

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

57.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 1° AGOSTO 1974

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FORTUNA

INDICE

PAG.	PAG.
Proposte di legge (<i>Seguito della discussione e approvazione</i>):	
Senatori PACINI ed altri: Nuova denominazione dell'aeroporto di Pisa San Giusto e destinazione al collegamento ferroviario tra Firenze ed il citato aeroporto della somma stanziata per la costruzione del nuovo aeroporto di Firenze (<i>Approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato</i>) (3019);	rio fra l'aerostazione di San Giusto e la stazione ferroviaria di Pisa centrale (2864) 836
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);	PRESIDENTE 836, 844, 845, 846
POLI: Destinazione della somma di otto 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 (2864) 836, 844, 845, 846	BAGHINO 839
	CAIAZZA 844
	CIACCI 839
	GUERRINI 846
	LOMBARDI GIOVANNI 843
	MARZOTTO CAOTORTA 839
	MASCIADRI 842, 843, 845
	MERLI 845
	PEZZATI 841, 842, 845
	PICCINELLI 846
	POLI, <i>Relatore</i> 836, 844, 846
	VINCELLI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> . 844, 845, 846
	Votazione segreta:
	PRESIDENTE 846

La seduta comincia alle 9.

MAROCCO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.*(È approvato).*

Seguito della discussione delle proposte di legge senatori Pacini ed altri: Nuova denominazione dell'aeroporto di Pisa San Giusto e destinazione al collegamento ferroviario tra Firenze ed 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 otto 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 (2864).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione abbinata delle proposte di legge di iniziativa dei senatori Pacini ed altri: « Nuova denominazione dell'aeroporto di Pisa San Giusto e destinazione al collegamento ferroviario tra Firenze ed 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; e dei deputati 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 Poli: « Destinazione della somma di otto 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 tra l'aerostazione di San Giusto e la stazione ferroviaria di Pisa centrale ».

POLI, *Relatore*. Onorevole presidente, onorevoli colleghi, ho da aggiungere poco

a quanto ho già detto in precedenza. Debbo soltanto comunicare che, sulla base di quanto era stato stabilito dalla Commissione nella seduta di martedì scorso, sono stati ricevuti il sindaco di Firenze e l'assessore regionale Filippini, in rappresentanza del presidente della giunta della regione Toscana, i quali hanno rilasciato alcune dichiarazioni il cui testo è stato consegnato a tutti i membri della Commissione. Do ora lettura del testo della dichiarazione del sindaco di Firenze:

« Le linee di sviluppo della regione Toscana prevedono un sistema aeroportuale bipolare imperniato sugli aeroporti di San Giusto-Pisa e San Giorgio a Colonica di Firenze.

Su tali previsioni si concorda.

La regione ha ravvisato un criterio di priorità che prevede:

- a) il potenziamento dell'aeroporto di San Giusto;
- b) la realizzazione di un più rapido collegamento ferroviario Pisa-Firenze;
- c) le realizzazioni di un più rapido collegamento di viabilità su strada tra Pisa-Prato e Firenze.

L'aeroporto di San Giorgio a Colonica non viene escluso ma posposto rispetto a quello di San Giusto, ferma restando, implicitamente, la pubblica destinazione dell'area.

Su tali indicazioni non si concorda.

Infatti:

- a) il progetto dell'aeroporto di San Giorgio a Colonica è già stato approvato dai competenti Ministeri e reso esecutivo;
- b) è già redatto il primo particellare per l'esproprio delle aree;
- c) per converso non è predisposto ancora ad oggi nessun prospetto per il potenziamento della linea Firenze-Pisa;
- d) la relativa spesa per la linea ferroviaria — dovrebbe fare carico comunque al piano poliennale delle ferrovie;
- e) in situazione di incertezza è la progettazione di ampliamento del complesso aeroportuale di San Giusto.

Pertanto, il dirottamento dell'importo di 8 miliardi così come previsto non risolve nessun problema e stabilisce — anche in linea generale — il grave principio della trasferibilità della destinazione « aviazione » alla destinazione « ferrovia ».

Di conseguenza, salvo illustrare più dettagliatamente l'aspetto relativo alla priorità

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 1° AGOSTO 1974

tra i due insediamenti in diversa sede, si chiede:

a) in tesi: che rimanda inalterata la destinazione degli otto miliardi così come previsto dalla legge n. 111 del 1971, in quanto la graduatoria di priorità prevista dalla regione è immotivata; e comunque le ipotesi di graduatoria di priorità dovranno essere e decise in sede generale;

b) in ipotesi: e fermo restando, per quanto necessario, quanto sopra, si utilizzi con immediatezza la disponibilità degli 8 miliardi nella misura necessaria a procedere immediatamente all'esproprio delle aree di San Giorgio a Colonica destinate all'insediamento aeroportuale considerato che il competente Ministero dei trasporti ha già provveduto a redigere il piano particellare;

c) in ipotesi subalterna si confermi comunque il principio che gli importi destinati all'aviazione non possono trasferirsi alle ferrovie.

Firmato: BAUSI ».

Il testo della dichiarazione rilasciata dall'assessore regionale Filippini è del seguente tenore:

« In merito alla richiesta formulatami dalla X Commissione in relazione ai provvedimenti da attuare per l'aeroporto di Pisa-San Giusto ed i conseguenti ammodernamenti della rete ferroviaria Pisa-Firenze, in qualità di assessore rappresentante la giunta regionale toscana confermo la validità della mozione approvata dal consiglio regionale toscano con i voti favorevoli dei gruppi della democrazia cristiana, del partito socialista italiano, del partito comunista italiano e del partito socialista democratico italiano.

Ritengo opportuno sottolineare l'urgenza che assume l'adozione delle misure legislative conseguenti ad assicurare la pratica realizzazione di una priorità di rilevante importanza per il miglioramento del traffico aereo e ferroviario in una parte decisiva del territorio toscano.

Il non impiego delle somme disponibili agli scopi individuati con estrema chiarezza e precisione dal consiglio regionale toscano verrebbe a rappresentare un errore impossibile a spiegarsi nel quadro dell'attuale grave crisi economica che attraversa il paese e che richiede pertanto efficienza di spesa a scopi immediatamente conseguibili e tali da produrre effetti positivi.

Firmato: GINO FILIPPINI ».

Ed ecco il documento approvato dal consiglio regionale della regione Toscana:

« Il consiglio regionale della Toscana

esaminati i problemi aeroportuali della regione:

ritiene

che, tenuto conto della difficile situazione economica del paese, debba essere adottata una scala di priorità negli interventi di immediata realizzazione, concentrando gli investimenti onde ottenere nel tempo più breve il massimo di risultato utile, con la minore spesa;

propone

di conseguenza che siano innanzitutto:

a) potenziate le attrezzature di volo e di servizio dell'aeroporto di Pisa-San Giusto;

b) rafforzate e migliorate le infrastrutture di collegamento della Toscana centrale e meridionale col nodo Pisa-Livorno;

preso atto dello stanziamento di 4,5 miliardi di lire autorizzato dal CIPE a favore dell'aeroporto di Pisa-San Giusto nel quadro della ripartizione dei fondi della legge n. 825 del 1973;

chiede

nel rispetto delle priorità stabilite dal consiglio col recente voto sulle « Linee di programma »:

a) che si dia ora la precedenza assoluta ad un programma di rafforzamento e potenziamento del collegamento ferroviario sulle relazioni Firenze-Empoli-Pisa San Giusto e Prato-Signa-Empoli-Pisa San Giusto, in modo da realizzare un raccordo ad altissime velocità dalle stazioni ferroviarie di Santa Maria Novella in Firenze e di Prato Centrale, direttamente alle piste dell'aeroporto di San Giusto-Pisa e tale da utilizzare il tempo di percorrenza per tutte le operazioni che usualmente si effettuano nelle aerostazioni;

b) che la giunta si faccia parte proponente, assieme agli enti locali territoriali ed economici interessati, per la sollecita definizione, col Ministero dei lavori pubblici d'un piano tecnico-finanziario al fine d'ultimare la superstrada Livorno-Pisa-Firenze, con raccordo per Prato, che da anni costituisce l'opera viaria prioritaria della regione Toscana;

c) che — preso atto che è stato definito da parte degli enti locali interessati il tracciato dell'autostrada E4 nel tratto Li-

vorno-Civitavecchia e che pertanto ci sono ormai tutte le condizioni per la ultimazione dell'opera — l'ANAS per sua parte proceda con sollecitudine al completamento del raddoppio della strada statale « Aurelia »;

ritiene

che al fine di assicurare la condizione pregiudiziale di fattibilità dell'anzidetto programma, sia urgente l'approvazione di una legge che destini al potenziamento e all'ammodernamento del collegamento ferroviario anzidetto, lo stanziamento di 8 miliardi della legge 27 febbraio 1971, n. 111 a suo tempo previsto per la costruzione dello scalo aereo di Firenze-San Giorgio a Colonica, rilevando che, a questo scopo, il disegno di legge n. 1502 presentato al Senato della Repubblica il 6 febbraio 1974 può costituire un utile strumento operativo;

propone

che l'area prevista per l'aeroporto di San Giorgio a Colonica mantenga la sua attuale destinazione pubblica. E a tal fine

dà mandato

alla giunta regionale di dare concreta operatività a questa espressione di volontà politica consiliare, predisponendo gli atti ed i controlli necessari ».

In sostanza, esiste un profondo contrasto tra la posizione del comune di Firenze e quella della regione Toscana. Davanti al gruppo di lavoro incaricato di ascoltare i due rappresentanti del comune di Firenze e della regione Toscana, l'assessore Filippini ha tenuto a mettere in evidenza tre argomenti, che segnalano per il fatto che l'interessato non li ha indicati nella sua relazione: 1) che la regione è confortata nella sua presa di posizione dal voto pressoché unanime del consiglio regionale (ci sono stati due soli voti contrari); 2) che quasi tutti gli enti locali della Toscana sono favorevoli alla soluzione prospettata; 3) che vi è la necessità di approvare con massima urgenza il provvedimento di cui trattasi, allo scopo di accelerare la ristrutturazione e il potenziamento, tanto della linea ferroviaria Livorno-Pisa-Firenze, quanto all'aeroporto Pisa-San Giusto (si tratta in altri termini di dare alla Toscana un aeroporto che serva tutta la regione e non soltanto una parte).

Mi sembra che in questi tre punti sottolineati dal rappresentante della regione Toscana si concretizzi tutta la questione. Non

ho da aggiungere altro, in quanto ho già svolto la relazione in una seduta precedente.

Faccio presente che nel gruppo informale di lavoro è prevalsa la tesi di portare avanti il testo approvato dal Senato, in considerazione dell'urgenza del provvedimento. D'altra parte, i testi delle tre proposte di legge al nostro esame non sono diversi l'uno dall'altro.

Debbo aggiungere che Firenze senza dubbio è una città che non può essere lasciata priva di aeroporto. Tuttavia, si deve tenere presente anche lo stato di crisi in cui si trova il paese. Viviamo un momento di grave austerità, quindi non è facile poter prevedere di stanziare le somme occorrenti per la costruzione di un aeroporto a Firenze, mentre siamo di fronte ad un provvedimento di emergenza, come risulta dalla proposta di legge che è stata approvata dal Senato. In altri termini, ci troviamo dinanzi al fatto che fino ad oggi non sono stati impegnati gli 8 miliardi di lire che in base alla legge 25 febbraio 1971, n. 111 erano stati stanziati per l'aeroporto di San Giorgio a Colonica. Con il provvedimento in esame si intende utilizzare questi fondi, ma non si esclude la possibilità che il problema sia rivisto in futuro e che Firenze sia anche dotata di un nuovo aeroporto.

Proprio in base a queste considerazioni ritengo che il provvedimento sia opportuno e giusto. Non si vuole, in verità, l'annullamento puro e semplice della legge n. 111 del 1971, che in effetti non sarebbe accettabile, ma più semplicemente una migliore e più immediata utilizzazione dei fondi che sono stati posti a disposizione per gli aeroporti in Toscana.

Ciò al fine di avere un aeroporto, del resto già efficiente, in migliori condizioni che consentano una più razionale utilizzazione delle infrastrutture.

Ritengo di non dover aggiungere altro a quanto già detto, se non richiamare ancora l'attenzione della Commissione sulla mozione che il consiglio regionale toscano ha approvato con i voti favorevoli dei gruppi della democrazia cristiana, del partito socialista italiano, del partito comunista italiano e del partito socialista democratico italiano, e con la quale propone che l'area prevista per l'aeroporto di San Giorgio e Colonica mantenga la sua attuale destinazione pubblica. A tal fine il consiglio stesso ha dato mandato alla giunta regionale di dare concreta operatività a questa espres-

sione di volontà politica, predisponendo gli atti ed i controlli necessari.

Vorrei precisare che questo è stato l'elemento che mi ha convinto della opportunità di procedere all'approvazione di questa proposta di legge.

MARZOTTO CAOTORTA. Onorevole presidente, onorevoli colleghi, ritengo di poter essere d'accordo con la relazione dell'onorevole Poli. Si tratta, da parte nostra, di fare una scelta di carattere generale al fine di consentire uno sviluppo dei servizi aeroportuali nazionali. In particolare nella regione Toscana e per l'aeroporto di Pisa-San Giusto, purché questo aeroporto, ovviamente, sia meglio collegato con i servizi ferroviari.

In questo senso mi sembra che lo spostamento di fondi operato dalla proposta di legge del senatore Pacini ed altri sia opportuno: voglia il Cielo che in altre occasioni, quando ci accorgeremo che una legge non risponde più a certe esigenze, abbiamo il coraggio di correggerla e migliorarla! Non ci deve far velo, quindi, il fatto che precedentemente i fondi erano stati destinati in un'altra direzione da una legge: ritengo che tale destinazione si debba correggere con questo provvedimento, perché i fondi, che non sono molto ampi, siano utilizzati prima di tutto per il miglioramento delle attrezzature di collegamento immediato dell'aeroporto di Pisa-San Giusto, attualmente piuttosto isolato. Basti dire che c'è un passaggio a livello che a volte fa perdere l'aereo a coloro i quali vengono dall'autostrada. C'è la necessità anche di un collegamento con la stazione di Pisa, in modo da permettere il passaggio di vetture rapide all'interno dell'aeroporto, sì che i passeggeri possano accedere a piedi nell'aerostazione.

Penso anche che, se avanzassero dei fondi, sarebbe opportuno destinarli al miglioramento delle attrezzature aeroportuali di Pisa, che possono essere rese più agibili.

In questo senso esprimiamo il nostro voto favorevole alla proposta di legge Pacini, riservandoci di presentare un ordine del giorno nel quale chiediamo che il Governo, nell'utilizzazione delle somme, tenga presenti gli indirizzi che ho esposto.

BAGHINO. Quando iniziammo la discussione di questo provvedimento, noi in un primo tempo ci opponemmo all'ascolto dei rappresentanti degli enti interessati, perché eravamo a conoscenza di una decisione

ufficiale del consiglio regionale della Toscana. Già allora ci rendevamo conto che non si trattava di annullare una iniziativa, ma di stabilire fra due iniziative quale priorità fosse da dare. Anche nel documento del consiglio regionale della Toscana si parla di postponimento di una delle due iniziative, ma si riafferma la necessità di tenere vincolata a destinazione pubblica l'area sulla quale dovrebbe sorgere l'aeroporto di Firenze. Il documento dava inoltre alcune indicazioni circa l'utilizzazione degli 8 miliardi di lire, che in un primo tempo erano stati stanziati per l'aeroporto di Firenze e che dovrebbero ora essere utilizzati essenzialmente per i collegamenti con l'aeroporto di Pisa-San Giusto.

Anche personalmente mi sono adoperato perché l'*iter* del provvedimento fosse il più breve possibile. Mi auguro che si arrivi ad un voto favorevole nella stessa mattinata, fermo restando che, pur essendo prioritaria la necessità di ammodernare l'aeroporto di San Giusto specialmente nei collegamenti con Firenze, affinché tale aeroporto possa servire veramente tutta la Toscana, vi potrà essere una iniziativa successiva per l'aeroporto di Firenze. Si tratterà di una iniziativa da studiare e da meditare. È chiaro infatti che non vogliamo annullare una iniziativa e puntare tutto sull'altra, perché in questo modo potremmo non rendere un giusto servizio all'interesse dell'intera regione Toscana.

In questo modo, facciamo senz'altro un ottimo servizio alla Toscana, ammodernando l'aeroporto, potenziando e stabilendo migliori collegamenti con i vari centri della regione, perché intanto raggiungiamo lo scopo di creare almeno un ottimo aeroporto.

Con queste intenzioni, il voto del gruppo del MSI-destra nazionale sarà favorevole e ci auguriamo che possa essere espresso il più presto possibile.

CIACCI. Onorevole presidente, onorevoli colleghi, avrei potuto non prendere la parola facendo risparmiare tempo alla Commissione se la proposta di legge che abbiamo al nostro esame non avesse costituito materia di dibattiti, di discussioni, di contrapposizioni vivaci e se non costituisse la materia di discussioni e contrapposizioni a volte con il sapore del campanile. Certamente, la nostra decisione, che si profila a larga maggioranza, farà ancora discutere. È per questo che mi sarà consentito — come a tutti gli altri colleghi — di precisare bene

la posizione del mio gruppo a proposito della proposta di legge n. 3019, che già è stata approvata all'unanimità dal Senato.

Noi eravamo favorevoli già dall'inizio della discussione. Ci siamo convinti, cammin facendo, che quella posizione non andava assolutamente cambiata. Vorrei soltanto rilevare che la proposta di legge combacia perfettamente con la coerente scelta operata dalla regione Toscana. È chiaro che noi, come Parlamento, siamo chiamati ad operare una scelta autonoma e non è che dobbiamo orientarci come vorrebbe la regione Toscana; però penso che sia giusto anche tener conto di tale decisione.

Le scelte della regione Toscana sono le seguenti: non realizzare il nuovo aeroporto di San Giorgio a Colonica per ragioni di spesa e di inquinamento, nonché di razionalità, dato il momento che stiamo attraversando; potenziare invece l'aeroporto di Pisa-San Giusto come aeroporto della Toscana. È una scelta, quindi, a carattere regionale. Effettuata questa scelta, che si inquadra perfettamente nel piano regionale per la riforma dei trasporti, recentemente approvato dalla regione Toscana, è necessario proporsi subito il problema di un rapido collegamento ferroviario — come è stato detto dal relatore e dai colleghi che mi hanno preceduto — prima di tutto con Firenze-Santa Maria Novella. Firenze, infatti, è il capoluogo della regione e ha l'importanza che tutti sanno. C'è quindi, prima di tutto, il problema del capoluogo toscano. C'è anche il problema dello snellimento del collegamento ferroviario con Prato centrale, perché si dice che forse sarà Prato ad utilizzare maggiormente l'aeroporto di Pisa-San Giusto, date le caratteristiche di questo vivace centro industriale.

Io vorrei aggiungere — come ha fatto la regione Toscana — anche il problema dello snellimento dei collegamenti con la Toscana meridionale. Credo che l'onorevole Piccinelli sia sensibile all'argomento relativo al collegamento con la Toscana meridionale, che è servita male dal punto di vista dei collegamenti ferroviari e ha diritto ad essere collegata più rapidamente con l'aeroporto di Pisa.

Con questi scopi si rende necessaria la rapida approvazione della proposta di legge, come ci viene sollecitato dalla regione Toscana. Secondo noi la proposta di legge va approvata nel testo del Senato, al fine di permettere la concentrazione della spesa.

In questo modo lo stanziamento sarà anche più produttivo, come ha dichiarato anche l'assessore regionale Filippini, nella dichiarazione di cui il relatore ci ha dato lettura.

Voglio sottolineare che il problema dei collegamenti ferroviari più rapidi con Pisa-San Giusto esiste anche per la Toscana meridionale. Si parla, e giustamente, di Firenze e di Prato, ma dobbiamo parlare anche di Arezzo e di Siena. Si guardi, per esempio, a quest'ultima città, che è considerata la sesta città turistica del paese: ebbene, essa ha una distanza ferroviaria di quasi due ore da Firenze. Per questo motivo abbiamo fatto delle precise richieste al ministro dei trasporti, ma ancora non abbiamo avuto una risposta.

Per quanto concerne questi otto miliardi che vengono stornati dall'aeroporto di Firenze e destinati a quello di San Giusto, pensiamo che essi debbano essere impiegati per potenziare le attrezzature di volo e di scalo dell'aeroporto, per rafforzare le infrastrutture di collegamento della Toscana centrale con il nodo Pisa-Livorno. Per quanto concerne la scala di priorità, questi investimenti debbono essere concentrati per ottenere nel tempo più breve il massimo dei risultati utili, con la minima spesa.

Va detto che così come è oggi l'aeroporto di San Giusto non è in grado di assolvere compiutamente alla sua funzione di scalo aereo per tutta la Toscana e, in particolare, per il cuore del centro direzionale della regione che si trova nell'area di Firenze-Prato.

Occorre perciò, prima di tutto, potenziare l'aeroporto di San Giusto e raccordarlo meglio per ferrovia e per strada con tutta la Toscana. Per quanto riguarda le attrezzature di volo e dei servizi dell'aeroporto, è stata autorizzata dal CIPE, nel marzo 1974, una spesa di quattro miliardi e mezzo di lire nel quadro della ripartizione dei fondi della legge n. 825 del 1973. È chiaro che queste somme non ci permetteranno di risolvere il problema, ma almeno potremmo avviarlo a soluzione.

Per i collegamenti stradali ho già accennato alla necessità della realizzazione della superstrada Livorno-Pisa-Firenze. Vi sono delle difficoltà che non ci competono, ma è necessario un impegno dell'ANAS, così come richiesto dalla regione Toscana. Già il Ministero dei trasporti si è dichiarato disposto a realizzare, entro due anni

dalla decisione, uno snellimento dei collegamenti ferroviari con una « direttissima » Firenze-Empoli-San Giusto e Prato-Signa-Empoli-Pisa San Giusto. Vi sono molti problemi da superare, come quello dell'ansa della Gonfolina; la galleria da costruire richiederà molti mezzi finanziari e non saranno certo sufficienti quelli che andiamo oggi a stanziare. Occorre, ancora, procedere al raccordo tra la stazione di Pisa e le piste dell'aeroporto di San Giusto e tra Signa e Prato Centrale. La realizzazione di questo progetto darà vita ad un collegamento ferroviario ad altissima velocità delle stazioni di Santa Maria Novella in Firenze e di Prato Centrale, direttamente alle piste dell'aeroporto di San Giusto, con coincidenza a Empoli per i viaggiatori provenienti da Siena. I tempi di percorrenza si pensa che possano ridursi a 35 minuti. Inoltre, vi è da tener presente tutte le operazioni che potranno essere fatte sui treni: dogane, passaporti, bagagli, eccetera.

Gli otto miliardi potranno essere posti subito a disposizione, in modo che questo problema possa essere subito affrontato.

Concludendo, la scelta di un solo aeroporto ci sembra giusta perché corrisponde ad una logica di razionalità e di economicità del sistema aeroportuale italiano. Circa il problema di Peretola, esso va visto anche nel quadro delle scelte del piano intercomunale di Firenze che, a quanto risulta, non sono proprio di carattere aeroportuale. Per quanto riguarda questa zona, anzi, queste scelte andrebbero in tutt'altra direzione, e mi dispiace che il sindaco di Firenze — peraltro dimissionario — non abbia ricordato questo punto del piano intercomunale. In ogni caso, stralciare una somma per Peretola significherebbe rientrare nuovamente nella logica dello sbriciolamento degli interventi, logica contro la quale ci siamo schierati. A questo punto ci vuole del coraggio per fare delle scelte concrete, anche se queste possono generare polemiche e scontri.

Circa un secondo aeroporto della Toscana, si tratta di un problema che per ora viene accantonato e che, semmai, dovrà essere affrontato nel quadro di un preciso piano degli aeroporti che riguardi tutto il paese. Non si tratta peraltro di liquidare la questione per sempre o di trovare un *escamotage* per coloro che vogliono l'aeroporto a San Giorgio a Colonica, ma di affrontarla in un secondo tempo.

Vi è poi il problema della denominazione: la cosa è irrilevante dal punto di vista pratico, ma è innegabile che abbia una certa importanza dal punto di vista storico e culturale. Siamo, quindi, per la denominazione « Galileo Galilei ». E qui non si tratta di cambiare nome all'aeroporto di Pisa, perché San Giusto non è il nome dell'aeroporto, bensì quello della località, che così si chiamava anche prima.

PEZZATI. Cercherò di essere breve, ma non posso fare a meno di dichiarare che sono contrario a questa proposta di legge, sostanzialmente per due motivi. Il primo è di carattere generale; cioè io ritengo che sia un errore quello che la Commissione — pare ormai certo, dati gli orientamenti che sono emersi — sta commettendo, nel senso di distogliere fondi già stanziati per l'aviazione civile a favore delle ferrovie. È noto a tutti i colleghi che le esigenze aeroportuali italiane sono notevoli e non si capisce perché — nel momento in cui si decide di distogliere la parte dello stanziamento di 20 miliardi di cui alla legge 27 febbraio 1971, n. 111, destinata all'aeroporto di San Giorgio a Colonica — tali fondi debbano essere dirottati su linee ferroviarie, le quali oltretutto godono o possono godere di stanziamenti ben più cospicui nell'ambito del piano poliennale delle ferrovie, che la Commissione si appresta a discutere e ad approvare. Questo è il primo motivo che mi fa essere contrario alla proposta di legge in discussione.

Il secondo motivo è più particolarmente legato alla regione Toscana. Io sono convinto senza ombra di dubbio che questi 8 miliardi, che vengono tolti alla costruzione dell'aeroporto di San Giorgio a Colonica e destinati, sulla base dell'articolo 2 della proposta di legge approvata dal Senato, al collegamento ferroviario fra Firenze-Santa Maria Novella e l'aeroporto che verrà denominato « Galileo Galilei », non risolveranno alcun problema aeroportuale per la Toscana.

Onorevoli colleghi, qui si è parlato — e ne ha parlato del resto anche il consiglio regionale della Toscana — di priorità rispetto all'aeroporto di Firenze. In altri termini, si tratta di una priorità che si stabilisce a favore di Pisa, nell'ambito delle scelte di programma approvate dal consiglio regionale che, come è noto, prevedono un sistema bipolare (Firenze e Pisa) per quanto riguar-

da gli aeroporti. È un errore affermare che il destinare gli 8 miliardi per il collegamento ferroviario Firenze-Pisa rappresenti una priorità per quest'ultima città della Toscana. È anzi un fatto che sta al di fuori di ogni considerazione logica. Infatti, se si trattasse di una priorità di scelta fra i due aeroporti, il consiglio regionale e i proponenti di questa proposta di legge avrebbero dovuto proporre che gli 8 miliardi fossero destinati interamente all'aeroporto di Pisa. Dirottare questi fondi sulle ferrovie significa che si rinuncia all'aeroporto di Firenze, il che può essere anche giusto; però non si deve dire che, accantonato per un momento l'aeroporto del capoluogo, gli sforzi finanziari e tecnici vengono concentrati su Pisa. Infatti, 8 miliardi di lire stanziati per il settore dell'aviazione civile, invece di essere utilizzati per sottolineare la priorità di Pisa, vengono dirottati sulle ferrovie. È una incoerenza di fondo verso la quale la Commissione mi pare che si stia muovendo. E si tratta anche di una scelta definitiva per Pisa.

Io sono fiorentino, ma posso essere anche d'accordo sul fatto che la Toscana abbia un solo aeroporto: allora, facciamo un aeroporto serio per la Toscana e non per Pisa o per Firenze, onorevole Ciacci. D'altra parte, prima di pensare al collegamento fra la Toscana centrale e Pisa, che non è baricentrica, collega Marzotto Caotorta, bensì « fuoricentrica », logica vorrebbe che a Pisa si costruisse prima un aeroporto completo. Ebbene, trattandosi di stanziamenti in ordine ad un aeroporto civile, perché con essi non si costruisce a Pisa un aeroporto completo, che possa servire per tutta la Toscana?

A questo punto pongo un interrogativo: quello di Pisa può essere un aeroporto per la Toscana? Onorevoli colleghi, in una lettera che il ministro della difesa ha indirizzato a due consiglieri comunali di Firenze alcune settimane fa e che il giornale *Avvenire* riportava nella cronaca fiorentina il 5 maggio 1974, l'onorevole Andreotti diceva testualmente: « Non esiste allo stato della pianificazione attuale la possibilità di prevedere una riduzione delle necessità addestrative e operative dei reparti dell'aeronautica militare schierati all'aeroporto di Pisa-San Giusto. Si ritiene tuttavia che un potenziamento dell'attività civile possa essere compatibile con le esigenze dell'aeronautica militare per quanto attiene al traf-

fico aereo, mentre dovrà essere aggiornato il piano di potenziamento delle infrastrutture dell'aviazione civile, in quanto elaborato prima della decisione di soprassedere alla realizzazione dell'aeroporto di Firenze. Tale revisione è di competenza di Civilavia, in coordinamento con l'aeronautica militare. Per quanto sopra, non è possibile fare una stima dei tempi tecnici necessari, dipendendo in gran parte da decisioni di Civilavia ».

Tutto questo significa che occorre sciogliere il nodo per Pisa, d'intesa fra l'aviazione civile e il Ministero della difesa. Allora, mi domando se non risponda a criteri di priorità il far sì che quello di Pisa possa essere l'aeroporto di tutta la Toscana. Potrei essere senza dubbio d'accordo se i collegamenti citati potessero essere realizzati — così come la regione ha promesso — con tempi e percorrenze per la verità molto brevi. Potrei essere d'accordo, perché mi rendo conto della necessità di razionalizzare il sistema aeroportuale in Italia. È chiaro, però, che anche altre regioni dovrebbero fare la stessa cosa e avere un solo aeroporto, piuttosto che tre o quattro. La Toscana non è l'unica regione d'Italia che deve compiere certe scelte.

Tra le critiche che sono state rivolte alla costruzione dell'aeroporto di San Giusto a Colonica vi è quella di chi ha sostenuto che in tale aeroporto vi sarebbe stato un movimento pari a 110 mila aerei l'anno. Questa cifra impressionante è stato un motivo di opposizione al progetto. Ora, se quello di Pisa diventerà l'unico aeroporto della regione, questa cifra relativa al movimento annuo degli aerei sarà destinata a salire. A mio avviso, quindi, prima di parlare del collegamento più rapido bisogna esaminare che cosa c'è alla fine di tale collegamento, se, in altri termini, c'è un aeroporto che permette dei voli con Roma, Milano, le capitali europee e poco più, oppure se c'è un aeroporto diverso. Nel primo caso, il gioco non vale la candela, come suol dirsi: non saremmo infatti di fronte ad un aeroporto per la Toscana.

MASCIADRI. L'onorevole Pezzati non vorrà mica un aeroporto dal quale si possa andare in volo diretto a Melbourne o a Sidney, partendo da Pisa!

PEZZATI. Non desidero un aeroporto intercontinentale. Occorrerebbe certamente,

però, un aeroporto con potenzialità maggiore di quella che ha oggi.

Resta da fare il discorso sui collegamenti con l'aeroporto di Pisa; in auto, vi sono 90 chilometri da Firenze e 75 chilometri da Prato: quindi, i collegamenti stradali non possono considerarsi rapidi. Se poi vogliamo pensare ai collegamenti ferroviari, per percorrere la distanza Firenze-Pisa in 35-40 minuti occorrerebbero treni che viaggiassero alla velocità di oltre 150 chilometri orari, tenendo conto delle accelerazioni e delle frenate: ma quanti treni rapidi, con stazione terminale all'aeroporto, sarebbe possibile incanalare in un giorno su una linea che deve servire altre importanti località, tenendo anche presente la coincidenza di queste corse con il traffico pendolare?

Io ritengo che, in sostanza, la Commissione dovrebbe fare una scelta. Si può dare tutta la somma a Pisa, per creare un vero aeroporto, utile per tutta la Toscana, assumendosi il Governo l'impegno circa un rapido raccordo con Pisa e la « superstrada ». Alcuni colleghi hanno detto che con questo provvedimento si mette un'ipoteca sulla completa realizzazione del raccordo ferroviario: io però non vorrei che in questo caso avvenisse quanto si è già verificato a proposito della « superstrada » Firenze-Pisa. Per essa si cominciarono a stanziare 2-3 miliardi di lire, con l'intenzione di realizzarne un brevissimo tratto, ed il risultato è che la « superstrada », partita da Empoli, finisce nella campagna, ed ora sull'asfalto cresce l'erba. Similmente, io penso che con il presente provvedimento non si mette una ipoteca sulla soluzione dell'intero problema. Il Governo dovrebbe essere in grado di impegnarsi di fronte alla Commissione nel senso di stabilire che questi otto miliardi di lire non restino in sospeso, in attesa che vi sia il preciso progetto del raccordo Firenze-Pisa. Se poi non verrà realizzata la « superstrada » Firenze-Pisa, e il raccordo con l'aeroporto (e non ci sarà quindi l'impegno del Governo in questo senso), non si risolverà compiutamente il problema dell'aeroporto, né per Firenze, né per la Toscana, e per molti anni ancora questa regione non avrà un buon aeroporto.

Se non è possibile fare tutto questo, si lasci allora impregiudicato lo stanziamento per Firenze, abbandonando il falso discorso delle priorità. Si lasci decidere a Firenze, alla provincia, alla regione se è impossibile la costruzione dell'aeroporto di San

Giorgio a Colonica e se si può fare qualcosa per l'aeroporto di Peretola. È vero infatti che il piano regolatore di Firenze prevede a Peretola un centro direzionale, e la dismissione dell'aeroporto: ma quest'ultima non potrà essere attuata se non si offriranno alternative alle autorità militari. Sarebbe bene vedere se è possibile far qualcosa per migliorare la situazione fiorentina, che tutti abbiamo riconosciuto degna di interesse e di attenzione.

LOMBARDI GIOVANNI. La discussione che oggi facciamo intorno a questo aeroporto è indice di un errore di programmazione che si è compiuto all'inizio: non si è risolto il problema dei 35 miliardi, ed oggi ci troviamo a sanare una situazione del genere. E non si risolve il problema del coordinamento degli investimenti per le infrastrutture puntuali (aeroporti e porti) viste rispetto al loro *Hinterland*. Questo deve essere fatto nei piani di investimento delle ferrovie, delle strade, degli aeroporti e dei porti e, innanzitutto, nell'ambito ministeriale, non certo ponendo il problema quando si discute di un caso particolare che viene trattato da una Commissione parlamentare.

Io mi auguro poi che le regioni possano presto essere in condizioni di risolvere questi problemi specifici, senza costringerci a sentirle caso per caso discutendo questi argomenti in sede di Commissione parlamentare.

MASCIADRI. Dichiaro che mi asterrò dalla votazione — e solo per non votare contro — del provvedimento di legge in esame. I motivi della mia astensione sono da ricercarsi in quanto finora si è fatto per quanto riguarda la politica aeroportuale. Con la legge n. 111 del 1971 (che è una delle due che, in ultima analisi, vigono nel settore) si erano stanziati 35 miliardi di lire che dovevano servire per la costruzione di tre aeroporti e 15 miliardi destinati ad una serie di lavori in altri aeroporti. Una piccolissima parte soltanto dei 15 miliardi è stata spesa, dopo ben tre anni. Per i lavori da compiersi con 20 miliardi non si è fatto nulla, tanto è vero che si propone ora di stornare da questa somma 8 miliardi per il potenziamento del collegamento ferroviario tra Firenze e l'aeroporto di Pisa-San Giusto, mentre i restanti 12 miliardi rimarrebbero a disposizione per altri aeroporti da costruire. È facile prevedere che, trattan-

dosi di una somma assolutamente insignificante, anche questi 12 miliardi faranno la stessa fine degli 8 miliardi già destinati alla costruzione del nuovo aeroporto di Firenze.

In seguito, la legge n. 865 del 1974, della quale tutti ci siamo interessati, dispose uno stanziamento, che parve cospicuo, di 220 miliardi di lire, da destinarsi 20 per Roma, 60 per l'assistenza in volo e 140 per 28 aeroporti. Ora mi chiedo se, alla vigilia del varo del piano pluriennale delle ferrovie dello Stato, che certo non risolve tutti i problemi delle ferrovie stesse, ma che tuttavia stanziava parecchi miliardi, dobbiamo sottrarre 8 miliardi ai non cospicui fondi dell'aviazione civile, per aumentare lo stanziamento previsto da quel piano.

Più opportuno sarebbe stabilire oggi tre tipi di provvedimenti. Innanzitutto, si deve dire no al nuovo aeroporto che dovrebbe sorgere a Firenze. Poi, occorre destinare gli 8 miliardi all'aeroporto di Pisa, perché con essi si potrebbe pur fare qualcosa per migliorare la situazione aeroportuale della regione Toscana. Infine, il Governo dovrebbe impegnarsi a garantire un veloce collegamento ferroviario tra Pisa e Firenze. Con tali provvedimenti saneremmo la situazione, anche se ha ragione chi dice che con questi otto miliardi non si risolve nulla. È una briciola che si va soltanto ad aggiungere alle altre. Ma il problema non si risolve. Rimango, quindi, del parere che dobbiamo dire no al nuovo aeroporto di Firenze. Sono contrario a questa soluzione per le ragioni ovvie che sono state in precedenza enunciate anche da altri colleghi.

Dobbiamo, inoltre, stornare gli otto miliardi predisposti per l'aeroporto di Firenze e destinarli all'aeroporto di Pisa-San Giusto, e non ai collegamenti ferroviari. Dico questo non perché ritengo che l'aeroporto di Pisa possa divenire un aeroporto intercontinentale o possa provvedere ad un movimento annuale di 10 milioni di passeggeri (sono queste delle previsioni da fantascienza), ma perché, così facendo, si potrebbe cominciare a dare una sistemazione adeguata alle sue infrastrutture. Come terza conclusione, un impegno finanziario per il collegamento tra Pisa e Firenze, tramite ferrovia, da prelevare sul piano poliennale delle ferrovie che è già stato approvato dal Senato e che quanto prima passerà al nostro esame. Si tratta di 2 mila miliardi che il ministro dei trasporti, di concerto con gli altri ministri interessati, ha il potere di de-

stinare per il potenziamento e il riarmamento dei collegamenti. In quella sede si potranno destinare i fondi necessari (18-28 miliardi) necessari per fornire alla zona che ci interessa collegamenti più rapidi ed efficienti.

Pertanto, se il provvedimento verrà posto in votazione così com'è in questo momento, io mi asterrò dalla votazione stessa.

CAIAZZA. Onorevole presidente, desidero soltanto far presente che in senso contrario all'aeroporto di San Giorgio a Colonica si è espresso all'unanimità anche il consiglio comunale di Prato, dove l'aeroporto stesso dovrebbe essere costruito.

Penso pertanto di dover aderire alla proposta fatta dal relatore di approvare il provvedimento n. 3019, il quale, naturalmente, assorbe la proposta di legge da me presentata.

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

POLI, *Relatore*. Mi rimetto a quanto già detto in sede di relazione.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo si rimette a quanto dichiarato nell'altro ramo del Parlamento; è quindi favorevole all'approvazione della proposta di legge numero 3019, in modo che gli 8 miliardi in essa previsti vengano destinati al collegamento veloce tra l'aeroporto di Pisa-San Giusto e Firenze.

Le preoccupazioni espresse dai colleghi Pezzati e Masciadri hanno indubbiamente una loro validità, ma il Governo, rispettoso della volontà espressa dalla regione Toscana, si rimette a quanto detto dal relatore e dichiara la propria disponibilità a che la proposta di legge sia rapidamente approvata.

Il discorso più ampio in materia di aviazione civile lo potremo fare in altra sede.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha proposto di adottare come testo base la proposta di legge dei senatori Pacini ed altri n. 3019, già approvata dal Senato.

Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 1° AGOSTO 1974

Passiamo all'esame degli articoli della proposta di legge n. 3019. Do lettura del primo articolo, al quale non sono stati presentati emendamenti:

ART. 1.

L'aeroporto di Pisa San Giusto assume, dalla data di entrata in vigore della presente legge, la denominazione di « Aeroporto Galilei Galilei ».

PEZZATI. Dichiaro che voterò contro.

MASCIADRI. Dichiaro che mi asterrò dalla votazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 1.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo, al quale non sono stati presentati emendamenti:

ART. 2.

La somma di lire 8 miliardi, già assegnata nell'ambito dei 20 miliardi stanziati dall'articolo 1, lettera a), della legge 25 febbraio 1971, n. 11, alla costruzione dell'aeroporto di Firenze viene destinata al collegamento ferroviario tra la stazione di Firenze-Santa Maria Novella e l'aeroporto « Galileo Galilei » di cui all'articolo 1 della presente legge.

PEZZATI. Dichiaro che voterò contro.

MASCIADRI. Dichiaro che mi asterrò dalla votazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 2.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo, al quale non sono stati presentati emendamenti:

ART. 3.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere, con proprio decreto, alle occorrenti variazioni di bilancio.

PEZZATI. Dichiaro che voterò contro, oltre che per i motivi esposti nel corso del mio precedente intervento, anche perché il

Governo nella sua risposta non è stato in grado di prendere impegni precisi in ordine alle mie richieste, per quanto riguarda, cioè, i collegamenti ferroviari e stradali fra Firenze e Pisa. Questo è un ulteriore motivo che giustifica il mio voto contrario.

MASCIADRI. Dichiaro che mi asterrò dalla votazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 3.

(È approvato).

Gli onorevoli Merli, Piccinelli, Marzotto Caotorta e Poli hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione trasporti,
invita il Governo

a svolgere gli opportuni interventi perché il consorzio per la aerostazione di Pisa provveda ad allargarsi a livello regionale con la partecipazione degli enti locali ed economici delle altre province toscane interessate, a cominciare da Lucca, Livorno e Massa Carrara ».

(0/3019/1/10)

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo lo accoglie come raccomandazione.

MERLI. Non insistiamo per la votazione

PRESIDENTE. Gli onorevoli Piccinelli, Caiazza, Merli, Lombardi Giovanni e Marzotto Caotorta hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione trasporti
impegna il Governo

ad utilizzare la somma di cui all'articolo 2 della proposta di legge n. 3019 in via primaria per il collegamento aeroporto-stazione di Pisa, la soppressione del passaggio a livello nei pressi dell'aeroporto, nonché per il miglioramento delle infrastrutture aeroportuali ».

(0/3019/2/10)

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Lo accetto come raccomandazione, anche se questo ordine del giorno va al di là di quanto contenuto nell'articolo 2 della proposta di legge.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 1° AGOSTO 1974

PICCINELLI. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Guerrini ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione trasporti
impegna il Governo

a predisporre opportuni interventi onde dotare la città di Firenze di idonee attrezzature aeroportuali al fine di completare su un piano regionale quelle già in atto a Pisa-San Giusto.

Tale impegno deve inquadrarsi nelle scelte di politica aeroportuale definita dalla regione Toscana che prevedono appunto, sulla base delle indicate priorità, idonee infrastrutture aeroportuali anche per il capoluogo toscano ».

(0/3019/3/10)

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Lo accetto come raccomandazione.

GUERRINI. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Poli e Merli hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione trasporti

in considerazione del fatto che l'aeroporto San Giusto « Galileo Galilei » di Pisa è stato classificato aeroporto della Toscana,

impegna il Governo

a voler disporre le necessarie misure atte a consentire che, nel piano poliennale delle ferrovie dello Stato in fase di approvazione, venga previsto un impegno di spesa sufficiente ad assicurare il completamento delle opere relative al miglioramento delle infrastrutture ferroviarie fra Livorno, Pisa e Firenze, nonché tra Pisa e le altre città della Toscana.

A questo proposito si rende opportuno sottolineare che occorre: a) ristrutturare con opportune rettifiche di tracciato la linea Livorno-Pisa-Firenze in modo da rendere possibile le più alte velocità di circolazione consentite dai mezzi in servizio; b) costruire una nuova stazione ferroviaria nell'aeroporto di Pisa-Galileo Galilei collegata con la linea più sopra citata; c) eliminare il passaggio a livello esistente in prossimità dell'aeroporto mediante la costruzione di

un cavalcavia fra l'Aurelia e l'aeroporto stesso ».

(0/3019/4/10)

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Invito gli onorevoli presentatori a voler ritirare l'ordine del giorno e a ripresentarlo, eventualmente, in sede di discussione del piano poliennale delle ferrovie.

POLI. Aderisco alla richiesta del rappresentante del Governo e, pertanto, anche a nome dell'onorevole Merli, ritiro l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Poli e Merli hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione trasporti

in considerazione che l'aeroporto San Giusto « Galileo Galilei » è stato classificato aeroporto della Toscana,

invita il Governo

a voler disporre le necessarie misure atte a consentire il potenziamento dell'aeroporto in questione.

A questo proposito, essendo del tutto insufficienti i fondi stanziati per l'aeroporto in questione sulla legge n. 825 del 1973 sottolinea la necessità di un ulteriore impegno di spesa idoneo a consentire la costruzione di una terza pista ».

(0/3019/5/10)

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Lo accetto come raccomandazione.

POLI. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. La proposta di legge sarà subito votata a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto della proposta di legge esaminata nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Proposta di legge senatori PACINI ed altri: « Nuova denominazione dell'aeroporto di Pisa-San Giusto e destinazione al collegamento ferroviario tra Firenze ed il citato aeroporto della somma stanziata per la co-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 1° AGOSTO 1974

struzione del nuovo aeroporto di Firenze »
(Approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato) (3019):

Presenti	31
Votanti	30
Astenuti	1
Maggioranza	16
Voti favorevoli	28
Voti contrari	2

(La Commissione approva).

Risultano pertanto assorbite le concorrenti proposte di legge Caiazza n. 2785 e Poli n. 2864.

Hanno preso parte alla votazione:

Baghino, Baldassari, Ballarin, Belci, Bodrigo Antonio, Canestrari, Carri, Ceravolo,

Ciacci, Dal Maso, Damico, Di Leo, Fioriello, Fortuna, Foscarini, Galasso, Guerrini, Korach, Mancini Antonio, Marocco, Marzotto Caotorta, Merli, Miotti Carli Amalia, Pezzati, Piccinelli, Poli, Russo Ferdinando, Scipioni, Skerk e Volpe.

Si è astenuto:

Masciadri.

La seduta termina alle 10,20.

**IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI**

Dott. GIORGIO SPADOLINI

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO