

CAMERA DEI DEPUTATI N. 725

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

BARBIERI, BARDINI, MONTELATICI, CERRETI, SACCENTI

Annunziata il 24 marzo 1954

Provvedimenti a favore della città di Firenze

ONOREVOLI COLLEGHI! — Pochi sanno che nella città di Firenze, « culla dell'arte », ammirata per i suoi gioielli architettonici e i suoi musei, agognata meta di turisti italiani e stranieri, centro importante di convegni artistici e scientifici, conserva nelle sue viscere gli stessi impianti igienici del tempo in cui fu capitale d'Italia.

A quell'epoca risalgono infatti l'impianto idrico, serbatoio e conduttore, che devono alimentare una città che conta ormai 400.000 abitanti, e le fognature di scarico che debbono assicurare le più elementari condizioni igieniche per gli abitanti di questa ormai grande città.

Firenze nei secoli più lontani era alla avanguardia anche nel campo dei servizi igienici, era bene approvvigionata di acque grazie ai numerosi pozzi, ma con lo sviluppo della città si rese necessaria nel 1871 la costruzione di un acquedotto il quale fu eseguito sul progetto dell'ingegnere Canevari, che utilizzava le acque dell'Arno. Ma quell'opera, che allora sembrò ispirata a larghe vedute e capace di assicurare il rifornimento idrico della città nei decenni e forse nei secoli, con lo sviluppo urbano si dimostrò ben presto insufficiente. E già nel 1890 l'Amministrazione si trovò nella necessità di provvedere per altre vie all'approvvigionamento idrico della popo-

lazione, specialmente nella stagione estiva. Da allora sono state eseguite opere marginali; furono costruiti altri pozzi al Campo di Marte, a Monterecci, a Cercina, ma l'aumento della disponibilità dell'acqua fu sempre inferiore all'aumento della popolazione. Le stesse condutture, che furono costruite per trasportare 10 mila metri cubi d'acqua ogni 24 ore, ora ne debbono trasportare 70 mila !

E da rilevare che coll'aumento della popolazione, dell'estensione urbana e dell'elevazione delle costruzioni non si provvide adeguatamente. Furono eseguite soltanto opere parziali, frammentarie.

La situazione è ora insostenibile. Ogni anno d'estate l'Amministrazione comunale è costretta a provvedere con mezzi di fortuna, talvolta alla periferia della città si provvede con botti da vino. Interi quartieri restano sprovvisti di acqua per alcune ore del giorno ed ai piani superiori, nella parte più alta della città, l'acqua non arriva neanche la notte. Tutto ciò è motivo di malcontento della popolazione, delle masse, dei proprietari di esercizi pubblici, di alberghi e pensioni.

Con la costruzione di 12 pozzi nuovi — secondo i progetti esistenti e per cui è stata fatta domanda di finanziamento fin dal 1947 — si potrebbero estrarre altri 16 mila litri di acqua al giorno. L'opera sarebbe anche econo-

micamente conveniente perché quell'acqua verrebbe a costare 2,50 lire al metro cubo, mentre quella filtrata dall'Arno costa 3 lire.

Un provvedimento comunque si impone senza indugio. Il Consiglio comunale della città è stato più volte investito di questa responsabilità ed all'unanimità ha votato ordini del giorno per invocare una legge speciale che consenta la realizzazione dell'opera necessaria.

Parimenti si deve dire delle fognature bianca e nera. Quelle esistenti sono vecchie, deteriorate, insufficienti, in alcune parti costituiscono un pericolo per la salute pubblica. Da molto tempo un nuovo progetto è stato approvato dal Consiglio comunale e dal Genio civile.

Le opere suddette sono di competenza dell'Amministrazione locale, è pur vero, ma lo Stato non può non tener conto delle condizioni oggettive delle finanze locali e delle esigenze igieniche ed estetiche di una città che prima di essere dei fiorentini è degli italiani.

Firenze fu duramente colpita dalla guerra; vaste zone bombardate dall'aviazione alleata ed il quartiere centrale di Por Santa Maria, Lungarno Acciaiuoli, Via Guicciardini sventrato dalle mine tedesche. Cinque dei sei ponti cittadini fra cui quello famoso di S. Trinità che non era soltanto un tramite ma un'insigne opera d'arte, furono distrutti dalla barbarie tedesca mentre il popolo generoso di Firenze attaccava i tedeschi ed apriva la via agli alleati.

È necessario dire che di tutti questi danni lo Stato ha tenuto ben poco conto nella ripartizione dei fondi del Ministero dei lavori pubblici. Neanche tutte le abitazioni civili sono state riparate, né i Lungarni né tutti i ponti sono stati ripristinati ancora (forse unica città d'Italia). Per la ricostruzione del ponte a S. Trinità, così come l'Ammannati lo aveva creato, la cittadinanza, gli enti e il comune assunsero un onere che lo Stato non aveva creduto dover assumere.

Le finanze locali sono dunque stremate e mai potrebbero consentire l'esecuzione delle

due opere che la presente proposta di legge contempla.

Inoltre esiste un problema ferroviario concernente la sistemazione di un tronco ferroviario che cinge la città ai limiti del suo centro, dal Romito a Sant'Andrea a Coverciano, tagliando arterie importantissime come la via Vittorio Emanuele, il viale Don Minzoni, le vie Edmondo De Amicis e San Salvi. Un tempo quelle erano vie di poca importanza ma oggi sono battute da un traffico continuo e pesante per cui i passaggi a livello sulla linea Bologna-Firenze-Roma sono frequentemente e per molto tempo chiusi obbligando autovetture, autocarri, motocicli a lunghe soste.

Un intero settore della popolazione, di operai, impiegati, commercianti, ecc., è interessato alla soluzione di questo problema.

Si impongono, dunque, anche qui i lavori necessari per l'interramento del tronco.

I precedenti legislativi in questo campo ci fanno ritenere che la Camera vorrà approvare questo provvedimento; i provvedimenti giustamente adottati per le città di Roma, di Napoli e di Bari confermano che alcune opere sono di tale importanza e così sproporzionate alle possibilità delle Amministrazioni locali per cui lo Stato deve o assumersi l'onere totale o concedere mutui straordinari.

I 5 articoli della nostra proposta si illustrano da sé: proponiamo che sia concesso un mutuo di 5 miliardi al comune di Firenze con un contributo statale del 4 per cento ed un contributo capitale di 5 miliardi. A carico dello Stato naturalmente vanno le spese per la sistemazione dell'impianto ferroviario.

La città di Firenze, centro di civiltà universale per le opere create dai grandi maestri Leonardo da Vinci, Giotto, Michelangelo, Cellini, Brunellesco; famosa per la prodigiosa produzione dei suoi artigiani; gloriosa per le gesta dei suoi partigiani e del suo popolo che le guadagnarono la medaglia d'oro attende questo provvedimento dal Parlamento, inteso non come un privilegio ma come un doveroso atto di solidarietà civile e nazionale.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

La Cassa depositi e prestiti è autorizzata a concedere al comune di Firenze mutui per un ammontare di 5 miliardi in ragione di 1 miliardo all'anno per 5 anni per il finanziamento dell'acquedotto comunale e per la fognatura bianca e nera.

Il mutuo è garantito dallo Stato il quale concede con la presente legge un contributo annuo del 4 per cento in conformità della legge 3 agosto 1949 da iscriversi nel bilancio di previsione dell'esercizio 1954-55 all'esercizio 1960-61.

ART. 2.

È concesso al comune di Firenze un contributo statale straordinario in capitale di 5 miliardi di lire per l'esecuzione delle opere di cui al precedente articolo. La spesa prevista dal presente articolo sarà stanziata nello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici in ragione di 1 miliardo di lire annuo dall'esercizio 1954-55 all'esercizio 1960-61.

ART. 3.

L'esecuzione delle opere di cui all'articolo 1 saranno eseguite sui progetti approvati dal Consiglio comunale ed in conformità delle leggi vigenti. L'approvazione dei progetti da parte degli organi dello Stato equivale a dichiarazione di pubblica utilità ed urgenza.

ART. 4.

È autorizzata l'esecuzione di lavori di interramento dei binari ferroviari che percorrono a semicerchio la città di Firenze, dal Ramito a Sant'Andrea, per la costruzione di soprapassaggi ed altre opere inerenti alla sistemazione del tronco ferroviario di competenza dell'Amministrazione autonoma delle ferrovie dello Stato, il cui progetto esecutivo dovrà essere approvato anche dal Consiglio comunale.

La spesa occorrente di lire 10 miliardi a totale carico dello Stato, sarà iscritta nello stato di previsione del Ministero del tesoro in ragione di 250 miliardi annui per 10 anni dal 1954 e versata all'Amministrazione autonoma delle ferrovie dello Stato.

ART. 5.

Il Ministero del tesoro provvederà con propri decreti alle occorrenti variazioni del bilancio.