.000.000 e quelle della stessa natura nelle borgate rurali per lire 2.370.000.000. Sono stati già appaltati dal Provveditorato alle opere pubbliche lavori per un primo importante gruppo di alloggi popolari nella zona urbana; mentre l'U.N.R.R.A.-Casas — I Giunta —, per analoghe concessioni avute dalla Cassa per il Mezzogiorno e dal Ministero dei lavori pubblici, viene costruendo le opere pubbliche di interesse generale nei borghi rurali ed un primo cospicuo lotto di case coloniche.

SERVIZI SPECIALI.

Per l'attività dei servizi speciali (alluvioni, mareggiate, terremoti, danni bellici per opere marittime di Enti pubblici e beneficenza) sono previsti stanziamenti vari ai capitoli 149-150 e 151 e 152 le cui entità sono però di consistenza così modesta che non permettono certo lo sviluppo di un qualsiasi programma di opere.

Sarebbe peraltro opportuno che la partita delle ricostruzioni per i terremoti, specie per quelli di data remota con quelli del 1908-1920, venisse definitivamente chiusa con un intervento risolutivo utilizzando tutti i residui ancora disponibili per altre voci di questi stessi capitoli.

Al capitolo 154 che stanzia lire 750.000.000 per pronto soccorso si rileva l'assoluta insufficienza della previsione in relazione ai fatti verificatisi anche recentemente di gravissime pubbliche calamità che richiedono una ben diversa attrezzatura e disponibilità di personale e di mezzi di cui non sia possibile disporre. La Commissione in proposito richiama la vigile attenzione del Ministro.

CONCLUSIONE.

La nostra Commissione dopo aver esaminato col sottoscritto relatore le risultanze del bilancio dei Lavori pubblici riguardante l'esercizio 1954-55. Riconfermato il concetto che il problema di Lavori pubblici è in tutta la sua integrità e prima di tutto un problema di uomini più ancora che un problema di mezzi restando pur sempre quest'ultimo elemento indispensabile alla realizzazione di qualsiasi programma di lavori, richiama l'attenzione del Ministro sui seguenti punti:

1) necessità di risolvere nel più breve tempo possibile l'*integrazione dei quadri* del personale dirigente ricorrendo a provvedimenti di carattere eccezionale non escluso quello di ritardare temporaneamente il collocamento in congedo di quel personale dirigente che trova difficoltà ad esse adeguatamente sostituito;

2) opportunità di riunire in un *testo unico* la frazionatissima e talvolta contrastante legislazione sull'*edilizia* riassumendo e coordinando le diverse norme vigenti aggiornandone il contenuto in relazione alle nuove esigenze in materia;

3) necessità di rivedere le disposizioni del *testo unico* 11 dicembre 1933, n. 1775 sull'utilizzazione *delle acque* inserendovi disposizioni capaci di realizzare il *coordinamento* delle esigenze delle industrie e dell'agricoltura ed evitando la situazione di monopolio e di accaparramento conseguente alle norme vigenti;

4) predisporre adeguati ed aggiornati *piani regolatori* per le opere straordinarie ed è in particolare per la *viabilità ordinaria* — autostradale e ferroviaria — da svolgersi in periodi di tempo dilazionato ma opportunamente coordinati ed organicamente predisposti in modo che le Camere possano dare su di esso il loro giudizio e gli eventuali suggerimenti per affrettarne la realizzazione;

5) disporre che gli *stanziamenti ai Provveditorati non siano più indiscriminati* ma ricevano dal Ministero una adeguata indicazione numerica orientativa per le diverse destinazioni;

6) disporre perchè sia accelerata l'*ultimazione delle opere iniziate* affrettando l'approvazione delle perizie suppletive e le revisioni dei prezzi tuttora sospesi;

7) predisporre con opportuni accordi col Tesoro l'indispensabile *finanziamento dell'A.N.A.S.* per la costruzione delle nuove strade e per la sistemazione delle esistenti;

8) per l'edilizia popolare favorire con opportune leggi l'*iniziativa privata* e limitare l'intervento dello Stato sia sotto forma di contributo che di finanziamento ad un valore unitario per ambiente quale risulta dalle costruzioni realizzate dall'I.N.A.-Casa e dall'U.N.R.R.A.-Casas;

9) allo scopo di ridurre l'entità dei residui passivi specie nel campo di contributi delle leggi Tupini si ravvisa l'opportunità che sia *fissato un termine* per la definizione della pratica a scanso di necessaria decadenza e per rendere disponibili le somme non utilizzate;

10) occorre all'uopo *autorizzare il Genio civile a servirsi dell'opera di privati professionisti* qualora le pratiche non trovino possibilità di soluzione per mancanza di studi di progetti;

11) occorre inoltre che sia confermata la *competenza del Ministero dei lavori pubblici* in tutte quelle diverse forme di attività che hanno specifica attinenza coll'esecuzione di lavori di interesse pubblico e privato (d.d.g., terremoti, operei drauliche, edilizia, ecc.);

12) per le opere di progettazione di nuove arterie stradali, per le quali sono stati stanziati 100 milioni con legge in corso di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*, si ravvisa l'opportunità che sia fissato un *termine per la presentazione degli elaborati;*

13) per l'esecuzione dei lavori per le *difese fluviali* occorre accelerare i tempi per ricavare dalle stesse il maggior utile possibile.

Onorevoli Senatori, con le raccomandazioni di cui sopra e colle brevi considerazioni svolte nella presente relazione vi invitiamo a dare la vostra approvazione al disegno di legge che prevede la spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1954-1955.

TOSELLI, *relatore*.

ALLEGATO *A*.

NOTE SULL'ATTIVITÀ DELL'A. N. A. S. NEL PERIODO DAL 1° LUGLIO 1953 AL 28 FEBBRAIO 1954

LAVORI

A) SPESA ORDINARIA.

Capitolo n. 36. — Ricarichi di pietrisco, risarcimenti parziali ed opere varie di manutenzione delle strade ed autostrade statali, case cantoniere, edifici vari connessi e relative segnalazioni.

Somme stanziate	L.	6.650.000.000
Somme impegnate al 28 febbraio 1954		6.428.181.749

Capitolo n. 37. — Distese generali periodiche per manutenzione delle pavimentazioni semipermanenti e a trattamento superficiale.

Somme stanziate	L.	2.450.000.000
Somme impegnate al 28 febbraio 1954		2.079.907.605

Capitolo n. 38. — Indennità ai Comuni per il mantenimento delle traverse e concorsi per rinnovazione di pavimenti tronchi di strade compresi entro gli abitati.

Somme stanziate	L.	50.000.000
Somme impegnate al 28 febbraio 1954		40.298.300

Capitolo n. 39. — Manutenzione diretta di tratti di strade statali che traversano gli abitati a norma dell'articolo 2 del decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 547.

Somme stanziate	L.	200.000.000
Somme impegnate al 28 febbraio 1954 sull'accantonamento		66.622.000

Capitolo n. 40. — Funzionamento di macchinari stradali e gestione delle officine di manutenzione e riparazione per gli stessi, nonchè rinnovo di attrezzature e di indumenti di lavoro per gli agenti stradali, a norma dell'articolo 38 del decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 547.

Somme stanziate	L.	300.000.000
Somme impegnate al 28 febbraio 1954		232.918.000

I capitoli nn. 36 e 37 sono stati quasi interamente impegnati perchè in mancanza di apposito capitolo per lavori di pronto intervento in caso di calamità (neve - alluvioni), si è dovuto far fronte ai suddetti capitoli in dipendenza degli imponenti fenomeni metereologici per i lavori di sgombero e per ripristinare comunque il traffico.

B) SPESA STRAORDINARIA.

Capitolo n. 46. — Ripartizioni straordinarie, consolidamenti, opere di difesa, rettifiche e sistemazioni saltuarie; costruzioni o acquisto di fabbricati lungo le strade e autostrade statali per case cantoniere o ricovero di automezzi e macchinari adibiti ai lavori di competenza dell'A.N.A.S., acquisto di aree per costituzione di pertinenze stradali o per deposito di materiali ed attrezzi; costruzione od acquisto di fabbricati per uso uffici; spese per acquisto di macchinari e per impianti.

Somma stanziata . . . . . L. 1.300.000.000

Articolo 1. — Riparazioni straordinarie, consolidamenti, opere di difesa, rettifiche e sistemazioni saltuarie.

Somme stanziate . . . . . L. 700.000.000
Somme impegnate al 28 febbraio 1954 . . . . . 623.010.165

PRINCIPALI LAVORI

S. S. n. 1. — Ricostruzione manufatti tra i km. 476 e 510.
S. S. n. 1. — Riparazione danni mareggiata tra i km. 580 e 635.
S. S. n. 1. — Riparazione danni mareggiata tra i km. 543 e 572.
S. S. n. 16. — Sagomatura del piano viabile tra Ferrara e Cattolica.
S. S. n. 23. — Riparazione danni alluvionali tra Fenestrelle e Sestriere.
S. S. n. 63. — Consolidamento frane tra Aulla e Passo Cerreto.
S. S. n. 63. — Rampe di accesso al nuovo ponte sul torrente Rovaggio.
S. S. n. 71. — Rafforzamento sottofondo tra passo Mandriolo e Mercato Saraceno.
S. S. n. 127-*bis*. — Ricostruzione ponte sul Rio Mannu.
S. S. n. 144. — Riparazione danni alluvionali presso Oropa.

Articolo 2. — Costruzione od acquisto di fabbricati lungo le strade ed autostrade per case cantoniere o ricovero di automezzi e macchinari adibiti ai lavori di competenza dell'A.N.A.S.; acquisto di aree per costituzione di perti-

nenze stradali o per deposito di materiali ed attrezzi; costruzione od acquisto di fabbricati per uso uffici.

Somme stanziate . . . . . L. 400.000.000
Somme impegnate al 28 febbraio 1954 . . . . . 136.541.047

PRINCIPALI LAVORI

Costruzione sede compartimentale di Milano.
Costruzione sede compartimentale di Perugia.
Acquisto area sede compartimentale di Ancona.
Acquisto area sede sezione staccata di Udine.
Costruzione autoparco compartimentale di Napoli.
Costruzione di due capannoni per deposito ponti smontabili compartimento di Bologna.
Costruzione ricovero spartineve compartimento di Perugia.
Costruzione di case cantoniere n. 20 per 24 alloggi su strade varie.

Inoltre, nel primo semestre dell'esercizio 1953-54 è stata ultimata la costruzione di 37 nuove case cantoniere - comprendenti un totale di 53 alloggi - oltre a magazzini annessi a talune di esse per ricovero di spartineve, attrezzi ed impianti.

Articolo 3. — Spese per acquisto di macchinari e per impianti.

Somme stanziate . . . . . L. 200.000.000
Somme impegnate al 28 febbraio 1954 . . . . . 173.753.794

SPESE PRINCIPALI

Acquisto 41 motocicli per vari Compartimenti.
Acquisto 5 motocarri per vari Compartimenti.
Acquisto 5 trattori Ansaldo-Fossati per sgombroneve per vari Compartimenti.
Sostituzione motori a 14 lancianeve « Crosti ».
Acquisto di 1 lancianeve « Crosti ».
Acquisto di 1 fresa « Peter » su camionetta Alfa-Romeo.
Acquisto di 1 autocarro Bianchi e motocarro.
Acquisto di 30 lame o vomeri per sgombroneve.

Capitolo n. 47. — Lavori di sistemazione generale e di miglioramento della rete delle strade statali e sistemazione di tratti di strade statali che attraversano gli abitati. - Costruzione di nuove arterie, di nuove autostrade e di ponti ai sensi dell'articolo 1 del decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 547.

Somme stanziate . . . . . L. 5.160.000.000

(di cui lire 2.000.000.000 per la costruzione dell'autostrada Genova-Savona finanziata con legge 2 aprile 1951, n. 314,

per l'importo di lire 8.500.000.000 ripartiti in vari esercizi di cui lire 2.000.000.000 per l'esercizio 1953–54).

Articolo 1. — Lavori di sistemazione generale e di miglioramento della rete delle strade statali.

Somme stanziate	L.	2.100.000.000
Somme impegnate al 28 febbraio 1954		1.143.352.848

PRINCIPALI LAVORI

S. S. n. 13. — Variante di Fontanafredda.
S. S. n. 2. — Completamento variante di Radicofani.
S. S. n. 29. — Sistemazione bivio Uzzone–bivio Gorrino.
S. S. n. 29. — Sistemazione bivio Todocco–Piana Orixia.
S. S. n. 12. — Eliminazione 2 P. L. presso Fortezza
S. S. n. 64. — Variante Signorino - primo lotto.
S. S. n. 72. — Allargamento fra i km. 246 e 249.
S. S. n. 73. — Sistemazione tratti varî.
S. S. n. 4. — Variante Borgo Velino con eliminazione di 2 P. L.
S. S. n. 9. — Rettifiche plano–altimetriche km. 19 + 511.
S. S. n. 1. — Costruzione variante P. L. Lupara.
S. S. n. 29. — Sistemazione fra i km. 72+800 e 79+600.
S. S. n. 12. — Rettifica curve località Ghisione.
S. S. n. 48. — Sistemazione tra bivio Cernadoi e passo Falzarego.
S. S. n. 20. — Sistemazione galleria Colle di Tenda.
S. S. n. 12. — Allargamento curve ponte Rivellone e ponte Isarco.
S. S. n. 3. — Costruzione primo tratto variante Conegliano.
S. S. n. 64. — Variante Signorino - terzo lotto.
S. S. n. 2. — Variante di S. Quirico d'Orcia.
S. S. n. 4. — Variante traversa di Posta.
S. S. n. 4. — Variante traversa di Posta.
S. S. n. 6. — Variante di Ferentino.
S. S. n. 51. — Lavori migliorativi ponte Alpi e Cortina.
S. S. n. 51. — Lavori migliorativi presso Tai di Cadore.

Articolo 2. — Sistemazione di tratti di strade statali che traversano gli abitati a norma dell'articolo 2 del decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 547.

Somme stanziate	L.	60.000.000
Somme impegnate al 28 febbraio 1954		7.159.876

Articolo 3. — Costruzione di nuove arterie, di nuove autostrade e di ponti ai sensi dell'articolo 1 del decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 547.

Somme stanziate . . . . . L. 3.000.000.000
(di cui 2.000.000.000 per l'autostrada Genova-Savona)

Somme impegnate al 28 febbraio 1954 . . . . . 2.494.000.000
(di cui lire 1.934.136.150 per l'autostrada).

PRINCIPALI LAVORI

S. S. n. 3. — Costruzione variante della Somma - primo lotto.
S. S. n. 4. — Costruzione ponte sul fiume Tronto presso Quintodecimo.
S. S. n. 10. — Completamento variante del Pino.
S. S. n. 7-*quater*. — Ripristino sede stradale fra i km. 26+600 e 27+900.
S. S. n. 51. — Variante di Longarone.
S. S. n. 51. — Variante di Castellavazzo. Con eliminazione di 1 P. L.
S. S. n. 73-*bis*. — Costruzione ponte sul fiume Metauro presso Urbania.
S. S. n. 148. — Sistemazione bivio San Quercio e variante Decima.
G.R.A. — Costruzione tratto strada statale n. 5 - provinciale Prenestina.
G.R.A. — Costruzione tratto provinciale Prenestina - Strada statale n. 6.
G.R.A. — Costruzione tratto strada statale n. 6-provinciale Tuscolana.
S. S. n. 1. — Costruzione autostrada Genova-Savona (Voltri-Albissola), finanziata con legge 2 aprile 1951, n. 314.

Capitolo n. 49. — Lavori di sistemazione generale, di rettifica e di depolverizzazione di strade statali nell'Italia meridionale e insulare (legge 27 novembre 1951, n. 1558).

Con legge 27 novembre 1951, n. 1558, pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* del 15 gennaio 1952, è stato concesso all'A.N.A.S. un contributo straordinario di lire 40.000.000.000 distribuiti in dieci anni, a decorrere dall'esercizio 1950-1951, per lavori di sistemazione generale, rettifiche e depolverizzazione delle strade statali del Mezzogiorno e delle Isole, con facoltà di contrarre prestiti per assumere anticipatamente impegni in misura eccedente gli stanziamenti annuali, in modo da portare a compimento i lavori nel termine abbreviato di quattro esercizi finanziari a decorrere sempre dall'esecizio 1950-51.

Somme stanziate nell'esercizio 1950-51	L.	3.920.000.000
Somme stanziate nell'esercizio 1951-52		3.920.000.000
Somme stanziate nell'esercizio 1952-53		3.920.000.000
Somme stanziate nell'esercizio 1953-54		3.920.000.000
Totale . . .	L.	15.680.000.000
Somme impegnate al 28 febbraio 1954 . . .	L.	24.305.057.037

1. Nel periodo di tempo fino al 28 febbraio 1954 sono stati ultimati o sono in corso di esecuzione lavori per l'importo di lire 24.305.057.037 così distinti:

a) sistemazione generale di km. 2.512 di strade per l'importo di	L.	18.138.000.000
b) abolizione di nove ponti levatoi		588.000.000
c) costruzione di 86 alloggi per cantonieri		288.020.000
d) varianti migliorative dei tracciati n. 17		3.122.412.000
e) lavori migliorativi vari		2.168.580.000

2. Progetti in corso di approvazione n. 20 per il complessivo importo di lire 2.368.925.000.

3. Progetti in fase di appalto n. 11 per complessive lire 1.896.780.000. Complessivamente quindi lire 28.570.762.000.

I pagamenti effettuati sulle assegnazioni dipendenti da detta legge ammontano al 28 febbraio 1954, a lire 7.514.357.296.

DANNI ALLUVIONALI

Nel corrente esercizio è proseguita la ricostruzione delle importanti opere d'arte distrutte dalle alluvioni dell'autunno 1951, per le quali si ebbe l'assegnazione straordinaria di lire 3.100.000.000 negli esercizi 1951-52 e 1952-53 (leggi 10 gennaio 1952 e 23 maggio 1952).

Di tali opere, nel periodo dal 1° gennaio 1953 al 28 febbraio 1954 ne sono state ultimate per l'importo di lire 547.000.000 mentre altre sono ancora in corso di avanzata esecuzione per l'importo di lire 1.205.000.000.

Tra le più importanti di tali ricostruzioni sono da ricordare le seguenti:

S. S. n. 106. — Ponte sul torrente Bonamico.
S. S. n. 106. — Ponte sul torrente Barruca.
S. S. n. 106. — Ponte sul torrente Careri.
S. S. n. 106. — Ponte sul torrente Guardavalle.
S. S. n. 106. — Ponte sul torrente La Verde.
S. S. n. 110. — Ponte sul torrente Lago.
S. S. n. 120. — Ponte sul fiume Simeto.
S. S. n. 121. — Ponte sul fiume Simeto.
S. S. n. 16. — Costruzione variante tra Polesella e Santa Maria Maddalena.
S. S. n. 18. — Ponte sul fiume Petrace.
S. S. n. 21. — Ripartizione tornanti tra i km. 45 e 54.
S. S. n. 24. — Galleria paravalanghe a Sabbie di Cesano.
S. S. n. 125. — Riparazioni varie tra i km. 187+300 e 187+600.

LAVORI PER CONTO DELLA CASSA PER IL MEZZOGIORNO

Con convenzione 16 giugno 1951, l'A.N.A.S. ha assunto anche un compito di collaborazione con la Cassa per il Mezzogiorno divenendo concessionaria di questa per l'esecuzione dei lavori di sistemazione di strade provinciali per la estesa di circa 2.950 chilometri, con una spesa presunta di lire 12.500.000.000 riferibili a 2.500 chilometri circa di strada, in quanto la rimanente parte risultava già depolverizzata.

Tali strade sono state già classificate statali con decreto provinciale 27 maggio 1953, n. 782.

Al 28 febbraio 1954 risultavano già ultimati i lavori di sistemazione di km. 1.057 di strade per l'importo di lire 4.762.000.000 mentre sono in corso i lavori per altri 1.216 chilometri che importano una spesa di lire 6.325.000.000, quindi per un impegno complessivo di lire 11.087.000.000. Sono inoltre in corso di esecuzione i seguenti lavori straordinari, fuori della convenzione del 16 giugno 1951:

1. – Soppressione di un ponte levatoio presso Cancello per lire 93.000.000.

2. – Costruzione di due tratti della strada turistica Pompei–Salerno–Pompei–Castellammare di Stabia per lire 340.000.000.

3. – Costruzione della variante di Casteltermini, sulla strada della Valle dei Platani, in Sicilia, con soppressione di un ponte levatoio per l'importo di lire 195.000.000.

4. – Costruzione di una variante per eliminare l'attraversamento dell'abitato di Ortanova, in Puglia, per l'importo di lire 265.000.000.

ALLEGATO *B*.

VIABILITÀ ORDINARIA

1) OPERE RELATIVE A DANNI BELLICI

Si sono portati a termine, durante l'esercizio decorso, i seguenti lavori:

1. Ponte in chiatte sul Po tra Castelmassa e Lermide (Rovigo)	L.	87.000.000
2. Ponte in chiatte sul Po tra Guastalla e Dosolo (Reggio Emilia)		154.000.000
3. Ponte in chiatte sul Po a Polesella (Rovigo)		77.000.000
4. Ponte in chiatte sul Po a Boscotosca (Piacenza)		37.000.000
5. Ponte in chiatte sul Ticino presso Turbigo (Milano)		150.000.000
6. Ponte della Carraia (Firenze)		175.000.000
7. Ponte di Mezzo a Pisa		150.000.000
8. Ponte sul Tevere a Tor Boacciana		100.000.000
9. Ponte sull'Adige presso Zevio (Verona)		65.000.000
10. Ponte sull'Adige detto della Vittoria (Verona)		121.000.000
Totale	L.	1.116.000.000

2) SONO IN CORSO DI COSTRUZIONE I SEGUENTI PONTI

1. Ponte sull'Adige a Cavanella (Venezia).
2. Ponte sull'Adige a Taglio di Po (Rovigo).
3. Ponte sul Quirino presso Guardiareggia (Campobasso).

ALLEGATO *C*.

OPERE A PAGAMENTO DIFFERITO

L'attività svolta in questo settore fino al 28 febbraio 1954 si può riassumere nel modo seguente:

A) *Lavori per i quali è già intervenuto il relativo decreto di concessione o di appalto.*

1. Ancona	– Ponte sul Musone lungo la strada provinciale Jesina e ponte sul Troscione L.	43.481.200
2. Id.	– Fogne e manufatti vari	82.317.909
3. Id.	– Sistemazione strade interne Aurelio Saffi ed altre	115.919.615
4. Ascoli	– Ponte di Monsampolo	53.200.000
5. Id.	– Sistemazione Faleriense	60.000.000
6. Pesaro	– Ponte sul Preno	49.154.285
7. Chieti	– Sistemazione strada provinciale Fossacesia–Lanciano	41.511.900
8. Id.	– Sistemazione strada provinciale Orsogna–Ortona	60.434.900
9. Id.	– Sistemazione strada provinciale Valdiforo – 1° lotto	78.565.247
10. Id.	– Sistemazione strada provinciale Gamberale	52.181.243
11. Id.	– Sistemazione strada provinciale Sangritana – 1° lotto	74.659.895
12. Pescara	– Ponte sul Pescara e rampe di accesso al Ponte di San Clemente	76.649.978
13. Ravenna	– Ricostruzione ponti Canaletto Pozzetto – Cardello – Viadotto Monterone – Ponte Fornace–Viadotto di Baffa	138.751.000
14. Parma	– Ricostruzione ponte sul Taro	40.290.000
15. Perugia	– Ripristino strada Piandassino–Gubbio–Fossato di Vico	55.728.808
16. Caserta	– Sistemazione strada provinciale	80.000.000
17. Foggia	– Sistemazione strada provinciale Santa Cecilia–Troia	93.600.000
18. Id.	– Strada provinciale San Ferdinando Trinitapoli	102.277.350

19. Foggia	– San Giovanni Rotondo-Matine	31.937.467
20. Lecce	– Sistemazione strade provinciali	70.000.000
21. Taranto	– Strade provinciali Manduria ed altre . . .	65.000.000
22. Brindisi	– Sistemazione strade provinciali	65.000.000
23. Campobasso	– Sistemazione strade provinciali	330.000.000
24. Frosinone	– Sistemazione strade provinciali	35.000.000
25. Napoli	– Completamento galleria Laziale	119.000.000
26. Rovigo	– Ponte sul Po–Taglio di Po	162.207.500
27. Bologna	– Ponte sul Reno a Sassomarroni	86.100.000
28. Pesaro	– Ponte San Donato sul Conca	32.500.000
29. Verona	– Ponte della Vittoria sull'Adige	121.609.000
30. Ancona	– Ricostruzione rete varia nella zona di Archi	115.919.655
31. Macerata	– Strada provinciale Corridoniana	45.949.800
32. Pesaro	– Ponte sul Cesano	40.019.800
33. Id.	– Ponte Palazzaccio	48.825.000
34. Terni	– Sistemazione strade e fogna	429.700.000
35. Rieti	– Ponte viadotto Maglian Sabino	45.500.000
36. Viterbo	– Strada provinciale Tuscania–Tarquinia . .	49.848.320

B) *Lavori da appaltare.*

1. Firenze – Ponte di S. Trinità	120.000.000
Totale . . . L.	3.324.839.872

ALLEGATO *D*.

SITUAZIONE AL 28 FEBBRAIO 1954 DEI PIANI DI RICOSTRUZIONE DI CUI ALLA LEGGE 27 OTTOBRE 1951, N. 1402

	Comuni inclusi in elenco	Piani approvati
Val d'Aosta	1	1
Trentino	4	3
Veneto	30	25
Piemonte	3	3
Lombardia	6	5
Liguria	17	16
Emilia	55	42
Toscana	58	53
Marche	10	7
Abruzzi	33	23
Lazio	79	57
Umbria	7	7
Campania e Molise	26	18
Basilicata	2	2
Puglie	2	2
Calabria	5	4
Sardegna	4	1
Sicilia	17	9
	359	278

ALLEGATO *E*.

PROSPETTO DEI LAVORI ESEGUITI IN APPLICAZIONE DELLA LEGGE 10 AGOSTO 1950, N. 647.

	Opere comprese nel programma decennale	Comuni serviti	Importo nel decennio	Progetti appaltati		Percentuale esecuzione	*Annotazioni*
				Lotto	Importo		
PIEMONTE.							
Cuneo	Cons. acquedotto delle Langhe S. O.	16	430.000.000	1°	75.000.000	40 %	
Asti	Cons. acquedotto Val Tiglione	10	200.000.000	unico	200.000.000	—	È in corso la consegna dei lavori.
Torino	Cons. acquedotto Sud Canavese	10	250.000.000	—	30.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Vercelli	Cons. acquedotto della Serra . .	6	95.000.000	—	95.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Alessandria . . .	Acquedotto del Comune di Ponzone	1	23.000.000	—	23.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Cuneo	Acquedotto del Comune Diano d'Alba	1	15.000.000	—	15.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Asti	Acquedotto della Val Bormida.	8	70.000.000	—	70.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Asti	Acquedotto del Comune di Roccaverano	1	20.000.000	—	20.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Cuneo	Acquedotto del Comune di Bonvicino	1	2.000.000	—	2.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Cuneo	Acquedotto del Comune di Ostana	1	13.000.000	—	13.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Cuneo	Acquedotto del Comune di Rossana	1	9.000.000	—	9.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Vercelli	Acquedotto del Comune di Trivero	1	206.000.000	—	—	—	Progetto in corso di rielaborazione.
LIGURIA.							
La Spezia	Gruppo acquedotti della Val di Vara	8	125.000.000	—	125.000.000	90 %	Lavori a cura del Provveditorato.
Genova	Acquedotto di Serra Riccò . .	1	17.000.000	—	17.000.000	30 %	Lavori a cura del provveditorato.
Genova	Acquedotto di Favale di Malvaro	1	9.000.000	—	9.000.000	50 %	Lavori a cura del Provveditorato.
Savona	Acquedotto di Calizzano	1	10.000.000	—	10.000.000	50 %	Lavori a cura del Provveditorato.
Imperia	Acquedotto Collabassa (frazione Airole)	1	12.000.000	—	12.000.000	60 %	Lavori a cura del Provveditorato.
LOMBARDIA.							
Sondrio	Acquedotto di Teglio e Prata Camportaccio	2	130.000.000	—	130.000.000	15 %	Lavori a cura del Provveditorato.
Brescia	Gruppo acquedotto Montagna Bresciana	11	128.000.000	—	128.000.000	18 %	Lavori a cura del Provveditorato.
Varese	Acquedotto Val Dumentina . .	4	80.000.000	—	80.000.000	—	Appalto recente.

Segue ALLEGATO *E*.

	Opere comprese nel programma decennale	Comuni serviti	Importo nel decennio	Progetti appaltati		Percentuale esecuzione	*Annotazioni*
				Lotto	Importo		
Segue LOMBARDIA.							
Varese	Acquedotto di Tronzano Lago Maggiore	1	10.000.000	—	10.000.000	—	Appalto recente.
Brescia	Acquedotto di Valsaviore . . .	1	16.000.000	—	16.000.000	—	Appalto recente.
Bergamo	Acquedotto Cons.le dell'Isola. .	11	203.000.000	—	—	—	Progetto in corso di rielaborazione.
Bergamo	Acquedotto di Foresto Sparso.	1	12.000.000	—	12.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Brescia	Acquedotto di Brione	1	15.000.000	—	15.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Sondrio	Acquedotto di Ponte Valtellina e Chiuro	2	75.000.000	—	75.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Sondrio	Acquedotto di Tirano	1	40.000.000	—	40.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Varese	Acquedotto di Marzio e Curiglia.	2	11.500.000	—	11.500.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Como	Acquedotto di Valsolda	1	38.000.000	—	38.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
VENETO.							
Udine	Acquedotto Con.le Friuli Centrale	21	1.520.000.000	5, 6, 7	280.000.000	72 %	
Udine	Acquedotto Con.le Friuli Centrale	—	—	9	270.000.000	10 %	
Udine	Acquedotto Con.le Friuli Centrale	—	—	10, 12	229.200.000	—	Appalto recente.
Venezia	Acquedotto Con.le del Mirese.	14	1.060.000.000	1°	220.053.338	70 %	
Venezia	Acquedotto Con.le del Mirese.	—	—	2°	300.000.000	15 %	
Venezia	Aquedotto Con.le del Basso Piave.	8	700.000.000	1°	250.000.000	90 %	
Venezia	Acquedotto Con.le del Basso Piave	—	—	2°	257,000.000	10 %	
Rovigo	Acquedotto Cons. di Rovigo e Uniti	9	172.000.000	—	—	—	Progetto in corso di elaborazione.
Treviso	Acquedotto Cons. del Montello.	3	200.000.000	—	—	—	Progetto all'esame della Sanità.
Rovigo	Acquedotto Cons. di Fiesso Umbertiano	5	300.000.000	1°	48.792.143	35 %	
Belluno	Acquedotto Cons. della Pezzericola	3	110.000.000	—	110.000.000	90 %	
Padova	Acquedotto Cons. dei Colli Euganei	23	620.000.000	—	—	—	Progetto esecutivo in corso di elaboraz.
Rovigo	Acquedotto Cons. Alto Polesine.	8	800.000.000	1°	182.435.000	—	Autorizzata gara pe appalto-conc.
Rovigo	Acquedotto Cons. del Medio Polesine	5	300.000.000	—	—	—	Progetto all'esame della Sanità.
Treviso	Acquedotto Cons. del Muson.	4	278.000.000	1°	137.250.000	12 %	

Segue ALLEGATO *E*.

	Opere comprese nel programma decennale	Comuni serviti	Importo nel decennio	Progetti appaltati		Percentuale esecuzione	*Annotazioni*
				Lotto	Importo		
Segue VENETO.							
Treviso	Acquedotto Cons. di Nervesa ed Arcade	2	160.000.000	1°	151.923.750	30 %	
Padova	Acquedotto Cons. del Conselvano	11	720.000.000	—	—	—	Prog. in corso di rielaborazione.
Belluno	Gruppo acquedotto Montagna Bellunese	—	233.000.000	—	233.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Udine	Acquedotto frazione Ponteacco di San. Pietro al Natisone	—	8.000.000	—	8.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
EMILIA E ROMAGNA.							
Ferrara	Acquedotto Cons.le del Basso Ferrarese	6	690.000.000	3 e 4	225.500.000	100 %	
Ferrara	Acquedotto Cons.le del Basso Ferrarese	—	—	5 e 6	230.000.000	90 %	
Ferrara	Acquedotto Cons.le del Basso Ferrarese	—	—	7, 8, 9	313.749.260	30 %	
Modena	Acquedotto Cons.le Varana Montegibbio	4	190.000.000	1°	190.000.000	20 %	
Reggio Emilia . .	Acquedotto Cons.le Tresinaro-Secchia	3	60.000.000	1°	59.956.000	60 %	
Reggio Emilia . .	Acquedotto Cons.le del Ventasso	4	120.000.000	—	—	—	Progetto elaborato per l'importo di lire 850 mil. - Sospesa istruttoria in attesa integrazione finanziamento.
Bologna	Acquedotto Cons.le del Renano	12	1.120.000.000	3°	169.980.145	100 %	
Bologna	Acquedotto Cons.le del Renano	—	—	4°	263.500.000	82 %	
Bologna	Acquedotto Cons.le del Renano	—	—	5°	134.500.000	73 %	
Bologna	Acquedotto Cons.le del Renano	—	—	6°	311.670.000	—	Appalto recente.
Forlì	Acquedotto Cons.le Valle della Conca	6	320.000.000	—	316.527.145	—	
Modena	Acquedotto Cons.le della Burana	12	400.000.000	1°	173.000.000	100 %	
Modena	Acquedotto Cons.le della Burana.	—	—	2°	231.442.000	100 %	
Forlì	Acquedotto Cons.le del Rubicone	4	141.000.000	unico	136.578.085	10 %	
Parma	Acquedotto Cons.le di Albareto	2	75.000.000	—	75.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Modena-Pistoia . .	Acquedotto Cons.le Abetone Fiumalbo	2	85.000.000	—	85.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Bologna	Acquedotto di Savigno	1	35.000.000	—	35.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.

Segue ALLEGATO 1

	Opere comprese nel programma decennale	Comuni serviti	Importo nel decennio	Progetti appaltati		Percentuale esecuzione	*Annotazioni*
				Lotto	Importo		
Segue EMILIA E ROMAGNA.							
Forlì	Acquedotto di Verghereto . .	1	25.000.000	—	25.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Ferrara	Acquedotto Cons. Argenta e Portomaggiore	2	420.000.000	—	—	—	Progetto in corso modifiche.
Forlì	Acquedotto Cons. Longiano-Roncofreddo	2	52.000.000	—	52.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Parma	Acquedotto di Traversetolo e frazioni	1	70.000.000	—	70.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
TOSCANA.							
Massa	Acquedotto di Licciana Nardi.	1	30.000.000	—	30.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Massa	Acquedotto di Fosdinovo . . .	1	22.000.000	—	22.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Arezzo	Acquedotto di Talla	1	17.000.000	—	17.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Massa	Acquedotto di Montignoso . .	1	40.000.000	—	40.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Siena	Acquedotto di Radicofani . . .	1	53.000.000	—	53.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Lucca	Acquedotto di Coreglia	1	78.000.000	—	78.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Lucca	Acquedotto di Bagni di Lucca .	1	60.000.000	—	60.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Lucca	Acquedotto di Seravezza . . .	1	17.000.000	—	17.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Massa	Acquedotto di Villafranca Lunigiana	1	33.000.000	—	33.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Lucca	Acquedotto di Camaiore . . .	1	40.000.000	—	40.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Massa	Acquedotto di Bagnone	1	10.000.000	—	10.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Massa	Acquedotto di Mulazzo	1	15.000.000	—	15.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Lucca	Acquedotto di Minucciano . .	1	15.000.000	—	15.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Siena	Acquedotto di Gaiole in Chianti	1	49.000.000	—	49.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Livorno	Acquedotto di Suvereto per le frazioni	1	7.000.000	—	7.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Grosseto	Acquedotto Cons. del Fiora .	1	8.000.000.000	—	140.000.000	25 %	Completamento ca tazione sorgent
Grosseto	Acquedotto Cons. del Fiora. .	1	—	1°	500.000.000	20 %	
Grosseto	Acquedotto Cons. del Fiora . .	17	—	2°	980.000.000	—	Disposto di rece consegna lavori

Segue ALLEGATO *E*.

	Opere comprese nel programma decennale	Comuni serviti	Importo nel decennio	Progetti appaltati		Percentuale esecuzione	*Annotazioni*
				Lotto	Importo		
MARCHE.							
Ascoli Piceno–Macerata	Acquedotto Cons. del Tennacola.	29	475.000.000	1°	475.000.000	50 %	
Ascoli Piceno . . .	Acquedotto Cons. Pescara d'Arquata	42	3.500.000.000	1°, 2°, 3°	1.007.350.000	62 %	
Ascoli Piceno . . .	Acquedotto Cons. Pescara d'Arquata	—	—	4°	1.000.000.000	7 %	
Macerata	Acquedotto di Camerino–Bologgnola	5	180.000.000	—	—	—	Progetto in corso di elaborazione.
Ancona	Acquedotto per le frazioni di Ancona	—	134.000.000	—	—	—	Progetto in corso di elaborazione.
Macerata	Acquedotto di Serravalle del Chienti	1	28.000.000	—	28.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Ancona	Acquedotto di Genga e frazioni.	1	23.000.000	—	23.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Ancona	Acquedotto di Albacina–Azzignano–Bassano	2	40.000.000	—	40.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Pesaro	Acquedotto di Serra S. Abbondio.	1	16.000.000	—	16.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Macerata	Acquedotto per le frazioni di Sarnano	1	17.000.000	—	17.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
UMBRIA.							
Perugia	Acquedotto di Pescia	2	120.000.000	—	120.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Perugia	Acquedotto per le frazioni di Gualdo Tadino	—	40.000.000	—	40.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Perugia	Acquedotto di Fossato Vico .	1	13.000.000	—	13.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Perugia	Acquedotto di Scheggia e Pascelupo	2	25.000.000	—	25.000.000	—	
LAZIO.							
Roma	Gruppo acquedotto Lazio Settentrionale	—	2.300.000.000	—	—	—	
	a) Cons. Acquedotto del Simbrivio	21	—	1°	—	—	Progetto all'esame del Cons. Superiore.
	b) Cons. Acquedotto della Doganella	7	—	3°	110.000.000	75 %	
		8	—	4°	298.200.000	62 %	
		—	—	5°	173.793.000	15 %	

Segue ALLEGATO *E*

	Opere comprese nel programma decennale	Comuni serviti	Importo nel decennio	Progetti appaltati		Percentuale esecuzione	*Annotazioni*
				Lotto	Importo		
Segue LAZIO.							
	c) Cons. Acquedotto del Peschiera	8	—	—	308.000.000	22%	
	d) Cons. Acquedotto Idraulico Sabino	7	—	1°	230.500.000	—	Aggiudicazione di recente.
	e) Cons. Acquedotto Castelli Romani	11	—	—	—	—	Progetto in corso d studio.
Roma	Acquedotto di Cerveteri e frazioni	1	125.000.000	1°	125.000.000	12 %	Lavori a cura del Provveditorato.
Roma	Acquedotto di Ienne	1	20.000.000	—	20.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Viterbo	Acquedotto di Caprarola . . .	1	40.000.000	—	40.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Viterbo	Acquedotto di Viterbo	1	40.000.000	—	8.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Viterbo	Acquedotto di Graffignano . .	1	31.000.000	—	25.000.000	—	Lavori a cura del Lavori a cura del Provveditorato.
Viterbo	Acquedotto di Veiano	1	30.000.000	—	30.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Roma	Acquedotto di Castel S. Pietro .	1	15.000.000	—	15.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Roma	Cons. Acquedotto Carano (Anzio Nettuno)	2	470.000.000	—	450.000.000	10 %	Lavori a cura del Provveditorato.
Roma	Acquedotto di Trevignano, Carpineto, Roccagiovine e Ciciliano	4	85.000.000	—	85.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Roma	Acquedotto di Pisoniano . . .	1	35.000.000	—	35.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Viterbo	Acquedotto di Vignanello . . .	1	10.000.000	—	10.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Rieti	Acquedotto di Mercetelli . . .	1	10.000.000	—	10.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Roma	Acquedotto di Morlupo	1	20.000.000	—	20.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Roma	Acquedotto di Campagnano . .	1	40.000.000	—	40.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Roma	Acquedotto di Riofreddo . . .	1	15.000.000	—	15.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Roma	Acquedotto di Anticoli Corrado.	1	30.000.000	—	30.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Roma	Acquedotto di Bracciano . . .	1	65.000.000	—	65.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Roma	Acquedotto di Mandela . . .	1	15.000.000	—	15.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Roma	Acquedotto di Saracinesco . .	1	10.000.000	—	10.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.

Segue ALLEGATO *E*.

	Opere comprese nel programma decennale	Comuni serviti	Importo nel decennio	Progetti appaltati		Percentuale esecuzione	*Annotazioni*
				Lotto	Importo		
Segue LAZIO.							
Roma	Acquedotto di Cineto Romano.	1	30.000.000	—	30.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Roma	Acquedotto di S. Paolo dei Cavalieri	1	10.000.000	—	10.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Roma	Serbatoio di Gorga	1	8.000.000	—	8.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Roma	Acquedotto di Subiaco ed Agosta	2	21.000.000	—	21.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Viterbo	Acquedotto di Blera	1	28.000.000	—	28.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Viterbo	Acquedotto di Sutri	1	40.000.000	—	40.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Roma	Acquedotto di Anguillara Sabazia	1	28.000.000	—	28.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Roma	Acquedotto di Vallinfreda . . .	1	1.500.000	—	1.500.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Viterbo	Acquedotto di Ronciglione . .	1	20.000.000	—	20.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Viterbo	Acquedotto di Orte	1	30.000.000	—	30.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Viterbo	Acquedotto di Carbognano . .	1	9.000.000	—	9.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Viterbo	Acquedotto di Civitella d'Agliano.	1	3.000.000	—	3.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Viterbo	Acquedotto di Monterotondo .	1	4.000.000	—	4.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.
Roma	Acquedotto di Gallicano . . .	1	11.000.000	—	11.000.000	—	Lavori a cura del Provveditorato.

ALLEGATO *F*.

DIREZIONE GENERALE DELL'URBANISTICA E DELLE OPERE IGIENICHE

PROSPETTO DELLE PROMESSE DI CONTRIBUTO E DEI DECRETI DI CONCESSIONE EMESSI, IN APPLICAZIONE DELLA LEGGE 3 AGOSTO 1949, N. 589, NEL PERIODO CHE VA DALL'ESERCIZIO 1949-50 AL 31 GENNAIO 1954

ITALIA SETTENTRIONALE

NATURA DELL'OPERA	Importo delle opere per cui è stato promesso il contributo	Importo delle opere per le quali sono stati emessi i decreti di concessione contributo	Percentuale delle opere per le quali sono stati emessi i decreti
Acquedotti	13.464.452.000	6.871.754.000	51,04
Fognature	6.295.653.000	2.412.818.000	38,32
Ospedali	6.579.547.000	2.301.685.000	34,97
Cimiteri	1.814.877.000	581.756.000	32,04
Opere igieniche varie	2.920.113.000	839.612.000	28,75
	31.074.642.000	13.007.625.000	41,94

Segue ALLEGATO *F*.

DIREZIONE GENERALE DELL'URBANISTICA E DELLE OPERE IGIENICHE

PROSPETTO DELLE PROMESSE DI CONTRIBUTO E DEI DECRETI DI CONCESSIONE EMESSI, IN APPLICAZIONE DELLA LEGGE 3 AGOSTO 1949, N. 589, NEL PERIODO CHE VA DALL'ESERCIZIO 1949-50 AL 31 GENNAIO 1954

ITALIA CENTRALE

NATURA DELL'OPERA	Importo delle opere per cui è stato promesso il contributo	Importo delle opere per le quali sono stati emessi i decreti di concessione contributo	Percentuale delle opere per le quali sono stati emessi i decreti
Acquedotti	6.814.891.000	2.937.426.000	43,09
Fognature	1.216.216.000	707.212.000	58,15
Ospedali	1.511.604.000	807.176.000	53,40
Cimiteri	669.845.000	205.174.000	30,62
Opere igieniche varie	2.260.425.000	472.471.000	20,90
	12.472.981.000	5.129.459.000	41,13

Segue ALLEGATO *F*.

DIREZIONE GENERALE DELL'URBANISTICA E DELLE OPERE IGIENICHE

PROSPETTO DELLE PROMESSE DI CONTRIBUTO E DEI DECRETI DI CONCESSIONE EMESSI, IN APPLICAZIONE DELLA LEGGE 3 AGOSTO 1949, N. 589, NEL PERIODO CHE VA DALL'ESERCIZIO 1949-50 AL 31 GENNAIO 1954

ITALIA MERIDIONALE E INSULARE

NATURA DELL'OPERA	Importo delle opere per cui è stato promesso il contributo	Importo delle opere per le quali sono stati emessi i decreti di concessione contributo	Percentuale delle opere per le quali sono stati emessi i decreti
Acquedotti	14.446.273.000	4.243.845.000	29,39
Fognature	14.847.715.000	3.820.615.000	25,74
Ospedali	13.521.789.000	748.726.000	5,53
Cimiteri	3.385.479.000	760.133.000	22,45
Opere igieniche varie	5.942.614.000	1.339.179.000	22,54
	52.143.870.000	10.512.498.000	20,92

Segue ALLEGATO *F*.

DIREZIONE GENERALE DELL'URBANISTICA E DELLE OPERE IGIENICHE

PROSPETTO DELLE PROMESSE DI CONTRIBUTO E DEI DECRETI DI CONCESSIONE EMESSI, IN APPLICAZIONE DELLA LEGGE 3 AGOSTO 1949, N. 589, NEL PERIODO CHE VA DALL'ESERCIZIO 1949-50 AL 31 GENNAIO 1954

TOTALE GENERALE

NATURA DELL'OPERA	Importo delle opere per cui è stato promesso il contributo	Importo delle opere per le quali sono stati emessi i decreti di concessione contributo	Percentuale delle opere per le quali sono stati emessi i decreti
Acquedotti	34.725.616.000	14.053.025.000	40,46
Fognature	22.359.584.000	6.940.645.000	31,05
Ospedali	21.612.940.000	3.857.587.000	17,84
Cimiteri	5.870.201.000	1.547.063.000	26,34
Opere igieniche varie	11.123.152.000	2.651.262.000	23,83
	95.691.493.000	29.049.582.000	30,35

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 1954 al 30 giugno 1955 in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

Art. 2.

Per l'esercizio finanziario 1954-55 è autorizzata la spesa di lire 27.055.000.000 per provvedere:

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

b) nel limite di un miliardo, al proseguimento dei lavori di costruzione della nuova sede del Ministero degli affari esteri alla Farnesina, in Roma, ai sensi della legge 31 luglio 1952, n. 1224;

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

d) 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;

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

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

Art. 3.

È autorizzata per l'esercizio finanziario 1954-1955 la spesa di lire 18.800.000.000 per provvedere, in relazione ai danni prodotti da eventi bellici, alla riparazione ed alla ricostruzione di beni dello Stato, agli interventi di interesse pubblico, nonchè, in base alle disposizioni vigenti 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 ed assistenza, dal decreto legislativo Presidenziale 27 giugno 1946, n. 35, e dal decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 29 maggio 1947, n. 649, ratificati, con modificazioni, dalla legge 10 agosto 1950, n. 784, e, per quanto attiene agli edifici dei culti diversi dal cattolico, dal decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 736 - nel decreto legislativo luogotenenziale 10 maggio 1945, n. 240, nei decreti legislativi del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261, e 21 ottobre 1947, n. 1377, ratificato, con modificazioni, dalla legge 19 ottobre 1951, n. 1217, e nella legge 25 giugno 1949, n. 409, modificata, per quanto riguarda i piani di ricostruzione degli abitati danneggiati dalla guerra, dalla legge 27 ottobre 1951, n. 1402:

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

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

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

d) alla concessione dei contributi straordinari in capitale previsti dall'articolo 56 del

predetto decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261;

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

Art. 4.

È autorizzata per l'esercizio finanziario 1954-55 la spesa di lire 1.000.000.000 per provvedere alla concessione di contributi per la costruzione di nuove chiese in attuazione della legge 18 dicembre 1952, n. 2522.

Art. 5.

È stabilito per l'esercizio finanziario 1954-1955 il limite d'impegno di lire 350.000.000 per:

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

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

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

c) di contributi costanti per trenta anni da pagarsi ai proprietari che provvedono alla ricostruzione dei loro fabbricati distrutti da eventi bellici oppure agli istituti mutuanti ai quali i proprietari stessi si sono rivolti per procurarsi i fondi necessari;

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

3° la concessione ad Istituti di case popolari ed a Comuni del contributo per trentacinque anni dell'uno per cento previsto dall'articolo 12 della legge 2 luglio 1949, n. 408.

Art. 6.

Sono altresì stabiliti per l'esercizio finanziario 1954-55 i seguenti limiti di impegno per pagamenti differiti relativi a:

1° sovvenzioni dipendenti dal testo unico delle leggi sulle acque e sugli impianti elettrici approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, da leggi speciali e dalla legge 29 maggio 1951, n. 457, lire 600.000.000;

2° contributi a favore di enti locali per l'edilizia scolastica ai sensi del secondo comma dell'articolo 1 della legge 3 agosto 1949, n. 589, lire 5.000.000;

3° contributi a favore di enti locali per acquedotti, fognature, opere igieniche e sanitarie ai sensi del secondo comma dell'articolo 1 della legge 3 agosto 1949, n. 589, lire 30.000 000;

4° concorsi e sussidi per l'esecuzione delle opere pubbliche di interesse di enti locali mediante la corresponsione di contributi costanti per trentacinque anni a norma del primo comma dell'articolo 1 e del 1° comma dell'articolo 17 della legge 3 agosto 1949, n. 589, nonchè della legge 15 febbraio 1953, n. 184, lire 1.810.000.000 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, lire 150.000.000, destinate per lire 75.000.000 all'Italia meridionale e insulare;

b) per opere marittime da eseguirsi ai sensi dell'articolo 9 della citata legge n. 589, lire 30.000.000;

c) per opere elettriche da eseguirsi ai sensi dell'articolo 10 della citata legge n. 589, lire 30.000.000 destinate per lire 15.000.000 all'Italia meridionale e insulare;

d) per opere di edilizia scolastica da eseguirsi ai sensi dell'articolo 8 della citata legge n. 589, lire 800.000.000 destinate per lire 400.000.000 all'Italia meridionale e insulare;

e) per opere igieniche indicate agli articoli 3, 4, 5 e 6 della citata legge n. 589, lire 600.000.000 destinate per lire 300.000.000 all'Italia meridionale e insulare;

f) per opere ospedaliere di cui all'articolo 7 della citata legge n. 589, lire 150.000.000;

g) per la costruzione e l'ampliamento di edifici per sedi municipali ai sensi dell'articolo 6 della legge 15 febbraio 1953, n. 184, lire 50.000.000;

5° spese per l'attuazione di piani di ricostruzione di abitati danneggiati da eventi bellici autorizzate dalla legge 27 ottobre 1951, n. 1402, lire 50.000.000.

Art. 7.

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

Art. 8.

Per l'attuazione delle leggi 10 agosto 1950, n. 647, e 2 gennaio 1952, n. 10, il Ministro del tesoro, con propri decreti, e su proposte del Ministro dei lavori pubblici, è autorizzato ad apportare variazioni compensative tra i relativi stanziamenti ammontanti per l'esercizio finanziario 1954-55 a lire 8.000.000.000.

Il fondo globale di lire 13.500.000.000 inscritto al capitolo n. 232 dell'annesso stato di previsione in attuazione della legge 27 dicembre 1953, n. 938, e successivo provvedimento modificativo - concernenti provvidenze per le zone colpite dalle alluvioni del 1953 in Calabria - sarà ripartito, con decreti del Ministro per il tesoro, fra le voci di bilancio su cui dovranno, gravare le spese per i programmi da realizzare.

Art. 9.

È approvato il bilancio dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali, per l'esercizio finanziario 1954-55 allegato allo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici.

Gli eventuali prelevamenti tanto dal fondo di riserva per impreviste e maggiori spese di personale e di carattere generale che dal fondo di riserva per opere straordinarie, nonchè le conseguenti iscrizioni ai capitoli del bilancio dell'Azienda predetta delle somme prelevate, saranno disposti con decreti del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per i lavori pubblici di concerto con quello del tesoro.

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