

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

53.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 18 LUGLIO 1974

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FORTUNA

INDICE

	PAG.		PAG.
Missione:		MARZOTTO CAOTORTA	790
PRESIDENTE	785	MASCIADRI	788, 790
Proposte di legge (Discussione e rinvio):		PEZZATI	789
Senatore PACINI ed altri: Nuova denomi-		POLI, <i>Relatore</i>	786, 790
nazione dell'aeroporto di Pisa-San		VINCELLI, <i>Sottosegretario di Stato per i</i>	
Giusto e destinazione al collegamento		<i>trasporti e l'aviazione civile</i>	791
tra Firenze ed il citato-aeroporto della		Disegno di legge (Discussione e rinvio):	
somma stanziata per la costruzione		Autorizzazione di un'ulteriore spesa per	
del nuovo aeroporto di Firenze (<i>Ap-</i>		la costruzione della ferrovia metropo-	
<i>provata dalla VIII Commissione per-</i>		litana di Roma da Prati a Termini e	
<i>manente del Senato</i>) (3019);		ad Osteria del Curato (2940)	791
CAIAZZA: Destinazione della quota parte		PRESIDENTE	791, 792, 194
dei 20 miliardi di cui all'articolo 1,		BAGHINO	794
punto A), della legge 25 febbraio 1971,		KORACH	793, 794
n. 111, assegnata per la costruzione		LOMBARDI GIOVANNI	793
del nuovo aeroporto di Firenze, al po-		MARZOTTO CAOTORTA, <i>Relatore</i>	791, 793
tenziamento del collegamento ferro-		PETRUCCI	793, 794
viario tra Firenze e l'aeroporto di		VENTURINI	794
Pisa-San Giusto (2785);		VINCELLI, <i>Sottosegretario di Stato per i</i>	
POLI: Destinazione della somma di 8 mi-		<i>trasporti e l'aviazione civile</i>	793
liardi, già stanziata per la realizza-			
zione dell'aeroporto di San Giorgio a			
Colonica (Firenze), al potenziamento			
dell'aeroporto di San Giusto (Pisa),			
e di Peretola (Firenze), al potenzi-			
amento della linea ferroviaria Pisa-Fi-			
renze e alla costruzione del raccordo			
ferroviario fra l'aerostazione di San			
Giusto e la stazione ferroviaria di Pisa			
centrale (2864)	786		
PRESIDENTE	786, 788, 790, 791		
BAGHINO	789		
CAIAZZA	788		
CIACCI	788		
LOMBARDI GIOVANNI	790		

La seduta comincia alle 12,15.

MAROCCO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Missione.

PRESIDENTE. Comunico che, a norma dell'articolo 46, secondo comma, del regolamento, il deputato Miotti Carli Amalia è in missione per incarico del suo ufficio.

Discussione delle proposte di legge: senatore Pacini ed altri: Nuova denominazione dell'aeroporto di Pisa-San Giusto e destinazione al collegamento ferroviario tra Firenze e il citato aeroporto della somma stanziata per la costruzione del nuovo aeroporto di Firenze (Approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato) (3019); -Caiazza: Destinazione della quota parte dei 20 miliardi di cui all'articolo 1, punto A), della legge 25 febbraio 1971, n. 111, assegnata per la costruzione del nuovo aeroporto di Firenze, al potenziamento del collegamento ferroviario tra Firenze e l'aeroporto di Pisa-San Giusto (2785); Poli: Destinazione della somma di 8 miliardi, già stanziata per la realizzazione dell'aeroporto di San Giorgio a Colonica (Firenze) e di Peretola (Firenze), al potenziamento della linea ferroviaria Pisa-Firenze e alla costruzione del raccordo ferroviario fra l'aerostazione di San Giusto e la stazione ferroviaria di Pisa centrale (2864).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata delle proposte di legge di iniziativa dei senatori Pacini, Avezzano Comes, Mazzei, Barbera, Sammartino, Grossi, Santi, Dal Falco, Alessandrini, Noè, Spora, Salerno, Limoni, Leggieri, Zaccari, Merloni, Dal Canton, Maria Pia, Tiriolo, Russo Arcangelo, Sica, Pecoraro, Bertola e Rosa: « Nuova denominazione dell'aeroporto di Pisa San Giusto e destinazione al collegamento ferroviario tra Firenze e il citato aeroporto della somma stanziata per la costruzione del nuovo aeroporto di Firenze », già approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 30 maggio 1974; del deputato Caiazza: « Destinazione della quota parte dei 20 miliardi di cui all'articolo 1, punto A), della legge 25 febbraio 1971, n. 111, assegnata per la costruzione del nuovo aeroporto di Firenze, al potenziamento del collegamento ferroviario tra Firenze e l'aeroporto di Pisa San Giusto »; e del deputato Poli: « Destinazione della somma di 8 miliardi, già stanziata per la realizzazione dell'aeroporto di San Giorgio a Colonica (Firenze), al potenziamento dell'aeroporto di San Giusto (Pisa), e di Peretola (Firenze), al potenziamento della linea ferroviaria Pisa-Firenze e alla costruzione del raccordo ferroviario fra l'aerostazione di San Giusto e la stazione ferroviaria di Pisa centrale ».

L'onorevole Poli ha facoltà di svolgere la relazione.

POLI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, si tratta di tre proposte di legge di cui una ha già trovato approvazione da parte dell'altro ramo del Parlamento. Esse investono un problema estremamente importante, anche se localizzato in Toscana, che va esaminato con la massima attenzione. È un problema delicato che, si può dire, sta dividendo la regione Toscana. Con la legge n. 111 del 1971 furono stanziati 8 miliardi di lire, in acconto di uno stanziamento di 20 miliardi, per la costruzione dell'aeroporto di San Giorgio a Colonica a Firenze. Sorse subito il problema della localizzazione dell'aeroporto e vi furono molte discussioni al riguardo. Si ebbero prese di posizione di vari gruppi politici, di varie città ed enti locali della Toscana e si crearono due schieramenti: uno a favore dell'istituendo aeroporto di San Giorgio a Colonica e un altro assolutamente contrario, per vari motivi che cercherò di illustrare sinteticamente.

In Toscana esistono vari aeroporti, di cui molti di scarsa importanza. Un aeroporto di notevole importanza è invece quello militare di Pisa-San Giusto, che svolge anche servizio civile ed è considerato uno dei migliori aeroporti europei perché ha un indice altissimo di agibilità, 364 giorni all'anno. È un aeroporto che con pochi mezzi potrebbe ulteriormente essere migliorato e reso maggiormente disponibile per il servizio civile. Esso è attualmente utilizzato dall'aviazione militare, ma non esistono impedimenti veri e propri alla sua piena utilizzazione da parte del traffico aereo civile. Basterebbe infatti costruire una nuova pista; vi sono già i terreni disponibili, si tratta solo di stanziare la cifra occorrente. A questo proposito faccio rilevare che il ministro dei trasporti, rispondendo ad una mia interrogazione, ha fatto presente che è già in avanzata fase di studio l'esame per la costruzione appunto della terza pista e che vi sono favorevoli possibilità di risolvere il problema in questo senso.

Vi erano anche alcuni ambienti contrari all'istituzione del nuovo aeroporto, soprattutto per il fatto che il terreno indicato per la costruzione è molto paludoso e non presenta caratteristiche valide per una costruzione di questo tipo e anche perché si prevedono notevoli spese per la costruzione della pista, delle strutture ed infrastrutture aeroportuali. Vi è poi il fatto che il terreno è ubicato in una zona densamente popolata e questa costruzione creerebbe molti motivi

di scontento, sia per l'inquinamento atmosferico conseguente al servizio aeroportuale, sia per il rumore che fatalmente deriva da aeroporti di grandi dimensioni come questo. Bisogna anche aggiungere che, secondo accertamenti statistici che sono stati eseguiti, utilizzando questo terreno per la costruzione dell'aeroporto, questo non potrebbe essere agibile per più di 200 giornate all'anno dato che — stando almeno alle previsioni — si verifiche- rebbero annualmente 150-180 giornate di nebbia; inoltre, l'andamento dei venti nella zona dell'aeroporto è sfavorevole al traffico aereo, e l'altezza delle colline circostanti renderebbe l'aeroporto stesso pericoloso. Dagli accertamenti fatti, dai vari interventi che si sono avuti a tutti i livelli, emerge che gli organi tecnici dell'aviazione civile danno un giudizio sostanzialmente negativo circa il nuovo aeroporto da costruire. Vi sono poi notevoli prese di posizione da parte degli enti locali, corredate da relazioni elaborate da istituti ed università particolarmente competenti in materia: anche queste concludono affermando che l'aeroporto di San Giorgio a Colonica non sarebbe un'opera utile per il paese.

Pure le province ed i comuni hanno assunto posizioni molto responsabili in proposito, e la regione Toscana ha preso un atteggiamento estremamente deciso, chiedendo la sospensione della costruzione dell'aeroporto di San Giorgio a Colonica e l'utilizzazione dei fondi, già stanziati per esso, per il potenziamento del collegamento ferroviario tra Firenze e l'aeroporto di Pisa-San Giusto, in modo da rendere più agevole l'utilizzazione di questo aeroporto, soprattutto per coloro che risiedono a Firenze. Nel prendere queste decisioni, ci si è anche intrattenuti su alcune proposte di cambiamento della denominazione dell'aeroporto di Pisa, in modo da renderlo, nel nome, il più fiorentino possibile (si è pensato di intitolarlo a Galileo Galilei, o di denominarlo « aeroporto Pisa-Firenze »): proposte che certamente sono alquanto peregrine, poiché, comunque lo si denomini, l'aeroporto è ormai conosciuto in tutto il mondo come « aeroporto San Giusto », ed è classificato con questo nome.

La proposta di legge n. 3049, che ci giunge approvata dal Senato, ha concretizzato l'orientamento emerso nelle decisioni della regione Toscana. Io ho a mia volta presentato una proposta di legge, per colmare quella che è, a mio giudizio, una lacuna. Se infatti la città di Firenze può non poter contare sull'aeroporto di San Giorgio a Colonica, non può certo essere privata, data la sua importanza

storica, turistica e commerciale, di un aeroporto funzionante, che ponga in grado i numerosissimi visitatori di raggiungere facilmente il capoluogo della Toscana. Firenze è servita dall'aeroporto di Peretola, che però in questo momento non funziona, in quanto non rispondente alle esigenze del traffico aereo civile. Ed anche se ne è prevista la prossima riapertura, dopo l'approntamento di opportune attrezzature, esso rimarrà sempre scarsamente importante, per poter consentire lo svolgimento di un intenso traffico a vantaggio della città di Firenze. A giudizio però di molti tecnici che hanno esaminato il problema con la maggiore disponibilità possibile, l'aeroporto di Peretola potrebbe essere migliorato fino al punto di consentire l'atterraggio anche di aerei come i *DC9*; sarebbe sufficiente modificare l'orientamento della pista.

Qualcuno eccepisce che le ragioni addotte dalla regione Toscana non sono di grande importanza, in quanto esiste una legge, la n. 111 del 1971, che riguarda l'aeroporto di San Giorgio a Colonica; quindi, non potrebbe essere di fatto modificata la legislazione vigente. Ma non è così: la regione Toscana è in grado di intervenire e di impedire la costruzione di questo aeroporto, in quanto, come sappiamo, alle regioni è data la possibilità di intervenire nel settore urbanistico.

Mi sembra, pertanto, che siamo giunti ad un punto morto che deve essere superato. Ho cercato di spiegare tutti questi problemi in modo sintetico, e rimango a disposizione dei colleghi per un esame più approfondito delle cose; avendo studiato a lungo la questione, ritengo di essere in grado di fornire i chiarimenti necessari.

Un'ultima questione, che potrei chiamare morale. Sono anche il presentatore di un progetto di legge su questi problemi, e quindi potrebbe sussistere una certa incompatibilità con la mia veste di relatore; di qui la mia posizione piuttosto difficile sul piano morale.

Comunque, credo che sia mio dovere dare dei suggerimenti. Non ritengo che questa mattina la Commissione sia in grado di svolgere un esame approfondito di questi progetti di legge, anche se non possiamo dimenticare che è necessario fare presto. Dobbiamo prendere una posizione definitiva, e, secondo il mio modesto parere, occorre potenziare l'aeroporto di San Giusto, ma occorre altresì migliorare in maniera sensibile le comunicazioni ferroviarie tra Pisa e Firenze, per ridurre il tempo impiegato dai convogli.

Comunque, ci troviamo di fronte ad alcune linee di comunicazione ferroviaria già

adesso di una certa importanza e piuttosto valide: quindi, piuttosto facilmente migliorabili con una spesa aggirantesi sui 18 miliardi di lire, secondo gli accertamenti eseguiti da tecnici della competente direzione delle ferrovie dello Stato. Sarà necessario anche aprire una galleria a Montelupo e dotare la linea in modo tale che possa consentire ai convogli una velocità di 160 chilometri all'ora; ciò consentirebbe di collegare l'aeroporto e la stazione di Santa Maria Novella in soli 35 minuti.

Ritengo, pertanto, che l'aeroporto di San Giusto sia in grado di risolvere i problemi di Firenze. Vi sono per altro delle perplessità non tanto di ordine tecnico per quanto concerne l'utilizzazione dell'aeroporto, quanto di altro tipo; vi è, cioè, il pericolo di eventuali speculazioni che potrebbero essere fatte sui terreni che a suo tempo erano stati destinati alla costruzione dell'aeroporto di San Giorgio a Colonica.

A mio parere le cose che dobbiamo fare sono queste: sentire la regione Toscana, tenendo presente che non possiamo operare in questo settore senza conoscere il suo parere; abbiamo poi tre progetti di legge (pur se in effetti sono soltanto due perché il mio è diverso anche nello spirito); io ritengo che sia necessario cercare di arrivare ad un testo unificato. Occorre pertanto che la questione venga esaminata da un gruppo informale di lavoro. Secondo me, non si può andare avanti se non riusciamo ad ottenere un contatto diretto con la regione Toscana, al fine di accertare quali possano essere le soluzioni più idonee. Se dovessimo varare una legge che non risolve i problemi della regione, non avremmo fatto il nostro dovere.

Queste, quindi, oltre alla questione morale che mi riguarda direttamente (non ho alcuna difficoltà ad essere sostituito come relatore), le due proposte che mi sono permesso di sottoporre all'attenzione della Commissione.

PRESIDENTE. Al fine di dare una certa speditezza ai nostri lavori e per non ripetere le discussioni due volte, vorrei riassumere i termini della questione. Superata la questione morale fatta presente dal relatore, mi sembra che una sua prima proposta sia quella di giungere ad un testo unificato dei vari progetti di legge da parte di un gruppo informale di lavoro. La seconda, quella di interpellare la regione Toscana, che avrebbe gli strumenti idonei per bloccare l'attuazione delle norme di legge che dovessero essere approvate dalla nostra Commissione, qualora esse

urtassero con i suoi interessi. Debbo far presente che nella scorsa legislatura fu sollevata la questione circa la possibilità da parte delle Commissioni in sede legislativa di poter consultare le regioni. La Presidenza della Camera investì della questione la Giunta del regolamento, la quale, però, non ebbe modo di pronunciarsi. Comunque, il Presidente della Camera precisò che se il problema si fosse nuovamente posto, la Giunta avrebbe dovuto decidere. È questo il modo in cui dovremmo procedere; nel frattempo, nulla vieta che il relatore prenda contatti informali con esponenti di tutti i gruppi parlamentari per la formulazione di un testo-base, interpellando, se del caso, sempre in via informale, i rappresentanti della regione.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

MASCIADRI. Il gruppo socialista è d'accordo con i suggerimenti avanzati dal relatore e non ha nulla in contrario a seguire la procedura da lui indicata.

CAIAZZA. Per quanto riguarda la proposta di interpellare la regione, credo che essa sia del tutto inutile perché è già agli atti una presa di posizione ufficiale della regione Toscana sull'argomento e sulle proposte di legge in discussione.

Per quanto riguarda invece la proposta di addivenire alla redazione di un testo unificato, sarei del parere di rimaner fermi al testo già approvato dal Senato, tutt'al più emendandolo.

PRESIDENTE. E per quanto riguarda la mia proposta che il relatore prenda contatto in modo informale con esponenti di tutti i gruppi?

CAIAZZA. Sono favorevole, in via subordinata.

CIACCI. Concordo con l'onorevole Caiazza sul fatto che la proposta di interpellare la regione Toscana è superflua, in quanto la regione ha già espresso il suo parere e tutti i membri della Commissione credo abbiano ricevuto la lettera del presidente della giunta regionale Toscana, Lagorio, che raccomanda l'approvazione del provvedimento così come è stato approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato. Se si tratta di una questione di principio non è certo il gruppo comunista ad opporsi a sentire la regione Toscana, a promuovere, cioè, un supplemento di indagine per verificare ulteriormente se vi sono elementi di novità.

Per la stessa ragione non ci opponiamo alla costituzione di un gruppo informale di lavoro per un esame ancora più approfondito delle varie proposte, anche se teniamo a sottolineare che, data la necessità di realizzare interventi rapidi ed efficaci, sarebbe bene adottare come testo-base della discussione il provvedimento approvato all'unanimità dalla VIII Commissione del Senato.

PEZZATI. Sono favorevole alla proposta del relatore di ulteriori consultazioni.

I colleghi della Commissione sanno bene che la storia degli aeroporti della Toscana è abbastanza lunga. La Toscana non ha strutture aeroportuali sufficienti e dignitose perché a Firenze, praticamente, è stato posto in disuso anche l'aeroporto di Peretola, che non rientra neanche nell'ambito di applicazione della legge che ha stanziato la somma di 200 miliardi per gli aeroporti, poiché non raggiunge il « tetto » dei 50 mila passeggeri; l'aeroporto di San Giorgio a Colonica, che doveva essere costruito in base alla legge n. 111 del 1971, con uno stanziamento minimo di 8 miliardi, ha incontrato molte difficoltà per la sua realizzazione, mentre quello di Pisa ha soltanto da poco la possibilità di qualificarsi come aeroporto civile, essendo ancora soggetto a vincoli militari.

Da diversi anni a Firenze si è costituita una società per la costruzione dell'aeroporto di San Giorgio a Colonica, di cui fanno prevalentemente parte i comuni di Firenze, Prato, Campi ed altri interessati a questa costruzione. Dopo un dibattito che ha tenuto impegnato a lungo il consiglio comunale e il consiglio provinciale, le forze politiche rappresentate in questa società si erano espresse all'unanimità per la costruzione dell'aeroporto a Firenze. Credo che nel corso di questi contatti informali che il relatore dovrà prendere con la regione, sarebbe opportuno sentire anche i rappresentanti di questi organismi: se non altro quelli dei comuni di Firenze, Prato, Campi e Signa, che sono i comuni gravitanti nell'area che è stata destinata per la realizzazione dell'aeroporto di Firenze.

Va infine tenuto presente che il consiglio regionale della Toscana, nella deliberazione ricordata, non ha escluso la costruzione dell'aeroporto di Firenze, ma ha soltanto stabilito un ordine di priorità d'intervento. La posizione della regione si evince dal documento che è stato approvato, il cui ultimo capoverso afferma che l'area già destinata dal piano regolatore dei comuni interessati ad aeroporto di Firenze dev'essere mantenuta ad utilizza-

zione pubblica. Si tratta di una decisione molto importante e di cui bisogna tener conto. Sappiamo infatti che nel dicembre del 1973, dopo che si era addirittura giunti alle procedure di esproprio, in base alla legge n. 111 del 1971, che tra l'altro assegnava 8 miliardi per la costruzione dell'aeroporto di Firenze, si è avuta un'improvvisa, furibonda reazione contro la costruzione dell'aeroporto di San Giorgio a Colonica: e noi non vorremmo che dietro quest'opposizione vi fosse qualcosa di più grave, al di là delle preoccupazioni per l'inquinamento e per i rumori che l'aeroporto causerebbe.

Credo che la Commissione dovrebbe prendere in esame l'opportunità di garantire, tramite le norme che ci apprestiamo a votare, che l'area già destinata all'aeroporto di Firenze resti vincolata ad utilizzazione pubblica, o ricada nel demanio dello Stato o degli enti locali: questo sarebbe infatti un atteggiamento molto corretto, e che tra l'altro rispetterebbe lo spirito del documento votato dal consiglio regionale della Toscana.

BAGHINO. Poiché si è qui sostenuta la necessità di ascoltare la regione interessata, io penso che, essendovi un atto ufficiale del consiglio regionale della Toscana, l'ordine del giorno del 10 aprile 1974, che è a nostra conoscenza, noi non dobbiamo fare altro che tenerlo presente per quanto è possibile e procedere nel nostro lavoro. Se non lo conoscessimo, potremmo chiedere altri pareri; del resto, se, ascoltando il rappresentante della regione, emergessero elementi diversi da quelli già contenuti in questo ordine del giorno, noi dovremmo chiedere che su di essi si pronunciasse il consiglio regionale: come potremmo noi infatti sostenere che il pensiero di tutto il consiglio regionale è mutato rispetto a quello espresso nell'ordine del giorno approvato nei mesi scorsi? Se la regione non dovesse approvare un successivo ordine del giorno, occorrerebbe tener presente l'ordine del giorno precedente, che è un atto ufficiale già reso noto.

Sono poi d'accordo circa la costituzione di un gruppo informale di lavoro, che dovrebbe presentare le sue conclusioni alla Commissione: purché però esso lavori non impegnandosi *a priori* a tener necessariamente fermo il testo della proposta di legge n. 3049, approvato dal Senato, né impegnandosi a correggerlo. In tal caso, infatti, il gruppo di lavoro dovrebbe procedere su un binario unico e la sua opera non risulterebbe veramente fruttuosa.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1974

LOMBARDI GIOVANNI. Le proposte di legge in discussione sollevano un importante problema, di cui bisogna chiarire i termini. La regione Toscana ha bisogno di un aeroporto, ed una legge di alcuni anni fa — la n. 111 del 1971 — aveva destinato appunto 8 miliardi di lire per la costruzione di un ben determinato aeroporto. Ora, la regione, attraverso un ordine del giorno approvato dal suo consiglio, ha fatto una scelta orientata diversamente. Occorre però ricordare che gli aeroporti sono di competenza dello Stato, e pertanto bisogna avere ben chiaro il pensiero dello Stato, e per esso del Ministero dei trasporti, intorno ad una competenza che è sua. Poiché però si tratta di interventi finanziari destinati ad infrastrutture, in base al decreto delegato n. 8 occorre anche sentire la regione.

Vorrei quindi conoscere il parere del rappresentante del Governo circa le procedure da seguire a questo proposito: chi deve sentire la regione? Ed inoltre: siamo sicuri che gli 8 miliardi, già destinati alla costruzione dell'aeroporto di San Giorgio a Colonica, e che noi dobbiamo utilizzare per altro scopo, basteranno per il potenziamento del collegamento ferroviario tra Firenze e l'aeroporto di Pisa-San' Giusto? (Certo questi 8 miliardi non basterebbero per le opere previste dall'articolo 2 della proposta di legge Poli, che comporterebbe una spesa di almeno 40-50 miliardi). Quindi, riflettiamo bene sulla sufficienza dello stanziamento in questione, affinché non accada come per altri casi (ad esempio, per la costruzione della linea ferroviaria « direttissima » Firenze-Roma), in cui la somma originariamente stanziata non è stata ben calcolata, e ci si trovati di fronte ad oneri imprevisti.

MARZOTTO CAOTORTA. Essendosi già la regione interessata espressa tramite un ordine del giorno, che è a nostra conoscenza, non ci resta che tenerlo presente (prego anzi la presidenza di curare la distribuzione a tutti i commissari di quest'atto ufficiale acquisito alla nostra Commissione). Chiedere un nuovo parere alla regione mi sembrerebbe pertanto scorretto, quasi volessimo mettere in dubbio la validità di quel documento.

Vorrei poi far presente all'onorevole Pezzati che probabilmente possono anche esservi degli interessi dietro la presa di posizione che si è avuta, come di solito accade quando si prendono decisioni sulle infrastrutture. Penso però che a questo punto la situazione vada considerata obiettivamente, esaminando se è il caso che la regione Toscana abbia uno o due

aeroporti. Noi sappiamo bene che gli 8 miliardi non serviranno nemmeno a cominciare la costruzione del nuovo aeroporto di Firenze; pertanto, la realizzazione di un solo aeroporto ma ben collegato con il capoluogo regionale sarebbe senz'altro una scelta molto più razionale, in prospettiva, che non la costruzione di due aeroporti. Mi esprimo pertanto, a favore del potenziamento di un solo aeroporto in Toscana.

Certamente, gli 8 miliardi non basteranno per realizzare un collegamento con una linea metropolitana vera e propria (anche Roma si trova nelle stesse condizioni), ma potremo intanto iniziare con un collegamento ferroviario tra l'aeroporto e la stazione di Pisa. Si potrebbe anche cercare di eliminare quel noto passaggio a livello che rallenta i tempi di percorrenza, mentre quello della galleria di Montelupo rappresenta un discorso in prospettiva, che potranno fare le ferrovie dello Stato, rientrando in un piano più ampio.

Se riusciremo a realizzare questo collegamento tra l'aeroporto e la stazione di Pisa, potremo dire di aver collegato anche Firenze. In queste condizioni, rimane la preoccupazione espressa dal collega Pezzati circa il pericolo di speculazioni sui terreni già destinati a sede dell'aeroporto. Non avrei alcuna difficoltà ad approvare un emendamento che destinasse questi terreni ad area pubblica; è solo da domandarsi se sia corretto, nella strategia generale dell'utilizzazione di terreni che porta avanti la regione Toscana, che il Parlamento fissi una norma del genere. Ritengo che ciò possa costituire una usurpazione di poteri; possiamo ripiegare su un ordine del giorno che preveda una certa tutela su questi terreni. Mi dichiaro sin d'ora favorevole ad una soluzione del genere.

PRESIDENTE. A me sembra, dalla lettura degli articoli delle proposte di legge n. 2785 e n. 2864, che la spesa che comporterebbero sia maggiore degli 8 miliardi previsti.

POLI, *Relatore*. Ecco perché ho proposto di nominare un gruppo informale di lavoro.

MASCIADRI. Mi limiterò a parlare di un solo argomento. Erano stati stanziati soltanto 8 miliardi di lire per la costruzione di un nuovo aeroporto di Firenze; ora, questa cifra viene destinata per il collegamento ferroviario tra Firenze e Pisa, e quindi viene tolta dallo stanziamento a suo tempo deciso in fa-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1974

vore degli aeroporti italiani. Tanto per memoria, vorrei ricordare che il Parlamento stanziò 38 miliardi con la legge n. 111 del 1971 e altri 220 miliardi con la legge n. 825 del 1973: non possiamo, quindi, distrarre 8 miliardi da questa modesta cifra.

Vorrei però che fosse stabilito anche un principio ben preciso: lo storno di questi 8 miliardi non deve significare che chiudiamo l'aeroporto di Firenze. D'accordo sul fatto che possiamo anche non costruirlo in quel luogo, e farlo invece dove vuole la regione Toscana, ma non possiamo stabilire che viene chiuso quello di Peretola. Firenze non è certo Canicattì.

Dobbiamo invece potenziare l'aeroporto di Firenze, perché il capoluogo toscano non può non avere un proprio scalo nazionale. In Italia esistono due aeroporti intercontinentali, quattordici internazionali e ventidue nazionali; tra questi ultimi deve esservi anche quello di Peretola. Il nuovo aeroporto non viene più costruito, mentre il vecchio viene cancellato! Vorrei che almeno stabilissimo questo: teniamo anche presente che l'aeroporto di Peretola deve essere posto in condizioni di agibilità.

PRESIDENTE. Per quanto concerne la questione da me sollevata prima, debbo precisare che la V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole sui progetti di legge nn. 2785 e 2864 entro i limiti delle implicazioni finanziarie della proposta di legge n. 3019.

Poiché mi sembra che la Commissione sia orientata ad approfondire ulteriormente questi problemi, potremmo conferire al relatore l'incarico di prendere contatti informali con esponenti di tutti i gruppi e riferire poi in Commissione le opinioni, difformi o conformi, comunque riscontrate.

VINCELLI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile. Vorrei far presente all'onorevole Giovanni Lombardi che in sede di gruppo di lavoro faremo un esame più approfondito, anche in relazione a quanto detto dall'onorevole Masciadri. Già al Senato il Governo ha espresso il proprio parere favorevole al provvedimento n. 3019 anche tenendo conto del parere della regione Toscana. Il parere favorevole si estende alle altre due proposte di legge riguardanti il collegamento veloce tra l'aeroporto di Pisa-San Giusto (aeroporto « Galileo Galilei », secondo la nuova denominazione) e la stazione di Firenze-Santa Maria Novella.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che si dà incarico al relatore di prendere contatti informali con i rappresentanti di tutti i gruppi e di riferire poi in Commissione.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Autorizzazione di un'ulteriore spesa per la costruzione della ferrovia metropolitana di Roma da Prati a Termini e ad Osteria del Curato (2940).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di un'ulteriore spesa per la costruzione della ferrovia metropolitana di Roma da Prati a Termini e ad Osteria del Curato ».

Comunico che la VI Commissione finanze e tesoro ha espresso parere favorevole sul provvedimento.

Comunico altresì che la V Commissione bilancio ha reso il seguente parere: « La Commissione delibera di esprimere parere favorevole. La Commissione segnala per altro alla competente Commissione di merito l'opportunità di operare un perfezionamento formale al testo del primo comma dell'articolo 2 del provvedimento, sostituendo alle parole " bilancio del Ministero del tesoro " le altre " stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro " ».

L'onorevole Marzotto Caotorta ha facoltà di svolgere la relazione.

MARZOTTO CAOTORTA, Relatore. Il provvedimento in discussione, che si potrebbe definire una « leggina » di ordinaria amministrazione, è il quarto che viene presentato al Parlamento per la costruzione di questo tronco di ferrovia metropolitana.

Con la legge 24 dicembre 1959, n. 1145, si decise di realizzare la costruzione della ferrovia metropolitana di Roma da Prati a Termini e ad Osteria del Curato. In questi 15 anni i prezzi sono aumentati e inoltre sono state apportate ulteriori modifiche al progetto.

Pregiudizialmente, certo, non posso non osservare come la laboriosa realizzazione di questa opera non sia incoraggiante e non posso non deplorare come essa sia stata effettuata probabilmente con criteri e metodologie non adeguate a questo tipo di infrastrutture. Vorrei ad esempio ricordare come la costruzione della metropolitana di Città del Messico, affidata ad una ditta specializzata di Parigi, ha potuto procedere al ritmo di un

chilometro al mese. Questo per dimostrare che si potrebbe andare avanti molto più rapidamente di come si sia fatto finora.

Con la prima legge si erano stanziati 26 miliardi di lire; con due successive leggi altri 33 miliardi, per un totale di 59 miliardi di lire. Di questi sono stati già spesi 55 miliardi e mezzo. Nel frattempo si sono avute cinque voci di maggiori oneri, per un totale di 49 miliardi e mezzo. Tolti i 3,5 miliardi ancora disponibili, ne occorrono ancora 46, che vengono stanziati con questo provvedimento, scaglionandoli dal 1974 al 1978. Il totale, quindi, della spesa per questo tratto di metropolitana raggiunge i 105 miliardi di lire e il tempo di costruzione i 19 anni.

Queste maggiori spese possono essere così suddivise: 27 miliardi riguardano i maggiori oneri derivanti dall'aumento dei prezzi; 10 miliardi riguardano la maggiore incidenza della revisione prezzi degli anni futuri; 10 miliardi sono previsti per le varianti integrative e di completamento (rispettivamente, 5 miliardi per aumento del numero delle scale mobili in varie stazioni, potenziamento degli impianti di ventilazione, integrazione del tronco terminale di manovra di Osteria del Curato, ampliamento dell'officina-rimessa e 5 miliardi per il nuovo ponte sul Tevere); 6,5 miliardi per l'IVA, istituita dal 1° gennaio 1973; 1 miliardo e mezzo per deviazioni dei pubblici servizi, espropri e asservimenti.

La realizzazione di quest'opera ha incontrato gravi difficoltà perché nel primo tempo era stata fatta troppo in superficie e minacciava di far crollare gli edifici vicini. Vi sono poi state difficoltà di programmazione. Non nascondo però la mia sorpresa per il fatto che si è considerata come una variante, e quindi alla stregua di una spesa necessaria, il collegamento alla stazione Termini dei due tronchi di metropolitana. Quasi che il primitivo progetto non prevedesse tale collegamento: trovo quindi incredibile che si sia dovuto provvedere con una variante successiva, quando ci si è accorti di questo stato di cose.

Premesse queste considerazioni, che ho dovuto fare in quanto relatore, devo però sottolineare l'urgenza dello stanziamento in questione, perché, una volta assunti gli impegni per queste opere, è necessario portarle a termine, tenendo anche presente che la ferrovia metropolitana è indispensabile nelle zone della città che essa dovrebbe appunto attraversare.

Ci auguriamo soltanto che la costruzione del secondo tronco di questa linea proceda

in modo più celere e razionale, sicché Roma possa presto essere dotata, come molte altre città del mondo, di un'efficiente linea ferroviaria metropolitana.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

PETRUCCI. Sono favorevole all'approvazione del disegno di legge: desidero solo aggiungere alcuni chiarimenti a quelli già forniti dal relatore.

È vero che la legge che autorizzava la costruzione della ferrovia metropolitana da Prati a Termini e ad Osteria del Curato è del 1959, ma è vero anche che i lavori furono iniziati solo cinque anni dopo, nel 1965. L'assegnazione dei lavori, avvenuta, sia per il primo sia per il secondo tronco, tramite appalto-concorso, fu fatta attraverso il Consiglio superiore dei lavori pubblici, insieme con il Ministero dei trasporti.

L'esecuzione dei lavori per il primo tronco (io ero in quel periodo sindaco della città) dette luogo a difficoltà ed opposizioni da parte degli abitanti della via Tuscolana, sulla quale i lavori stessi erano stati iniziati; poiché essi si ribellarono agli intralci derivanti su quell'importantissima arteria dal sistema di lavoro previsto dal progetto (cioè lo scavo « a cielo aperto »). Nel 1966, pertanto — quando ero ancora sindaco della città — il comune di Roma chiese che i lavori proseguissero sotto terra, poiché non era pensabile che gli inconvenienti già verificatisi sulla via Tuscolana si ripetessero sulla via Appia, e, oltre San Giovanni, sulla via Merulana, sconvolgendo così la vita della città per quattro-cinque anni. Si riscontrò però che la società SACOP non era attrezzata per compiere questo nuovo tipo di lavoro e quindi le opere vennero sospese.

In seguito ad altro appalto-concorso, il secondo tronco di questa linea metropolitana venne affidato alla società Metrorama, che iniziò subito a lavorare con il sistema della « talpa »; i lavori sono ora praticamente ultimati, in quanto mancano solo 200 metri per raggiungere la stazione Termini. È rimasto « a cielo aperto » solo il tratto da costruire in viale Giulio Cesare, variante accettata rispetto all'originario tracciato passante per via Cola di Rienzo, in cui i lavori avrebbero causato troppa difficoltà per il traffico e i commerci. Durante i lavori per il secondo tronco, non si sono verificati gli inconvenienti che si erano registrati nel corso della costruzione del primo tronco. Si è però perduto un anno di tempo quando si raggiunse piazza della Re-

pubblica, poiché 80 centimetri sotto l'attuale pavimentazione si scopersero resti archeologici e si dovette quindi procedere a spostare la stazione che era prevista in questa piazza; una variante è stata poi adottata per il tratto da piazza della Repubblica alla stazione Termini, e si sono variate le quote per la stazione terminale.

Tutti questi sono elementi da valutare: da una parte, infatti, è facile trovare sotto il suolo di Roma resti archeologici, dall'altra ci si imbatte in difficoltà legate allo stato del sottosuolo: ad esempio, nella galleria di andata, costruita sotto via XX Settembre, si è trovato del terreno con delle infiltrazioni d'acqua, e nella galleria di ritorno addirittura ci si è imbattuti in un lago sotterraneo, con conseguente arresto dei lavori per quattro mesi. Infatti, se anche sono stati effettuati dei saggi sulla natura del sottosuolo, questi non sempre sono bastati ad evitare difficoltà, delle quali pertanto occorre tener conto.

Approvando il disegno di legge in discussione, daremo oggi una definitiva spinta all'ultimazione dei lavori per la ferrovia metropolitana Prati-Termini ed Osteria del Curato.

Concludo il mio intervenendo preannunciando la presentazione di un emendamento, che però richiederebbe il parere della V Commissione bilancio. L'articolo 3 del disegno di legge si occupa del problema delle attrezzature della ferrovia metropolitana di Roma, che sono a carico dell'amministrazione comunale. Lo Stato, attraverso il Ministero dei trasporti, garantisce un mutuo trentennale per le spese di queste opere. Ora, all'articolo 3, secondo comma, si dice: « In sede di attuazione della legge 19 febbraio 1970, n. 82, la garanzia dello Stato sui mutui e sulle obbligazioni viene concessa per l'importo dell'investimento complessivo per la realizzazione del progetto delle opere di completamento e forniture di prima dotazione approvato ai sensi della legge medesima » e si aggiunge: « dedotto il valore attuale del concorso dello Stato calcolato al tasso ufficiale di sconto aumentato di due punti ». L'amministrazione comunale vorrebbe che a questo comma fosse aggiunta la seguente frase, che io concretizzerò appunto in un emendamento: « revisionabile da parte del Ministero del tesoro di concerto con quello dei trasporti, sentita la commissione interministeriale per la metropolitana, sulla base dell'effettiva onerosità delle operazioni di provvista dei capitali occorrenti ». Secondo le notizie a mia disposizione, il ministro dei trasporti non sa-

rebbe contrario ad introdurre questo emendamento nel contesto dell'articolo 3. L'unica mia preoccupazione è che, dovendosi acquisire al riguardo il parere della V Commissione bilancio, non si ritardi di molto l'approvazione del disegno di legge.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Non ho obiezioni da fare circa l'emendamento preannunciato: posso solo dire che la V Commissione bilancio non potrà certo dare subito il parere sull'emendamento stesso, essendo impegnata nell'esame di altri importanti provvedimenti. Mi rimetto comunque al parere che la V Commissione bilancio esprimerà.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Anche da parte mia non vi sono obiezioni sull'emendamento.

LOMBARDI GIOVANNI. Ritengo che si potrebbe subito richiedere il parere della V Commissione bilancio sul preannunciato emendamento: se poi tale Commissione non lo esprimerà entro un certo termine, provvederemo ad approvare il testo originario del disegno di legge.

PETRUCCI. Sono d'accordo su questa proposta: se la V Commissione bilancio non ci potrà fornire entro la prossima settimana il parere sul mio emendamento, io lo ritirerò nel corso della prossima seduta.

KORACH. Anche il gruppo comunista approverà questo progetto di legge perché non si può non completare la metropolitana di Roma; però non possiamo fare a meno di fare nostre le considerazioni espresse dal relatore. Gli imprevisti e i fatti nuovi a Roma sono diventati una regola e dipendono dalle strutture degli impianti della metropolitana, che sono del tutto insufficienti. Basterebbe prendere in considerazione il fatto che sono dovuti passare cinque anni dalla approvazione della prima legge perché avessero inizio i lavori. Ritengo che qualsiasi organismo, anche di modesta levatura tecnica, avrebbe potuto fare in questo tempo tutte le ispezioni possibili. Si è detto che non si è tenuto conto delle capacità tecniche dell'impresa, mentre ora si è proceduto ad indire un appalto-concorso che ha messo alla prova queste capacità. Ma come è possibile affermare ciò se ogni 500 metri si rende necessaria una variante? I 45 miliardi mutano completamente la situazione dell'appalto, che non era basato su previsioni tecniche che avessero un minimo di concre-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1974

tezza e di valore. Siamo convinti che una parte delle spese sia andata a coprire oneri che non trovano alcuna giustificazione tecnica, ma che derivano invece dalle modalità dell'appalto, e finiscono per costituire degli utili non molto giustificati per la impresa esecutrice.

Anche sull'impossibilità di prevedere la presenza di falde d'acqua nel sottosuolo di Roma, mi permetto di dissentire. Il fenomeno poteva infatti essere facilmente previsto da coloro che sono un po' addentro a questi problemi: non poteva e non può costituire una sorpresa per i tecnici della materia.

Daremo il nostro voto favorevole perché, come ho detto, la metropolitana deve essere completata, ma si proceda da ora in avanti con un minimo di decisioni tempestive e di controlli in sede di progettazioni preventive.

BAGHINO. Anche il gruppo del MSI-destra nazionale darà voto favorevole all'approvazione di questo progetto di legge, però sarebbe interessante (lo dico solo a titolo di curiosità perché so che non sarà data alcuna risposta) conoscere come hanno avuto luogo questi appalti, perché, in definitiva, con tutte queste varianti sorge il sospetto che il problema non sia stato approfondito al momento opportuno. Tanto per fare un esempio, mi riferisco alla variante tra piazza della Repubblica e la stazione Termini.

PETRUCCI. Il progetto prevedeva l'arrivo ad una certa quota; quando invece si è cominciato a scavare « a cielo chiuso », ci si è dovuto abbassare a 25 metri.

BAGHINO. Ma io mi sono riferito al solo tratto piazza della Repubblica-Stazione Termini, non all'intera linea!

KORACH. Tutto questo si poteva prevedere prima.

BAGHINO. Prima si è partiti « a cielo aperto », con l'effetto di provocare le sollevazioni popolari che conosciano; poi si è continuato con la « talpa », che ha determinato quegli inconvenienti ai fabbricati che tutti conosciamo; comunque io mi sto riferendo solo all'ultimo tratto della linea: la via Tuscolana è lontana!

Scavare con la « talpa » significa procedere con un certo tipo di lavori, però l'altezza, cioè la quota degli scavi, rimane pur sempre invariata. Con la « talpa » si scava in un determinato modo, ma la profondità della metropolitana rimane invariata, come previsto

dal progetto. Ecco, quindi, che è stato sbagliato il progetto, e pertanto si è andati al di sotto del livello progettato; e ciò non è dipeso dal metodo di escavazione, in quanto non poteva esservi un dislivello tra zona e zona.

Tutti questi inconvenienti ci portano a fare un richiamo, generico naturalmente; ma non dobbiamo dimenticare che essi comportano anche uno sciupio di denaro pubblico di cui nessuno è chiamato a render conto.

Di qui la mia segnalazione, perché non vorrei che si continuasse con lo stesso metodo, prendendo per buono il concetto che nessuno è responsabile degli errori che vengono commessi. Così facendo il Parlamento diventa responsabile delle maggiori spese: il che sarebbe aberrante. Ovviamente, poi, diventerebbe anche complice, come lo diventeremmo tutti noi, dato che anch'io devo dire di sì, data la situazione, al provvedimento.

Ci auguriamo quindi che non sarà ripresentato tra qualche tempo un nuovo analogo disegno di legge, che non ci si verrà a dire che vi sono maggiori spese perché un nuovo decreto ha stabilito ulteriori aggravii e l'IVA era calcolata al 1° gennaio 1973!

VENTURINI. Preannuncio, a nome del gruppo socialista, il voto favorevole su questo provvedimento.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

Poiché l'onorevole Petrucci ha preannunciato la presentazione di un emendamento che comporta il parere della V Commissione bilancio, propongo di rinviare la discussione ad una prossima seduta, non appena sarà pervenuto detto parere. Trasmetterò nel frattempo il testo di tale emendamento — e prego l'onorevole Petrucci di volerlo formalizzare — alla predetta Commissione per il parere di competenza.

Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 13,40.

**IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI**

Dott. GIORGIO SPADOLINI

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO