

# SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

### 53° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI GIOVEDÌ 30 MAGGIO 1974

Presidenza del Presidente MARTINELLI

#### INDICE

##### DISEGNI DI LEGGE

##### IN SEDE DELIBERANTE

##### Rinvio della discussione:

« Concessione di contributi per opere ospedaliere » (369-B) (D'iniziativa dei senatori Sammartino ed altri) (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE . . . . . Pag. 866

##### Rinvio della discussione:

« Modifica del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340, concernente l'ordinamento del Registro italiano navale » (965):

PRESIDENTE . . . . . 866

##### Rinvio della discussione:

« Disposizioni integrative alla legge 4 febbraio 1963, n. 129, relativa al piano regolatore generale degli acquedotti » (1095) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE . . . . . 866

##### Discussione e approvazione con modificazioni:

« Mutamento della denominazione dell'aeroporto di Pisa San Giusto e destinazione della quota parte dei 20 miliardi di cui all'articolo 1, punto A), della legge 25 febbraio 1971, n. 111, assegnata alla costruzione del nuovo aeroporto di Firenze, al potenziamento del collegamento ferroviario fra Firenze ed il citato aeroporto » (1502) (D'iniziativa dei senatori Pacini ed altri) (1):

PRESIDENTE . . . . . Pag. 867, 869, 871 e *passim*  
AVEZZANO COMES . . . . . 871, 874  
CROLLALANZA . . . . . 869  
MADERCHI . . . . . 870, 872, 874  
MINGOZZI . . . . . 870  
PACINI . . . . . 869  
SAMMARTINO, *relatore alla Commissione* . . . . . 867  
873, 874  
SANTALCO . . . . . 873, 874  
SANTI . . . . . 871  
VINCELLI, *sottosegretario di Stato per i trasporti* . . . . . 873

(1) Il titolo del disegno di legge è stato così modificato: « 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 ».

8ª COMMISSIONE

53° RESOCONTO STEN. (30 maggio 1974)

*La seduta ha inizio alle ore 10,20.*

C E B R E L L I, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

#### IN SEDE DELIBERANTE

##### Rinvio della discussione del disegno di legge:

**« Modifica del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340, concernente l'ordinamento del Registro italiano navale » (965)**

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifica del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, numero 340, concernente l'ordinamento del Registro italiano navale ».

Per quanto riguarda i pareri, comunico che siamo perfettamente in regola.

Devo però comunicare anche che il Sottosegretario di Stato per la marina mercantile onorevole Caldoro ha fatto presente che stamane si trova nella impossibilità di intervenire ai nostri lavori, in quanto è impegnato nell'altro ramo del Parlamento, ed ha chiesto di rinviare la discussione del disegno di legge in oggetto, sul cui testo ha preannunciato di voler formulare delle osservazioni. Di fronte a tale richiesta, mi sembra chiaro che non possiamo trattare questo provvedimento, e che dobbiamo rinviarlo ad una prossima seduta.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

##### Rinvio della discussione del disegno di legge:

**« Disposizioni integrative alla legge 4 febbraio 1963, n. 129, relativa al piano regolatore generale degli acquedotti » (1095) (Approvato dalla Camera dei deputati)**

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca ora la discussione del disegno di legge: « Disposizioni integrative alla legge 4

febbraio 1963, n. 129, relativa al piano regolatore generale degli acquedotti », già approvato dalla Camera dei deputati.

Sono stati espressi in merito due pareri, uno dalla 5ª Commissione, favorevole con osservazioni circa il fatto che, essendo stato presentato il bilancio per il 1974, dobbiamo modificare la norma di copertura; l'altro dalla 1ª Commissione con osservazioni piuttosto complicate, in quanto dice: « La Commissione si dichiara favorevole al suo ulteriore corso, raccomandando... », e tutto quello che segue è raccomandazione, cioè è lasciato alla nostra discrezionalità. Più avanti il parere raccomanda di temperare le competenze dello Stato con quelle regionali, e poi aggiunge: « Ritiene inoltre opportuno prevedere il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici ». Sono convinto che noi dobbiamo sempre meditare ogni volta che le altre Commissioni, anche se ciò non rientra nella loro stretta competenza, ci prospettano l'opportunità di approfondire riflessioni su taluni problemi. Ciò considerato e rilevato anche che non è presente alcun rappresentante del Ministero dei lavori pubblici — cosa che, debbo osservare con rammarico, avviene frequentemente —, non siamo a mio avviso in grado di esaminare questo provvedimento.

Dobbiamo quindi concludere che si rende necessario rinviare l'esame del disegno di legge ad altra seduta.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

##### Rinvio della discussione del disegno di legge:

**« Concessione di contributi per opere ospedaliere » (369-B), d'iniziativa dei senatori Sammartino ed altri (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati)**

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca ora la discussione del disegno di legge: « Concessione di contributi per opere ospedaliere », d'iniziativa dei senatori Sammartino, Avezzano Comes, Premoli, Spataro, Baldini, Benaglia, Carollo, Cavezzali, Colella, Colleselli, Dal Falco, Leggieri, Ligios, Pacini,

8ª COMMISSIONE

53° RESOCONTO STEN. (30 maggio 1974)

Patrini, Pecoraro, Russo Arcangelo, Salerno, Santalco, Santi, Tanga e Tiriolo, già approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Comunico che il collega Sammartino quale primo firmatario del disegno di legge, mi ha inviato una lettera nella quale, premesso che la discussione del provvedimento è stata più volte rinviata per consentire al Governo di manifestare il suo avviso, sollecita una rapida definizione del suo *iter* ricordando che nella precedente riunione il Sottosegretario Arnaud aveva assicurato che il Governo avrebbe illustrato la sua posizione in ordine al disegno di legge « nella prossima seduta », cioè in questa.

Devo rilevare in proposito che non siamo oggi in grado di ascoltare il Governo, perchè non è presente, quindi dobbiamo rinviare la discussione del provvedimento in oggetto ad altra seduta.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

#### **Discussione e approvazione con modificazioni del disegno di legge:**

**« Mutamento della denominazione dell'aeroporto di Pisa San Giusto e destinazione della quota parte dei 20 miliardi di cui all'articolo 1, punto A), della legge 25 febbraio 1971, n. 111, assegnata alla costruzione del nuovo aeroporto di Firenze, al potenziamento del collegamento ferroviario fra Firenze ed il citato aeroporto » (1502) d'iniziativa dei senatori Pacini ed altri**

**P R E S I D E N T E.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Mutamento della denominazione dell'aeroporto di Pisa San Giusto e destinazione della quota parte dei 20 miliardi di cui all'articolo 1, punto A), della legge 25 febbraio 1971, n. 111, assegnata alla costruzione del nuovo aeroporto di Firenze, al potenziamento del collegamento ferroviario fra Firenze ed il citato aeroporto », d'iniziativa dei senatori Pacini, Avezzano Comes, Mazzei, Barbera, Sammartino, Grossi, Santi, Dal Falco, Ales-

sandrini, Noè, Spora, Salerno, Limoni, Leggieri, Zaccari, Merloni, Dal Canton Maria Pia, Tiriolo, Russo Arcangelo, Sica, Pecoraro, Bertola e Rosa.

Prego il senatore Sammartino di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

**S A M M A R T I N O**, *relatore alla Commissione.* Onorevole Presidente, onorevoli senatori, con la legge 25 febbraio 1971, n.111, veniva autorizzata la spesa complessiva di 35 miliardi per la costruzione dei nuovi aeroporti di Napoli, della Sicilia sud-occidentale (Agrigento) e di Firenze nonchè per il completamento dell'aeroporto di Olbia sulla costa Smeralda. Per i primi tre la spesa fu prevista in 20 miliardi e, nell'ambito di questa somma, 8 miliardi venivano assegnati alla costruzione di un nuovo aeroporto a Firenze. Va preliminarmente detto che questa volta, per buona sorte, la costituzionale lentezza della nostra macchina burocratica ci dà la possibilità di affrontare l'esame di questo provvedimento e di stabilire la destinazione di quegli otto miliardi in quanto l'Amministrazione di 20 miliardi non li ha ancora impegnati per la destinazione voluta dalla predetta legge 25 febbraio 1971, n. 111. Da questo stato di fatto muove il disegno di legge al nostro esame, di iniziativa del senatore Pacini, cui si sono associati altri 22 colleghi di settori politici diversi. È un provvedimento che merita la nostra più attenta e solidale considerazione, soprattutto, per lo spirito che lo informa; esso parte dalla considerazione che nella politica aeroportuale, come in ogni settore del resto della politica economica e sociale del nostro Paese, non si possa nè si debba prescindere da una scala di priorità negli interventi di immediata realizzazione, soprattutto nella difficile situazione economica in cui ci troviamo, concentrando gli investimenti laddove si possa raggiungere con la massima economia il maggior risultato, nel più breve tempo possibile.

Il senatore Pacini si propone con questo disegno di legge due fini di grande impegno: 1) concentrare su un unico grande aeroporto della Toscana la spesa pubblica; 2)

destinare gli 8 miliardi, che erano stati stanziati per la costruzione dell'aeroporto di Firenze, al rinnovamento e potenziamento della linea ferroviaria Firenze-Pisa San Giusto. L'aeroporto su cui si intende concentrare la pubblica spesa e le provvidenze governative è quello di Pisa San Giusto con l'evidente scopo che esso diventi l'unico aerostalo toscano, efficiente nelle attrezzature di volo, nei servizi, ma soprattutto accessibile per via rapida da Firenze e idoneo a smaltire il traffico per il capoluogo della Regione.

Insomma, si deve operare come se Firenze non perdesse ciò che per legge le era stato assegnato, ma ne guadagni addirittura con essa tutta la Regione toscana. C'è, a monte di questo provvedimento, il voto unanime di tutta la Regione toscana. Il consiglio regionale, nella seduta del 22 marzo 1974, ha ritenuto urgente l'approvazione di questo disegno di legge considerato « utile strumento operativo », sempre che si riesca a realizzare un raccordo ad altissima velocità dalle stazioni ferroviarie di Firenze Santa Maria Novella e di Prato centrale. La rapida conclusione dell'*iter* di questo provvedimento, ha scritto il presidente della Regione Toscana, è da considerare « punto decisivo del programma regionale ».

Il provvedimento si articola in due punti: al primo articolo i proponenti fissano l'elemento, niente affatto secondario, della denominazione del nuovo aeroporto e ne suggeriscono una che vorrebbe essere il risultato di una combinazione che, mentre lascia in vita il nome originario di Firenze, a questo aggiunge la località San Giusto, che è quella in cui insiste l'aeroporto della città di Pisa. A questo punto io vorrei permettermi di proporre una innovazione più radicale che, tacendo l'una e l'altra località, arrivi ad individuare questo aeroporto con il nome di un italiano di fama universale: onorevoli senatori, l'aerostalo di Firenze e di Pisa, poichè in premessa ci proponiamo di farne uno scalo aereo che sia a servizio di tutta la Regione, con l'auspicio che possa assumere presto dimensioni intercontinentali, io lo intitolerei a Galileo Galilei. L'Italia e il mondo saprebbero che

l'aerostalo italiano intitolato a Galileo è quello della Toscana. Ne sottopongo la proposta al vostro meditato esame.

All'articolo 2, è detto che la somma di 8 miliardi viene destinata al potenziamento e al rinnovamento della linea ferroviaria Firenze-Pisa. Ora io mi domando: qualora il Ministro per i trasporti e l'aviazione civile procedesse, con i fondi che mettiamo a disposizione, al potenziamento dell'attuale linea esistente, noi avremmo raggiunto lo scopo che questo disegno di legge si prefigge? Credo di no; bisogna fare in modo che chi parte da Firenze per andare a prendere l'aereo arrivi all'aeroporto, non soltanto a Pisa. Del resto l'articolo 2 lo dice: è necessario si arrivi alla pista dell'aeroporto di Pisa. Soltanto allora avremo reso un servizio a tutta la comunità nazionale e non avremo leso i diritti, sia pure soltanto storico-tradizionali, del capoluogo della Toscana. Atterrare o decollare a Pisa dovrà significare atterrare e decollare nella stessa Firenze.

L'aerostalo pisano dovrà essere, per Firenze, un po' la Fiumicino per Roma e la Malpensa per Milano. L'emendamento che io propongo e al quale hanno aderito anche i colleghi Santi e Pacini, si enuncia così: le parole « al potenziamento e al rinnovamento della linea » vengono sostituite dalle altre: « al collegamento ferroviario tra la stazione di Firenze Santa Maria Novella e l'aeroporto (se così sarà chiamato) Galileo Galilei ».

Questo è quanto avevo il dovere di dire circa questo disegno di legge, che vi invito ad approvare. È questa di oggi una circostanza particolare per noi; forse per la prima volta ci troviamo ad esaminare un provvedimento legislativo che trova concordi gli organi della Regione interessata. Si tratta di un disegno di legge che è rivolto all'esclusivo interesse della comunità regionale. Nella relazione che accompagna il provvedimento sono messe in evidenza anche le molte ragioni di indole ecologica e climatica, che suffragano l'utilità del provvedimento. Anche per questi motivi non ho che da confidare sul vostro consenso.

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

53° RESOCONTO STEN. (30 maggio 1974)

**P R E S I D E N T E .** Dichiaro aperta la discussione generale.

**C R O L L A L A N Z A .** Onorevole Presidente, sono d'accordo col senatore Sammartino che propone di approvare il disegno di legge, sia pure con emendamenti. Sono favorevole perchè non dimentico che, in una precedente seduta della passata legislatura, la spesa per costruire un nuovo aeroporto a Firenze sollevò vivacissime critiche in questa Commissione — il senatore Sammartino lo ricorderà dato che era presente — perchè si ritenne che fosse inopportuno costruire un nuovo aeroporto a breve distanza da quella di Pisa, ed inoltre perchè risultò che fra le aree alla periferia di Firenze, non se ne trovava una che avesse tutte le caratteristiche di idoneità per la costruzione dell'aeroporto.

Inoltre in quel momento premevano, come è stato osservato — sia pure indirettamente — dal relatore, motivi di particolare urgenza in relazione alla spesa per il potenziamento di altri aeroporti già in esercizio che presentavano, come in molti casi tuttora presentano, condizioni di scarsa sicurezza; dovendosi spendere dei fondi nel settore aeroportuale sembrò opportuno, sul piano delle priorità, dare la precedenza ad altri investimenti.

Il tempo, onorevoli senatori, ha dato ragione alle critiche da noi sollevate in contrapposizione alle aspirazioni campanilistiche di taluni uomini politici.

Per quanto riguarda le proposte di emendamento avanzate dall'onorevole relatore mi dichiaro senz'altro favorevole a quella tendente a permettere, mediante opportuno storno di parte degli 8 miliardi di cui all'articolo 2, la realizzazione dell'allacciamento della linea ferroviaria proveniente da Firenze con l'aeroporto di Pisa; nutro invece qualche perplessità sull'opportunità di intitolare quest'opera a Galileo Galilei perchè non vorrei che i fiorentini, che hanno rinunciato ad avere un proprio aeroporto, si risentissero per il fatto che, adottando tale intitolazione, non risultasse più evidente che l'aeroporto

di Pisa, in effetti, diventa anche scalo aeroportuale di Firenze.

Pur non ponendo tale osservazione in termini di opposizione desidero tuttavia sottoporla all'attenzione della Commissione affinché ne valuti la opportunità.

**P A C I N I .** Signor Presidente, desidero intervenire brevemente per sottolineare alcune osservazioni contenute nella pregevole relazione svolta dal senatore Sammartino e, soprattutto, per ringraziare, a mezzo del sottosegretario Vincelli, il Ministro dei trasporti per la sensibilità dimostrata nei confronti di questo problema e per la rapidità con la quale è stato portato in discussione dinanzi a questa Commissione. A questo mio ringraziamento fa eco quello della Regione toscana che, come sottolineato dal relatore, unanimemente si è dichiarata favorevole a questo progetto.

Quali motivazioni hanno indotto il sottoscritto e gli altri firmatari del disegno di legge a presentarlo?

Certamente gli onorevoli colleghi ricordano l'ampio dibattito svoltosi a suo tempo in sede di Sottocommissione intorno alla politica aeroportuale del Paese, dibattito dal quale emersero le deficienze di impostazione della legge 25 febbraio 1971, n. 111. Ebbene, presentando il testo che ci sta dinanzi abbiamo inteso compiere uno sforzo nel senso di correggere alcuni errori di quella legge dalla quale abbiamo cercato di eliminare alcune impostazioni particolaristiche.

Certamente ancora molto rimane da fare e c'è da augurarsi che, quanto prima, si arrivi ad un nuovo dibattito generale sulla politica aeroportuale del nostro Paese che elimini tutte le storture ancora esistenti.

Ho detto questo per sottolineare come il presente disegno di legge sia stato considerato dai proponenti non come un fatto locale e quasi campanilistico bensì collegato con la logica dello sviluppo programmato del nostro sistema aeroportuale.

Fatta questa precisazione, che mi sembrava importante, dico subito di concordare con gli emendamenti proposti dall'onorevole relatore sia per quanto riguarda la modifica all'ar-

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

53° RESOCONTO STEN. (30 maggio 1974)

ticolo 2, relativa al collegamento diretto tra la stazione di Santa Maria Novella in Firenze e l'aeroporto di Pisa, che per quanto attiene alla nuova denominazione che il relatore propone per l'aeroporto stesso.

Mi pare che il nome di Galileo Galilei sia di tale fama internazionale che le preoccupazioni del senatore Crollalanza circa la suscettibilità dei fiorentini a vedere intitolato a questo grande scienziato l'aeroporto di Pisa non dovrebbero sussistere; dirò anzi che, a me personalmente, era stato suggerito non solo questo nome ma anche quello del grande navigatore Giovanni da Verrazzano del quale per l'appunto, in questi ultimi tempi, si è fatta una celebrazione nel suo paese di origine.

La scelta si potrebbe dunque operare tra questi due nomi. Aggiungo che ho cercato di mettermi questa mattina in contatto con il Presidente della Regione per sottoporgli il problema ma, purtroppo, è all'estero; vuol dire che, in sede di discussione alla Camera dei deputati, si potrà eventualmente ritornare sulla questione tenendo anche conto delle indicazioni che potranno venire dalla Regione Toscana mentre, per il momento, potremmo modificare l'intitolazione dell'aeroporto di Pisa nel senso suggerito dall'onorevole relatore.

**M I N G O Z Z I.** A nome del mio Gruppo dichiaro di essere favorevole al disegno di legge in esame felicitandomi non solo per il fatto che la Regione ha optato per il potenziamento del già esistente aeroporto di Pisa allo scopo di farlo diventare il principale scalo della Toscana ma anche perchè, a distanza di tempo, è stato accolto un orientamento del mio Gruppo espresso in un ordine del giorno presentato in occasione della discussione sul bilancio 1974 in Aula che, però, venne respinto dalla maggioranza.

Con quell'ordine del giorno si chiedeva infatti di accantonare l'orientamento di quanti volevano la costruzione di un nuovo aeroporto a Firenze giudicando la spesa per tale grande infrastruttura ripetitiva rispetto all'aeroporto già esistente a Pisa. Ripeto, il nostro ordine del giorno venne respinto e ci

fa dunque piacere constatare oggi come la nostra impostazione fosse giusta.

In proposito, consideriamo necessario un dibattito sull'argomento e siamo lieti di aver appreso che, all'altro ramo del Parlamento, si giungerà al più presto ad una puntualizzazione circa i programmi da adottare nel settore dei trasporti non solo per evitare spese inutili ma per riuscire, finalmente, a mettere a punto scelte efficaci.

Ricordo che, in più occasioni, noi abbiamo lamentato come la politica di proliferazione degli aeroporti in Italia non fosse più accettabile e, soprattutto, queste nostre preoccupazioni vennero evidenziate nel corso della discussione di un'altra legge che proponeva finanziamenti a favore degli aeroporti italiani. Vorremmo cogliere l'occasione per sottolineare la necessità di questa discussione nell'ambito di una visione organica della politica dei trasporti.

Per quanto riguarda più in particolare la proposta fatta sul nome da dare a questo aeroporto, sarebbe stato opportuno a mio avviso che la questione fosse concordata precedentemente con gli organi regionali. Piuttosto, infatti, che decidere adesso con la preoccupazione che il nome possa essere poi modificato dalla Camera dei deputati, sarebbe preferibile rinviare di qualche giorno l'approvazione del disegno di legge per trovarsi alla prossima riunione con una proposta definitiva concordata anche con la Regione toscana.

Mi sono permesso soltanto di esprimere una preoccupazione, poi la Commissione potrà decidere. Per quanto concerne l'altro emendamento all'articolo 2, ritengo opportuno il suggerimento del relatore.

**M A D E R C H I.** Vorrei aggiungere alcune considerazioni a quanto ha detto il collega Mingozzi.

Il provvedimento si muove in una direzione giusta, ma secondo noi ancora in maniera timida. È vero che esso utilizza nel modo migliore e socialmente più efficace i fondi a disposizione, tuttavia, una volta presa in considerazione la situazione aeroportuale toscana, forse sarebbe stato opportuno istituire un sistema aeroportuale tosca-

no, valorizzando anche lo scalo di Firenze Peretola come aeroporto alternativo, che può rappresentare un punto di appoggio in caso di necessità qualora quello di Pisa non potesse funzionare.

Converrebbe peraltro indicare, secondo noi, in una legge del genere come tale sistema aeroportuale dovrebbe essere gestito. Verrebbe fuori una legge più completa e che meglio garantirebbe l'utilizzazione delle infrastrutture in esame. Noi non vogliamo inserire con un nostro emendamento tale problema; ma è indubbio che, se i proponenti vi avessero posto mente, si sarebbe potuto trovare una soluzione valida.

A nostro avviso, creando un sistema aeroportuale toscano, articolato anche sullo scalo di Firenze-Peretola, sarebbe stato anche più semplice assicurare il collegamento ferroviario tra l'aeroporto di Pisa-Firenze e quello di Peretola, anche attraverso l'utilizzazione dei fondi messi a disposizione dalla legge sulle metropolitane oltre che con i fondi della legge n.111 del 1971.

Per quanto riguarda la denominazione, considero la questione di nessuna rilevanza anche se tendenze purtroppo vi sono ancora nel nostro Paese a difendere non si sa bene quali onori di campanile. Ritengo che la denominazione « Galileo Galilei » possa veramente essere universalmente accolta; ma se così non è, suggerirei di lasciare la decisione alla Regione. In questo modo non preconstituimo nulla e non creiamo la condizione per cui il provvedimento debba ritornare al nostro esame.

**A V E Z Z A N O C O M E S .** Poche parole per esprimere il parere favorevole del mio Gruppo, che del resto è anche confermato dalla seconda firma apposta al disegno di legge. Io credo che nessun ostacolo possa sorgere all'approvazione del provvedimento, tranne quello che eventualmente può frapponere la Regione toscana: ostacolo che fino a questo momento non è stato adombrato. Abbiamo avuto anzi la soddisfazione di sapere, sia dal presidente Lagorio sia dagli organi della giunta regionale di Firenze, che il provvedimento è gradito e accettato dalla giunta stessa e dal consiglio quasi al-

l'unanimità (mi pare che gli astenuti siano un paio).

Per quanto riguarda invece la questione della denominazione, sono d'accordo col collega Maderchi. Anche se la questione è del tutto irrilevante, perchè non è il nome che darà funzionalità all'aeroporto, tuttavia è bene lasciare alla Regione toscana la decisione; del resto, dal dibattito che abbiamo svolto, emergerà che la Commissione è unanime nel preferire il nome « Galileo Galilei » ad altri. Circa l'altro emendamento sono pienamente d'accordo.

**S A N T I .** Prendo la parola per presentare, anzitutto, formalmente l'emendamento all'articolo 2, inteso a sostituire le parole « potenziamento e al rinnovamento della linea ferroviaria Firenze-Pisa », con le altre: « collegamento ferroviario tra la stazione di Firenze Santa Maria Novella e l'aeroporto Galileo Galilei di cui all'articolo 1 della presente legge ». Tale emendamento porta la firma del relatore e del sottoscritto; esso dovrebbe consentire, praticamente, all'utente dell'aeroporto di potere scendere a Santa Maria Novella e di usufruire, possibilmente, di treni speciali in cui si possano effettuare tutte le operazioni che normalmente si svolgono nelle aerostazioni.

Con l'enunciazioni di questo emendamento desidero sottolineare (e credo di esprimere con ciò l'opinione del mio Gruppo) lo spirito che ha guidato gli estensori del disegno di legge e che è stato ricordato dal collega Pacini oltre che dal relatore, riagganciandomi a quello che fu un ordine del giorno (firmato da Alessandrini, Pacini e Santi) con il quale si invitava il Ministro dei trasporti a rivedere tutto il sistema aeroportuale italiano e a predisporre un piano di riorganizzazione generale.

Non vogliamo (questo è lo spirito del disegno di legge e dell'emendamento) l'insabbiamento degli otto miliardi, ma, al contrario, chiediamo che tale somma venga subito utilizzata; e ciò in ossequio al principio che ispirò la citata legge n. 111, cioè l'esigenza del collegamento aereo tra Firenze e il mondo.

In questo senso, abbiamo accolto con grande soddisfazione la mozione votata all'unanimità dalla Regione toscana, di cui mi permetto ricordare in quest'Aula, perchè venga registrato, il punto in cui si dice: « nel rispetto delle priorità stabilite dal consiglio regionale con il recente voto sulle linee del programma, si dia ora la precedenza assoluta al programma di rafforzamento e di potenziamento del collegamento ferroviario sulle relazioni Firenze-Empoli-Pisa San Giusto in modo da realizzare un raccordo ad altissima velocità, tra la stazione ferroviaria Santa Maria Novella in Firenze e le piste dell'aeroporto di San Giusto di Pisa, utilizzando i tempi di percorrenza per tutte le operazioni che normalmente si effettuano nelle aerostazioni ».

A questo punto, colgo l'occasione per precisare al senatore Maderchi che, nell'ipotesi che venisse realizzata la linea ferroviaria Pisa-Signa-Prato, si toccherebbe l'aeroporto di Peretola e si avrebbe la possibilità di inserire anche quello scalo, che non è affatto insufficiente, nel sistema aeroportuale di cui il senatore Maderchi parlava.

Certo gli otto miliardi saranno insufficienti per realizzare immediatamente il terminale di Santa Maria Novella e, a breve scadenza, il terminale all'interno dell'aeroporto. Tuttavia ci auguriamo che nel rafforzamento della linea ferroviaria sarà tenuto presente il progetto della Regione. Per quanto riguarda la denominazione, mi rimetto alla decisione della Commissione.

**MADERCHI.** Dopo questo intervento vorrei avanzare una proposta. Il Governon autorizzi l'utilizzazione dei fondi stanziati con la legge sulle metropolitane e che indubbiamente potrebbero servire, per la parte che riguarda la Toscana, insieme alla dotazione finanziaria del provvedimento in esame, a garantire un collegamento completo e di tipo speciale tra Firenze-Peretola e Pisa-San Giusto. Non vi è dubbio, infatti, che il collegamento tra la stazione di Santa Maria Novella e gli aeroporti toscani debba essere rapidissimo, quindi di carattere metropolitano con fermate brevissime, con frenate entro brevissimo spazio e con tutte le

altre caratteristiche di un trasporto rapido di massa.

**PRESIDENTE.** Vorrei esprimere qualche opinione in qualità di membro della Commissione. Mi chiedo anzitutto chi deve decidere la denominazione da dare agli aeroporti. Ritengo che, se si tratta di aeroporti privati o sorti sotto forma privatistica, l'intitolazione spetti a chi promuove l'aeroporto. Il nome al Forlanini di Milano non è stato dato dallo Stato nè dalla Regione, ma dalla società, e così è avvenuto per l'aeroporto Malpensa. Mi domando quindi a chi spetterebbe di dare il nome all'aeroporto di Pisa. A mio avviso all'autorità che ne dispone, e in questo caso si tratta non di autorità regionale, ma statale. Devo però dire che mi sembra opportuno sentire il parere della Regione, soprattutto al fine di evitare conflitti di campanile. Sono d'accordo che lo Stato possa delegare tale compito alla Regione.

**MADERCHI.** Quello di Pisa è un aeroporto militare che dovrà essere in gran parte messo a disposizione del traffico civile.

**PRESIDENTE.** Aggiungo ancora che occorrerà un emendamento istitutivo dell'articolo 3, perchè il Ministro del tesoro deve essere sempre delegato quando la legge dispone modifiche di capitolo, per cui l'articolo 3 dovrà stabilire che il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere con proprio decreto alle occorrenti variazioni di bilancio.

Devo da ultimo fare una considerazione molto mesta. Il Parlamento ha approvato una legge che è stata pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del 31 marzo, ed è la legge 25 febbraio 1971, che disponeva una spesa di 20 miliardi: stamane abbiamo appreso che per 8 miliardi non ci sono impegni. Se avessimo avuto bisogno di un altro esempio del ritardo dello Stato nell'utilizzare le somme stanziare, che all'epoca avevano un valore economico notevolmente maggiore di quello attuale, lo avremmo trovato in tale situazione, per cui vorrei raccomandare di



8<sup>a</sup> COMMISSIONE

53° RESOCONTO STEN. (30 maggio 1974)

rendere immediatamente operante questa legge onde evitare che l'anno venturo ritroviamo il suo stanziamento regolarmente iscritto nell'elenco dei residui passivi.

Dichiaro chiusa la discussione generale.

Prego il senatore Sammartino di prendere la parola per una breve replica.

**SAMMARTINO**, *relatore alla Commissione*. Ringrazio i colleghi per i loro interventi e per il contributo, come sempre validissimo, che hanno dato alla discussione di questo disegno di legge. Quanto alla denominazione dell'aeroporto, mi ero soltanto fatto carico di una proposta da sottoporre al giudizio della Commissione. Vedo però che, mentre non si discute sul grande figlio del mondo che è Galileo Galilei, c'è qualche perplessità che farebbe dubitare che su tale nome siano tutti concordi nella Regione. In questo caso, potremmo lasciare la denominazione contemplata nel disegno di legge: aeroporto Firenze-San Giusto. Per il resto sono d'accordo. Va da sé che anche il titolo della legge andrà opportunamente modificato.

**PRESIDENTE**. Occorre considerare che questo finanziamento si riferisce anche alla ferrovia.

**VINCELLI**, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, questa proposta di legge giunge quanto mai opportuna. Il Governo è perfettamente d'accordo, sostiene questa impostazione e dà il suo pieno consenso. Condivido l'idea qui sostenuta dal collega Maderchi che il sistema aeroportuale della Toscana vada adesso riguardato sotto una luce nuova, così come tutto il sistema dei trasporti: al riguardo comunico che avrà luogo tra qualche giorno un incontro fra i tecnici del nostro Ministero e quelli della Regione toscana per vedere di mettere a punto la fase esecutiva del piano.

Per quanto riguarda l'utilizzazione degli 8 miliardi, si sta già redigendo il relativo progetto. Evidentemente tale somma non sarà sufficiente per realizzare il collegamento veloce tra Firenze e l'aeroporto di Pisa; oc-

correranno finanziamenti integrativi su cui discuteremo in seguito.

Sono favorevole alla proposta avanzata dal relatore circa l'articolo 1, tendente a fissare per l'aeroporto una denominazione che sia accettata da tutti, nonché alla migliore formulazione dell'articolo 2. Mi sembra infine necessario l'articolo aggiuntivo proposto dal Presidente.

**PRESIDENTE**. Passiamo ora all'esame degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

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

A questo articolo è stato presentato dal relatore un emendamento, tendente a sostituire le parole « Firenze San Giusto » con le altre: « Aeroporto Galileo Galilei ».

**SAMMARTINO**, *relatore alla Commissione*. Poichè il Governo è favorevole, io insisto nell'emendamento.

**PRESIDENTE**. Per mia esperienza so che per le denominazioni di tutti gli aeroporti si premette sempre il nome della città principale nel cui ambito sorge l'aeroporto. Pertanto vorrei chiedere se non sia opportuno in questo caso denominare l'aeroporto « Firenze-Galileo Galilei », in modo che il viaggiatore straniero quando arriva possa leggere « Firenze » e sappia dove si trova.

**SANTALCO**. Questa è una precisazione che potrà essere introdotta eventualmente dalla Camera dei deputati.

**PRESIDENTE**. D'accordo; come norma però, il nome di Firenze dovrebbe comparire nella denominazione dell'aeroporto perchè lo possano leggere i viaggiatori che arrivano.

**VINCELLI**, *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il nome

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

53° RESOCONTO STEN. (30 maggio 1974)

dell'aeroporto di Roma è « Leonardo da Vinci ». Però, in tutti gli orari aeroportuali troviamo: « Roma-Leonardo da Vinci ». Quindi, anche per l'aeroporto « Galileo Galilei », troveremo negli orari aeroportuali: « Firenze-Galileo Galilei », ma non è opportuno che ciò appaia nella denominazione che andiamo a fissare nella legge.

**SAMMARTINO**, *relatore alla Commissione*. Se la Regione toscana vorrà sollevare qualche eccezione al riguardo, la Camera dei deputati provvederà a correggere la denominazione e in pochi minuti noi approveremo la modifica.

**PRESIDENTE**. Poichè nessun altro chiede di parlare, metto ai voti l'emendamento proposto dal relatore all'articolo 1

(*È approvato*).

Metto ai voti l'articolo 1, quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(*È approvato*).

#### Art. 2.

La somma di lire 8 miliardi, assegnata, nell'ambito dei 20 miliardi stanziati dall'articolo 1, punto a) della legge 25 febbraio 1971, n. 111, alla costruzione dell'aeroporto di Firenze, con provvedimento del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, viene destinata al potenziamento e al rinnovamento della linea ferroviaria Firenze-Pisa onde assicurare un collegamento celere e costante tra il terminale di Firenze e l'aeroporto di « Firenze San Giusto » di cui all'articolo 1 della presente legge.

I senatori Sammartino e Santi hanno presentato un emendamento inteso a sostituire il testo dell'intero articolo col seguente:

« 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. 111, alla costruzione dell'aeroporto di Firenze viene destinata al collegamento ferroviario tra la stazione di Firenze-S. Maria Novella e l'aeroporto « Galileo Galilei » di cui all'articolo 1 della presente legge ».

Se nessuno domanda la parola, metto ai voti tale emendamento sostitutivo.

(*È approvato*).

Se non si fanno osservazioni, metto ora ai voti l'articolo aggiuntivo da me proposto e di cui do lettura:

#### Art. 3.

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

(*È approvato*).

**SANTALCO**. Dichiaro, a nome del Gruppo democratico cristiano, che voterò a favore del disegno di legge.

**MADERCHI**. Noi votiamo a favore anche se avremmo preferito che il disegno di legge venisse integrato con quegli emendamenti che non abbiamo formalizzato, ma, che avevamo suggerito per dare vita ad un vero e proprio sistema aereo-portuale toscano, garantendo un collegamento che valesse anche per l'altro aereoscalo di Firenze Peretola.

**AVEZZANO COMES**. Dichiaro, a nome del mio Gruppo, che voterò a favore del provvedimento.

**PRESIDENTE**. In relazione alle modifiche introdotte nel testo, il titolo del disegno di legge dovrebbe essere così modificato: « 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 »

Non essendovi altri iscritti a parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

*La seduta termina alle ore 12,15.*