

# SENATO DELLA REPUBBLICA

## 7<sup>a</sup> COMMISSIONE

(Lavori pubblici, trasporti, poste  
e telecomunicazioni, marina mercantile)

MERCOLEDÌ 25 MAGGIO 1955

(51<sup>a</sup> Seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

### INDICE

#### Disegni di legge:

«Provvedimenti per la salvaguardia del carattere lagunare e monumentale di Venezia attraverso opere di risanamento civico e di interesse turistico» (721) (Di iniziativa dei deputati Gatto ed altri) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Seguito della discussione e rinvio):

PRESIDENTE, relatore . . . . .	Pag. 886
COLOMBO, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici . . . . .	886
GIACOMETTI . . . . .	886

«Autorizzazione di spesa di lire 400 milioni per la costruzione di un ponte girevole sul canale navigabile di Taranto» (1011) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE . . . . .	882, 884, 885
BUIZZA . . . . .	884
CERABONA . . . . .	884
COLOMBO, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici . . . . .	885
ROLLALANZA . . . . .	883, 885

TERRAGNI . . . . .	Pag. 884, 885
VACCARO . . . . .	884
VOCCOLI, relatore . . . . .	882, 884

«Norme per il completamento dei lavori di costruzione dell'aeroporto intercontinentale di Roma (Fiumicino) comprese le opere accessorie» (1021) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e rinvio):

PRESIDENTE, relatore . . . . .	892, 894, 896
BUIZZA . . . . .	893
CAPPELLINI . . . . .	894, 895, 896
COLOMBO, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici . . . . .	894, 895, 896
ROLLALANZA . . . . .	895
PORCELLINI . . . . .	895
TERRAGNI . . . . .	894

«Concessione a favore dell'Ente autonomo per l'acquedotto pugliese di un contributo integrativo per la gestione degli acquedotti della Lucania per l'esercizio 1954-55» (1037) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE . . . . .	886, 891, 892
BUIZZA . . . . .	888, 890, 892
CAPPELLINI . . . . .	888
CERABONA . . . . .	888, 890, 891
COLOMBO, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici . . . . .	888, 891
ROLLALANZA, relatore . . . . .	887, 888, 891

La seduta è aperta alle ore 10,10.

Sono presenti i senatori: Barbaro, Buizza, Caporali, Cappellini, Cerabona, Corbellini, Crollalanza, Flecchia, Massini, Porcellini, Rizzatti, Romano Domenico, Sanmartino, Terragni, Vaccaro e Voccoli.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, il senatore Amigoni è sostituito dal senatore Ceschi.

*A norma dell'articolo 25, ultimo comma, del Regolamento, interviene il senatore Giacometti.*

*Interviene altresì il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici Colombo.*

PORCELLINI, *Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

**Discussione e approvazione del disegno di legge:**

**« Autorizzazione di spesa di lire 400 milioni per la costruzione di un ponte girevole sul canale navigabile di Taranto » (1011) (Approvato dalla Camera dei deputati).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge « Autorizzazione di spesa di lire 400 milioni per la costruzione di un ponte girevole sul canale navigabile di Taranto », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale. Do lettura del parere della 5<sup>a</sup> Commissione:

« La Commissione finanze e tesoro, constatato che la spesa di 400 milioni è prevista nella nota di variazioni al bilancio 1953-54, nulla oppone all'approvazione del disegno di legge.

« Si ravvisa però opportuno far presente — con invito a prenderne atto nella delibera — che il riparto della spesa dovrebbe essere specificato come segue:

” la manutenzione del ponte (passo carraio, balaustre, ecc.) sarà a carico del Comune; la manutenzione dei perni e dei meccanismi relativi alla possibilità di manovra del ponte a carico del Ministero della difesa ”, essendo il porto interno esclusivamente militare ».

VOCCOLI, *relatore*. Prima di sottoporvi le ragioni che consigliano la sollecita approvazione del disegno di legge, permettetemi di presentarvi alcuni miei ricordi personali. Sono abbastanza vecchio per parlarvi della inaugurazione del ponte di Taranto. Ero giovanotto quando ebbero luogo i primi lavori di cui s'interessò l'allora Ministro ammiraglio Ferdinando Acton, illustrazione della Marina italiana. La costruzione del ponte girevole si era resa

infatti necessaria a seguito della decisione della Marina militare di apprestare un arsenale nel Mar Piccolo di Taranto, al quale dovevasi accedere dal Mare Grande a mezzo di un canale navigabile. Anticamente i due lembi di terra erano uniti da un ponte in pietra, essendo il fondo del canale naturale di solo qualche metro. Il ponte girevole doveva servire, come serve tuttora, per mantenere le comunicazioni fra le due sponde opposte, e consentire il passaggio delle navi da guerra dal Mare Grande al Mare Piccolo. L'opera fu affidata all'Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche, con sede in Napoli, nel 1884. Nel 1886 fu eseguito il collaudo, ed il ponte fu caricato di 450 chilogrammi per ogni metro quadrato di via carreggiabile e pedonabile, e dopo ventiquattro ore fu constatata una diminuzione della freccia dell'arco di solo otto centimetri. Non sono un tecnico, i dati che vi fornisco li ho ricevuti dall'Ufficio tecnico del comune di Taranto, e quindi rispondono esattamente a verità. Tutte le opere concernenti il canale, compresa la galleria per i servizi dell'acqua, della luce, del gas, ecc., importarono una spesa di quattro milioni e duecentomila lire. Il ponte costò 479 mila lire. Fu inaugurato con solennità e con l'intervento dell'allora Capo dello Stato. L'opera fu ritenuta tra le prime d'Europa, ed è, come ricorda la lapide, « ardita opera di nazionale industria ».

Onorevoli colleghi, il problema della costruzione di un nuovo ponte girevole sul canale navigabile di Taranto, che unisca la città vecchia alla parte che i miei concittadini chiamano il borgo, e che rappresenta la vera città, detta la regina dello Jonio, con i suoi fabbricati moderni, col suo Arsenale militare marittimo, forma da anni la preoccupazione e l'assillo delle Autorità civili e militari della città, ma soprattutto la preoccupazione dei 200 mila abitanti che la popolano. A questo proposito devo far presente lo stato d'animo in cui si vive a Taranto oggi, per il timore che l'opera non resista ulteriormente. Quando il ponte viene riaperto al traffico, quasi sempre vi sono migliaia di persone che attendono sulle opposte sponde per attraversarlo. Una volta è avvenuto che una donna, in mezzo alla calca, gettasse un grido d'allarme. Ne nacque un parapiglia: gente che cercava di farsi largo cal-

pestando i propri vicini, gente che si buttava addirittura in acqua; un panico generale, insomma, che per fortuna non causò vittime. Ma ancora oggi, quando si attraversa il ponte, è facile vedere persone che si fanno il segno della croce, come se stessero per affrontare un grave pericolo.

In realtà questa vecchia opera è stata largamente sfruttata, giacchè sono stati superati di ben diciotto anni i cinquanta garantiti dalla ditta costruttrice. Non solo, ma durante la guerra i nostri liberatori adoperarono senza limiti il ponte per il transito dei loro mezzi corazzati pesanti, dando luogo ad un logorio non indifferente. Per fortuna il ponte ha resistito, ma che si sia giunti ormai all'estremo dell'usura lo dimostrano le misure adottate dal Comando marittimo intese a regolare l'intensità del traffico.

È tempo quindi di affrontarne la ricostruzione, e pertanto invito tutti i colleghi della Commissione ad approvare il disegno di legge che finanzia i relativi lavori, nel testo trasmesso dalla Camera. Con ciò, oltre che ridare la fiducia ad una popolazione di 200 mila abitanti, soddisferemo ad un debito contratto verso questa città di lavoratori, già troppo assoggettata a restrizioni e limitazioni, che i miei concittadini hanno sempre sopportato, compresi come sono, della necessità della difesa della nostra bella e grande Patria, l'Italia. (*Approvazioni*).

In considerazione poi della particolare situazione in cui versano i lavoratori disoccupati della città di Taranto, presenterò alla Presidenza un ordine del giorno inteso ad impegnare il Governo ad affidare le opere a ditte locali. La situazione di oggi è ben diversa da quella di settanta anni fa, quando Taranto era solo una città di artigiani e di pescatori. Oggi vi sono delle ditte capaci di realizzazioni tecniche perfette, come hanno dimostrato innumerevoli esempi. Ciò facendo si completerà il piano per la piena occupazione che recentemente è stato iniziato con le commesse di tre navi, la cui impostazione è avvenuta proprio qualche giorno fa alla presenza del ministro Tambroni e del cardinale Tisserant nei cantieri navali ex Tosi.

Per quanto riguarda i rilievi della Commissione di finanza, debbo riferire che il comune di

Taranto è ben disposto a versare un canone annuo che non superi il milione per le spese di manutenzione, ma non può assumersi l'onere diretto della manutenzione. Tutte le riparazioni sono state sempre eseguite per conto del Ministero della difesa, come ha riconosciuto formalmente nel proprio parere la Commissione di tale Dicastero; il Comune non ha alcuna ingerenza, tutto è affidato al Presidio militare, ai tecnici ed agli operai militari. A ragione la VII Commissione della Camera ha limitato l'intervento del Comune unicamente al versamento di una quota annua. Anche noi, a mio giudizio, dobbiamo seguire questo criterio, tanto più che le modifiche ritarderebbero l'approvazione di questo provvedimento, la cui urgenza credo di avere sufficientemente illustrato.

CROLLALANZA. Nell'associarmi alle conclusioni del relatore, desidero a mia volta sollecitare il Governo, nella persona del Sottosegretario qui presente, a concedere l'esecuzione dei lavori alle masse operaie e ai cantieri navali tarantini, che offrono la massima garanzia.

Probabilmente il Governo obietterà che, in base alla legge sulla contabilità, vi è il dovere di osservare determinate norme, ma io sono d'avviso che deroghe siano possibili e dovrose quando particolari condizioni consigliano di provvedere alla trattativa privata.

Per quanto riguarda le osservazioni della Commissione finanze e tesoro, oltre alle considerazioni svolte dal collega Voccoli bisogna anche aggiungere che, se si dovesse entrare nell'ordine di idee da essa espresse, resterebbe da stabilire in qual modo verrebbero a precisarsi gli oneri per la manutenzione diretta a carico del Comune, nei limiti del canone previsto dalla legge. Ad ogni modo il ponte è in funzione delle esigenze della Marina militare e costituisce una servitù per il Comune; perciò sarebbe logico che la spesa ricadesse completamente a carico del Ministero della difesa.

A proposito poi dell'opera è a dirsi che purtroppo si è giunti a questo provvedimento di legge dopo una lunga discussione, e con la scelta della peggiore delle soluzioni, perchè indubbiamente era da preferirsi il progetto

del tunnel. Ma i tecnici, certamente per considerazioni non di ordine funzionale, hanno ritenuto di preferire la costruzione del nuovo ponte, e il problema, per le esigenze della città, rimane ancora in qualche modo insoluto. Quando una nave deve entrare o uscire il traffico tra le due parti dell'abitato viene bloccato alle volte per ore intere e, in determinate circostanze, per tutta la giornata, ciò che non avverrebbe se le comunicazioni fossero assicurate da un passaggio sottomarino.

BUIZZA. L'osservazione della Commissione di finanza riguarda i rapporti fra Comune e autorità militare, che forse saranno regolati attraverso una convenzione. Nel caso invece che si tratti di un semplice versamento, bisogna riconoscere che il rilievo è superato.

Per quanto riguarda poi l'ordine del giorno a cui il relatore ha accennato, non troverei altre difficoltà ad associarmi che quelle derivanti dall'obbligo del pubblico concorso. Suggerirei pertanto di ricorrere all'appalto-concorso.

CERABONA. Concordo sulla necessità di approvare gli articoli senza modificazioni; però non posso fare a meno di considerare ingiustificato il contributo che si è deciso di addossare al Comune. Ed anche se il Comune ormai ha accettato il gravame, incombe a noi l'obbligo di porci un problema di giustizia. Per me sarebbe assai decoroso che il Ministero della difesa non prelevasse neanche un lira dalle casse già povere del comune di Taranto. E senza modificare il testo del disegno di legge, giacchè il contributo è previsto solo nel suo massimo, desidererei che restasse a verbale il voto della nostra Commissione che questo canone sia contenuto entro limiti estremamente modesti per un dovere di giustizia nei riguardi di quella popolazione.

VOCOLI, *relatore*. In realtà eccezioni contro il canone sono state vivacemente sollevate dal comune di Taranto, che però, alla fine, si è piegato, pur di avere la nuova opera. Ora vorrei dire che noi non dobbiamo essere più realisti del re. La somma in questione è già stata impostata in bilancio e, pur acco-

gliendo la raccomandazione del collega Cerabona, consiglieri di non proporre modificazioni.

VACCARO. Anch'io aderisco alle parole del relatore e mi associo all'ordine del giorno che fa voti che le opere siano affidate alle maestranze ed alle ditte tarantine.

TERRAGNI. Sono favorevole al disegno di legge. Vorrei però, dato che non abbiamo elementi per valutare la spesa, che si procedesse ad un controllo sul costo delle opere, anche ai fini di realizzare il voto dei senatori di Taranto, mediante, ad esempio, una licitazione privata o trattative private, che potrebbero offrire i mezzi per contenere le spese nei limiti più stretti possibili. I cantieri tarantini sono in condizione di lavorare a costi ridotti, perchè non hanno spese di trasporto, e bisogna guardarsi talvolta dalle offerte più favorevoli di ditte non tarantine, offerte che poi alla fine si rivelavano inconsistenti e tali da richiedere nuovi interventi finanziari.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

I senatori Voccoli, Crollalanza, Vaccaro e Cerabona hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La 7<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato, considerato che la città di Taranto, attaccatissima alle sue gloriose tradizioni, segue con ansia lo svolgersi degli avvenimenti relativi alle proposte che vengono avanzate per la costruzione del nuovo ponte girevole; tenuto presente che costituirebbe motivo di vivo compiacimento per tutti gli abitanti che la costruzione di questa imponente opera fosse effettuata in Taranto e da maestranze tarantine; ritenuto che gli impianti e le officine esistenti in Taranto danno sicuro affidamento per la realizzazione perfetta dell'opera, come stanno a dimostrare le innumerevoli altre ardite costruzioni ivi eseguite; fa voti al Governo perchè conceda il suo nulla osta acchè la costruzione del nuovo ponte girevole venga eseguita dagli stabilimenti industriali e di costruzioni esistenti in Taranto.»

COLOMBO, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Senza addentrarmi nella questione di carattere generale sulla quale mi pare non vi sono dissensi, per quanto riguarda l'esecuzione delle opere e quindi l'affidamento ai cantieri di Taranto della esecuzione stessa, informo la Commissione che si è deciso un appalto-concorso. Quindi noi siamo legati in un certo modo da questa formula che è stata scelta perchè è sembrata la più adatta al tipo dell'opera.

Io stesso me ne sono occupato, e assicuro il senatore Voccoli che gli uffici cercheranno, nella esecuzione delle opere, di rendere praticamente attuabile quanto richiesto nell'ordine del giorno, e cioè che tutto quello che è eseguibile attraverso le maestranze e i cantieri locali sia eseguito *in loco*. Non sono in grado naturalmente di dire fino a che punto ciò sarà possibile perchè non abbiamo ancora il progetto, visto che è subordinato all'espletamento di questo appalto-concorso. Ma assicuro comunque che è nelle intenzioni del Ministero di accrescere le possibilità di lavoro dei cantieri. Tuttavia non accetto l'ordine del giorno nella sua precisa formulazione, dato che l'appalto concorso mi impedisce di accettarlo; ma lo accetto nel suo significato.

PRESIDENTE. Ritengo che l'appalto-concorso si possa fare ugualmente affidando però l'esecuzione dell'opera alle maestranze locali che potrebbero eseguire in tal caso un progetto esterno. In questo senso penso che il Governo possa accogliere l'ordine del giorno.

CROLLALANZA. L'onorevole Sottosegretario mi insegna che in materia di appalti-concorsi contribuiscono due elementi nella valutazione della scelta del progetto: la soluzione tecnica e la soluzione costo, per cui un progetto che risulti di costo superiore può essere prescelto se, come soluzione tecnica, appare migliore e viceversa. Stando così le cose, siccome le caratteristiche del ponte sono fissate dal Ministero della difesa, non vi è certo da lambiccarsi il cervello per trovare altre soluzioni tecniche. Si tratta semmai di trovare soluzioni tecniche strettamente economiche

perchè per il resto non vi è che da adempiere alle direttive del bando di concorso.

Se è così non dovrebbe riuscire difficile al Ministero dare la preferenza al progetto che sarà presentato dai cantieri di Taranto.

TERRAGNI. Vorrei far presente che oltre il costo della costruzione bisogna tener presente quello della manutenzione che ha anche la sua notevole importanza.

COLOMBO, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Posso accettare l'ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame dei singoli articoli di cui do lettura:

#### Art. 1.

Il Ministro dei lavori pubblici è autorizzato a costruire un nuovo ponte girevole sul canale navigabile di Taranto entro il limite di spesa di lire 400.000.000.

(È approvato).

#### Art. 2.

La spesa di lire 400.000.000, risultante dall'applicazione del precedente articolo 1, sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1953-54.

Le somme eventualmente non impegnate nel corso dell'esercizio 1953-54, sono riportate agli esercizi successivi.

Alla copertura dell'onere predetto si provvede con le disponibilità di cui al primo provvedimento di variazioni del bilancio per l'esercizio 1953-54.

(È approvato).

#### Art. 3.

Le spese relative alla manutenzione e alla gestione del ponte girevole saranno a carico del Ministero della difesa e del comune di Taranto, il quale contribuirà nella misura massima annua di lire un milione.

(È approvato).

## Art. 4.

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

(È approvato).

Chi approva il disegno di legge nel suo complesso è pregato di alzarsi.

(È approvato).

**Seguito della discussione e rinvio del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Gatto ed altri: « Provvedimenti per la salvaguardia del carattere lagunare e monumentale di Venezia attraverso opere di risanamento civico e di interesse turistico » (721) (Approvato dalla Camera dei deputati).**

PRESIDENTE, *relatore*. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Provvedimenti per la salvaguardia del carattere lagunare e monumentale di Venezia attraverso opere di risanamento civico e di interesse turistico », già approvato dalla Camera dei deputati.

Il senatore Porcellini ha insistito in modo particolare perchè la discussione di questo disegno di legge fosse ripresa.

COLOMBO, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Devo far presente agli onorevoli senatori che esiste una divergenza di opinioni sull'entità della spesa necessaria tra il Ministero dei lavori pubblici e il Ministero del tesoro. Poichè, nel caso che non fosse possibile raggiungere un accordo, dovrà essere il Consiglio dei ministri ad esprimere il parere definitivo, chiedo che l'esame del disegno di legge sia rinviato finchè una tale decisione non sarà presa.

GIACOMETTI. Sono in un certo senso sorpreso di questa preclusione che giunge dopo che il provvedimento è stato messo all'ordine del giorno. Esistendo questo contrasto tra i due Ministeri, è chiaro che non possiamo procedere nella discussione.

La questione è naturalmente di grande importanza, dato che non si tratta tanto di modificare il testo del disegno di legge, ma di vedere se e fino a che punto ne è possibile il finanziamento.

PRESIDENTE, *relatore*. Proporrèi alla Commissione di rimandare la discussione del disegno di legge alla seduta di domani.

GIACOMETTI. Faccio notare che l'onorevole Sottosegretario ha detto che questo dissenso deve essere risolto dal Consiglio dei ministri.

COLOMBO, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Almeno che non si raggiunga una intesa tra i due Ministri, indipendentemente dal Consiglio. Del resto non vi è nessuna volontà di portare le cose per le lunghe. Perciò se si tratta di un contrasto risolvibile nelle 24 ore potremo riprendere la discussione domani. Altrimenti pregherò la Commissione di darci il tempo di eliminare queste divergenze.

PRESIDENTE, *relatore*. Poichè non vi sono osservazioni, così rimane stabilito.

**Discussione e approvazione del disegno di legge: « Concessione a favore dell'Ente autonomo per l'acquedotto pugliese di un contributo integrativo per la gestione degli acquedotti della Lucania per l'esercizio 1954-55 » (1037).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Concessione a favore dell'Ente autonomo per l'acquedotto pugliese di un contributo integrativo per la gestione degli acquedotti della Lucania per l'esercizio 1954-55 ».

Comunico agli onorevoli colleghi il parere della Commissione finanze e tesoro sul disegno di legge in esame: « La copertura della spesa di 100 milioni è prevista nella " Nota preliminare al bilancio 1955-56 ». Formalmente quindi la Commissione finanze e tesoro nulla ha da opporre al disegno di legge. Sente però il dovere di richiamare l'attenzione della Commissione di merito sulla grave condizione dell'Ente che chiude i propri bilanci sistema-

ticamente in forte passivo nonostante che, oltre al contributo del Ministero dei lavori pubblici di cui è caso, vi siano cospicui interventi della Cassa del Mezzogiorno, il cui contributo nel decorso esercizio fu di circa 350 milioni. Sembra sia necessario studiare le cause — fra le quali non è da escludere la eccessiva spesa di gestione ed amministrazione — di questo permanente squilibrio onde addivenire a provvedimenti concreti e definitivi che avvicinano la gestione alla normalità finanziaria ». Dichiaro aperta la discussione generale.

CROLLALANZA, *relatore*. L'anno scorso la Commissione si è occupata di un identico provvedimento di legge per integrare i fondi di gestione degli acquedotti della Lucania e particolarmente dell'Agri, del Basento e del Camarola.

Il provvedimento ha la sua giustificazione. È da ricordare che fin dal 1942, passata la gestione degli acquedotti lucani all'Ente autonomo per l'acquedotto pugliese, fu autorizzata con la legge 28 maggio 1942, n. 664 la spesa di 12 milioni, che allora sembravano sufficienti, ripartita in cinque esercizi, per la manutenzione e di 93 milioni per opere di consolidamento e ripristino degli acquedotti. È da considerare che quegli acquedotti, costruiti su un terreno argilloso, hanno risentito sia di inconvenienti di carattere geologico, sia del modo un po' affrettato con cui furono costruiti. Sopravvenuta la guerra, la manutenzione si può dire che praticamente venne a cessare. Perciò, con provvedimento successivo, fu adottato un altro stanziamento di 260 milioni per fronteggiare le ulteriori incombenze del successivo quinquennio. Ma anche per il quinquennio dal luglio 1948 al 30 giugno 1951 non si è riusciti a provvedere adeguatamente ad assicurare una perfetta gestione di bilancio per la manutenzione di tali acquedotti, in quanto essi servono piccolissimi Comuni che non hanno grandi risorse.

In Lucania in molti Comuni la distribuzione dell'acqua avviene ancora solo mediante le fontane pubbliche e quindi le entrate non sono adeguate alle spese di gestione. Comunque è da considerare che la manutenzione di quelle opere è costosissima, tanto che il Ministero dei lavori pubblici non esitò, con un succes-

sivo provvedimento del 1952, ad assegnare all'Ente Acquedotto Pugliese altri cento milioni, e nel 1954 a concedere il finanziamento per l'esercizio in corso. La situazione si è ripresentata quest'anno nelle identiche condizioni di prima. Con questo provvedimento, di fronte ad una richiesta di 135 milioni avanzata dall'Ente, il Tesoro non ha ritenuto di concedere più di cento milioni. La Commissione finanze e tesoro « si è dichiarata favorevole al provvedimento, dato che la copertura dei cento milioni è prevista e stanziata nella nota preliminare al bilancio 1955-56. Formalmente quindi la Commissione non ha nulla da opporre al disegno di legge. Però sente il bisogno di richiamare la nostra attenzione sulla grave condizione dell'Ente, che chiude i propri bilanci sistematicamente in forte passivo nonostante che, oltre al contributo del Ministero dei lavori pubblici, vi siano i cospicui interventi della Cassa del Mezzogiorno, il cui contributo, nel decorso esercizio, è stato di 350 milioni. La Commissione conclude ritenendo che sia necessario studiare le cause di questo permanente squilibrio onde addivenire a provvedimenti definitivi che avvicinino la gestione alla normalità finanziaria ».

L'essenziale di questo parere della Commissione di finanze è che sostanzialmente essa è favorevole all'approvazione del disegno di legge. Ma, per quanto riguarda le osservazioni circa i criteri di gestione da parte dell'Ente, ritengo che sia la nostra Commissione che quella di finanza non abbiano elementi sufficienti per poter affermare che le spese di gestione siano eccessive. Comunque se la quinta Commissione si riferisce, nelle sue osservazioni, alla gestione degli acquedotti in Lucania, essa non tiene conto della situazione che ho illustrato precedentemente, e cioè delle particolari caratteristiche di quegli acquedotti e della onerosità della loro manutenzione; se si riferisce invece a tutta la gestione dell'Ente autonomo dell'acquedotto pugliese, non considera un'altra circostanza, e cioè che il canale principale dell'acquedotto pugliese, per il modo come fu costruito dalla vecchia concessionaria e per i terreni argillosi che attraversa, ha bisogno di continui rifacimenti, e che la capillarità stessa della rete di distribuzione impone una continua assistenza tec-

nica ed un personale numeroso per provvedervi.

Mi sembra pertanto che le osservazioni della Commissione di finanze non siano tali da lasciarci indecisi sull'approvazione o meno di questo disegno di legge. Quindi raccomando alla Commissione di volerlo approvare così com'è stato presentato.

CERABONA. Rappresento parecchi Comuni che dovrebbero essere agevolati dalla buona gestione di questo acquedotto pugliese e perciò voterò favorevolmente al disegno di legge, perchè non si dica che è venuta proprio da parte mia l'opposizione; ma questo continuo ed esasperante sistema di contribuzione in favore dell'acquedotto pugliese non è simpatico. In ogni esercizio l'acquedotto pugliese ha bisogno di denaro che in gran parte viene concesso. Ma a queste concessioni dovrebbe rispondere un effettivo servizio a favore delle popolazioni. Ho sentito parlare di fontanine, ma posso assicurarvi che vi sono numerose richieste per avere l'acqua in casa. Il guaio è che si va incontro a tante difficoltà che la persona non abbiente rinuncia ad avere l'acqua in casa. In sostanza perciò l'acquedotto pugliese o non fornisce l'acqua o la fornisce in modo veramente deplorabile. È necessario che si cambi sistema.

CROLLALANZA, *relatore*. Faccio notare che il provvedimento riguarda la manutenzione e la gestione dell'acquedotto.

CERABONA. Comunque è necessario che l'acqua sia data con meno favoritismi e meno parzialità.

BUIZZA. Ho l'impressione che la spesa di manutenzione per questo acquedotto sia eccessiva; anche ampliando i servizi, la rete di distribuzione, come vorrebbe il collega Cerabona, sia pure tenendo conto delle difficoltà che si possono incontrare nell'esecuzione delle opere, mi sembra impossibile che non si possano trovare degli accorgimenti tali da ridurre al minimo indispensabile le spese di manutenzione. E se alle spese di gestione non possono contribuire i privati, dato che l'acqua è distribuita per mezzo di fontanine, dovrebbero interve-

nire i Comuni con un contributo di manutenzione, anche perchè se i Comuni si interessassero di questa manutenzione, che potrebbero sorvegliare da vicino, forse le spese potrebbero ridursi notevolmente.

CAPPELLINI. Voteremo a favore del disegno di legge, ma non possiamo fare a meno di osservare che continuamente sentiamo parlare dell'acquedotto pugliese e della sua gestione deficitaria. In relazione a quello che ha detto il collega Cerabona e al suggerimento dato dalla Commissione di finanza, mi pare che sarebbe opportuno richiedere la nomina di una Commissione parlamentare che indagasse sul funzionamento di questo acquedotto pugliese.

Ci si lamenta spesso di una certa lentezza nei lavori parlamentari. Ma quante sono le leggi e le leggi che vengono periodicamente presentate, sulle quali si deve discutere più o meno ampiamente, che potrebbero essere conglobate in un'unica legge organica di carattere generale! Questo sarà il terzo o il quarto disegno di legge relativo all'acquedotto pugliese sottoposto di anno in anno al nostro esame. A questo punto sorge in noi qualche domanda. Come funziona la gestione di questo acquedotto? Quali sono i difetti? Quale contributo lo Stato dovrebbe dare in maniera costante? Se non si vuol nominare la Commissione parlamentare provveda il Ministero dei lavori pubblici a svolgere le indagini necessarie per sapere esattamente come funziona, come è gestito questo acquedotto, quali sono i motivi che non permettono una più regolare distribuzione dell'acqua, in modo da evitare questi stanziamenti a getto continuo che suscitano osservazioni e proteste più o meno giustificate. Si provveda quindi a queste indagini e se è necessario, ad un più congruo e costante stanziamento, in modo da non esser costretti ad esaminare ogni anno disegni di legge identici.

COLOMBO, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Prego i senatori di avere la cortesia di ascoltare, su questo problema, qualche notizia, perchè, fra non molto, ci troveremo di fronte ad altri provvedimenti di questo stesso tipo e ripeteremo la medesima discussione. Io stesso la sto ripetendo da un paio d'anni; a suo tempo ho fatto il relatore di disegni di



legge di questo genere nelle Commissioni parlamentari.

Il relatore Crollalanza, cui sono grato, ha detto quali sono, in sintesi, i tre motivi fondamentali che giustificano questo provvedimento. Non tratto naturalmente, la parte che riguarda la gestione generale dell'acquedotto pugliese, perchè qui siamo in materia di una gestione distinta; e tale loro la potranno trovare nel bilancio consuntivo dell'acquedotto pugliese, allegato al bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Vi sono dunque tre ragioni; e il senatore Cerabona le conosce, perchè egli vive in quelle zone. Gli acquedotti lucani, quando furono costruiti, ebbero — parlo per eufemismo — dei difetti di costruzione dovuti alla fretta ed anche ad altri motivi. Vi era inoltre una difficoltà insita nella esecuzione dell'opera, perchè purtroppo questi condotti debbono attraversare delle zone montane molto impervie e spesso franose, e non è sempre possibile prevedere in anticipo il movimento di queste frane, come del resto avviene anche per ciò che riguarda la parte stradale.

Pertanto, una buona parte di questi difetti di costruzione si riflette attualmente sulle esigenze della manutenzione e sulle possibilità effettive di erogazione dell'acqua. Come si può ovviare a questo inconveniente? Vi è il programma della Cassa per il Mezzogiorno, che è attualmente in corso di esecuzione; la Cassa per il Mezzogiorno ha previsto un programma di integrazione e rifacimento appunto di questi tre acquedotti lucani: dell'Agri, del Caramola, e del Basento. Informerò l'amico Cerabona che, per esempio, è attualmente in corso di esecuzione l'opera di integrazione dell'acquedotto del Basento, che consente di mettere a disposizione nuove sorgenti e di estendere la rete di distribuzione ad altri 14 Comuni che attualmente sono forniti da acquedotti locali e non da una rete di acquedotti sul tipo di quello del Basento.

Delle opere sono in corso di esecuzione anche per quel che riguarda l'acquedotto del Caramola. Si prevede pertanto che l'esecuzione di queste opere sostanziali, che importano una spesa di circa sei miliardi sul programma degli acquedotti della Cassa per il Mezzogiorno, por-

terà all'eliminazione di taluni di questi inconvenienti che oggi gravano sulla Lucania.

Quindi, una parte degli oneri di manutenzione potrà — dico potrà, perchè non mi sento di affermarlo con certezza — diminuire a seguito della esecuzione completa di queste opere di rifacimento e di ampliamento.

Vi sono però altre due ragioni che io desidero sottoporre alla Commissione. Io rispetto molto il parere della Commissione finanze e tesoro, e ritengo che la norma ivi prescritta sia indubbiamente una norma da tenersi presente per tutte le gestioni di enti pubblici. Dobbiamo però renderci conto di quella che è la situazione non dico in generale dell'acquedotto pugliese, ma dell'acquedotto pugliese che agisce in quelle località, nei confronti di quei Comuni, con quel tipo di acquedotti costruiti a quel modo e che attraversa delle plaghe quali sono quelle della Regione lucana. Come ho detto, si tratta di acquedotti che debbono inerpinarsi sulle montagne, con una viabilità che non facilita certamente l'accesso e quindi rende più alti i costi di manutenzione.

C'è poi l'altra ragione: la erogazione dell'acqua. Si tratta di erogazione pubblica: c'è il fontanino, sulla piazza o all'ingresso del paese o in due o tre punti del paese, cui la gente va ad attingere per gli usi domestici. C'è ancora il barile che serve per il trasporto dell'acqua da bere in casa, e ci sono ancora le varie fogge di recipienti con nomi diversi, che servono a portare in casa l'acqua occorrente per lavarsi e cucinare; poca, perchè in quelle zone non si fa molto consumo di acqua.

Ebbene, ci si dice: fate l'attacco dell'acqua per le case. L'altro giorno parlavo con il Presidente dell'acquedotto pugliese; indubbiamente bisognerà far sì che le spese iniziali di attacco non abbiano a gravare eccessivamente su queste famiglie povere, e noi ci adopereremo a questo riguardo. Comunque, qui non vi è solo la questione delle spese iniziali: qui si tratta proprio della spesa del pagamento dell'acqua, che non sempre è sopportabile da questa economia poverissima.

Io vorrei non essere in questo momento il Sottosegretario ed il rappresentante del Governo che parla; preferirei essere un parlamentare che parla di questa Regione. È una

Regione che non fa molto chiasso; sono più fortunate quelle che fanno molto chiasso, perchè, alla fine, o con leggi speciali o in qualche altro modo, qualche cosa portano sempre in casa. Vediamo che cosa ha fatto la Sicilia; vediamo la legge per la Calabria. Ma guai a me se io facessi in questo momento una questione di politica campanilistica e non vedessi il problema meridionale nel suo complesso, come va visto, senza distinzioni.

Però, andiamo piano a contestare la leggittimità di un'integrazione di cento milioni per la manutenzione degli acquedotti, quando questa integrazione non è richiesta per difetti di amministrazione (ed io stesso l'ho fatto constatare più volte, e l'ho constatato anche direttamente), ma è richiesta proprio in relazione al fatto che questa attività si svolge in zone ad economia veramente povera, zone che hanno il solo torto di non dire con molta chiarezza ed a voce troppo alta quale sia la situazione reale in cui si trovano.

BUIZZA. Le zone povere sono tutte così!

COLOMBO, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Io rispetto sempre l'opinione altrui; invito però il senatore Buizza a fare con me il giro della Lucania; non a Potenza, naturalmente, non a Melfi, ma in alcune zone che ha citato il senatore Cerabona: le zone, per esempio, di Terranova, di Pollino, di Sant'Arcangelo, e via dicendo.

Ora, si dice — e questa è una delle argomentazioni del senatore Cerabona — c'è della gente che vuole l'acqua e non la può avere. Si comprende che questo è in relazione al dissesto dell'acquedotto, che ha dei difetti iniziali di costruzione ai quali si sta provvedendo in base al programma della Cassa per il Mezzogiorno; la correzione di questi difetti potrà influire sulla manutenzione dell'acquedotto, ma non potrà mai eliminare completamente l'intervento per ciò che riguarda le spese di gestione.

Ecco perchè io raccomando vivamente alla Commissione di approvare il provvedimento sottoposto al suo esame.

Per tranquillità della Commissione, e per ciò che riguarda le osservazioni che ha svolto da ultimo il senatore Cappellini, io vorrei

dire questo: si discute di tutte le gestioni, quindi anche di quella dell'acquedotto pugliese; in sede competente i membri della Commissione potranno esaminare, come ho detto, il bilancio consuntivo; ma dirò che la nostra Amministrazione non sta con gli occhi chiusi nei confronti di queste gestioni, ed in modo particolare nei confronti dell'acquedotto pugliese. Il Direttore generale degli impianti igienici e dell'urbanistica, che è un funzionario di altissima qualità del nostro Ministero, è egli stesso, per conto del Ministero, membro del Consiglio d'Amministrazione dell'acquedotto pugliese e svolge con gli altri membri, insieme al Presidente, una notevole opera per incidere appunto in senso sempre più correttivo sulle gestioni, ove se ne presenta la possibilità.

Ricordiamo però cosa è l'acquedotto pugliese: si tratta veramente di un'opera mastodontica, come ha ricordato il relatore senatore Crollalanza, che distende le sue reti su una superficie larghissima. E proprio per questi motivi e per queste considerazioni gli oneri di manutenzione e le spese di personale sono, naturalmente, ingenti e gravosi.

Devo poi ricordare che quando parliamo di gestioni in questa materia, ci riferiamo ad una serie di voci; vi è la voce: « esecuzione di opere », ma vi è anche la voce: « remunerazione di personale ». Ora, noi abbiamo spesso due esigenze da conciliare, due esigenze che vengono fatte contemporaneamente presenti: l'esigenza della più elevata remunerazione del personale e l'esigenza della gestione che non gravi eccessivamente. Fino a che punto queste due esigenze siano conciliabili lascio a loro di giudicare. Credo però che non possano andare sempre completamente d'accordo l'una e l'altra.

Assicuro comunque che il Ministero dei lavori pubblici, per ciò che riguarda tutto l'acquedotto pugliese, ed in particolare l'acquedotto lucano, svolge, con molta attenzione e cura, un'opera diuturna perchè, nei limiti del possibile, le spese di gestione possano venire contenute e si possa porre rimedio all'attuale situazione.

CERABONA. Dopo le dichiarazioni dell'onorevole Sottosegretario, ho bisogno di pre-

cisare alcuni punti. Io sono indotto a seguire la richiesta dell'amico Cappellini nell'auspicare una Commissione parlamentare d'inchiesta, perchè in fondo l'onorevole Sottosegretario riconosce uno stato deplorabile degli acquedotti della Basilicata, ed attribuisce la ragione di questo fatto doloroso alla difettosa costruzione degli acquedotti stessi.

COLOMBO, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non la sola ragione, ma una delle ragioni!

CERABONA. Arriveremo poi anche alle altre. Ora, se devo credere all'onorevole Colombo come persona, nessuna ragione di dubitare; ma se devo credergli come Sottosegretario per i lavori pubblici, egli mi permetterà di dire: va bene, lo dice lui, ma chi è che ha constatato questa cattiva costruzione? Infatti, lo strano è che di questa costruzione difettosa non ci sia stata mai un'eco nel Parlamento: nessun Ministro ha mai detto che questa costruzione fosse mal fatta...

PRESIDENTE. Ma noi ingegneri, che l'abbiamo vista, lo possiamo ben dichiarare! Io parlo del 1920!

CERABONA. Ella, onorevole Presidente, può dire quello che vuole, ma è sempre un ingegnere privato che parla: me lo deve dire in qualità di Ministro perchè io lo possa contestare.

Secondo l'onorevole Colombo la povertà dei cittadini fa sì che l'acqua non si consumi in abbondanza; non è esatto neanche questo, perchè i miei concittadini si lavano spesso, bevono l'acqua spesso, e se non ne consumano troppa, si tratta della questione dell'uovo e della gallina: quando un povero disgraziato è costretto ad andare a prendere il barile d'acqua alla fontanina che dista 300 o 400 metri, naturalmente cerca di consumare meno acqua che può. I poveri abitanti di Sant'Arcangelo per andare ad attingere l'acqua devono percorrere molta strada, nonostante le continue richieste; e parlo di Sant'Arcangelo tanto per citare un nome. Eppure i continui contributi assommano ormai a miliardi,

e non si deve dimenticare che vi è anche il contributo della Cassa per il Mezzogiorno!

Quanto poi al fatto che l'acqua non va nelle case, questo è un problema sul quale io vorrei mostrare alla Commissione le lettere che mi arrivano da parte di questa povera gente. All'onorevole Sottosegretario, che conosce quei paesi, ricorderò Stigliano, per esempio, che è turbato da questa volontà di non dare l'acqua nelle case: vi sono famiglie che fanno richieste su richieste, ma l'acqua non si dà perchè si vuole che il cittadino provveda a spese proprie non solo alla condotta interna, come sarebbe giusto, ma anche al tubo che va dall'acquedotto centrale alla sua casa.

CROLLALANZA, *relatore*. Purtroppo è così dovunque!

CERABONA. Se è così, non è ben fatto; e si tratta di un inconveniente gravissimo. Quando volete dare l'acqua, la dovete dare voi, perchè non vi sarà mai un contadino o un modesto artigiano che possa spendere tanto per portare l'acqua nel proprio domicilio agganciandosi alla condotta centrale, che è spesso molto distante dalla sua casa. Se questo è l'andazzo, è un andazzo deplorabile, perchè i nostri poveri paesetti non avranno mai l'acqua, fino a che si continuerà a seguire tale indirizzo.

Se a questo si aggiunge che vi sono delle costruzioni che si dicono non buone, mi sembra molto evidente l'opportunità di nominare una Commissione per l'esame della materia: questa stessa 7<sup>a</sup> Commissione potrebbe mandare tre dei suoi membri sul luogo, perchè è molto facile dire che le antiche costruzioni non sono fatte bene, ma bisogna stabilire se veramente è così, e vedere se le spese denunciate sono esatte. Se accerteremo che la realtà è questa, non voteremo cento milioni, ma per il dovere che abbiamo verso quelle povere cittadinanze, voteremo cento miliardi, se occorre; ma quando veramente vi sia la necessità e non si faccia a scopo di lucro.

Se dunque l'onorevole Sottosegretario intende davvero provvedere a consolidare e ripristinare l'acquedotto in parola, e se vuole davvero far giungere l'acqua nelle case ai cittadini di questi paesetti, accetti quante più

domande è possibile, perchè, ripeto, quando è in casa l'acqua si consuma, ma quando si deve andare a prendere a 500 metri di distanza si conserva come fosse oro.

Se i nostri amici volessero fare una visita da quelle parti, deplorerebbero non quelli che non consumano l'acqua, ma quelli che non la danno!

Nonostante le mie osservazioni, dichiaro che voterò a favore del provvedimento in esame, per non suscitare gratuite recriminazioni.

BUIZZA. L'onorevole Sottosegretario ha confermato quanto io ho raccolto dalle maestranze specializzate che sono state in quelle zone ed hanno raccontato come veramente abbiano trovato delle costruzioni fatte male. Naturalmente, io avevo preso queste voci con le pinze, perchè, quando non vedo di persona, non dico di non credere, ma non mi posso certamente dichiarare convinto. Ora, mi sembra però, dopo la conferma dell'onorevole Colombo, che quanto risulta dalla presente discussione sia questo: noi abbiamo assistito ad uno stillicidio di spese di manutenzione per alcune centinaia di milioni, fatte anno per anno.

Ora, perchè non si eseguono gli studi necessari e non si prendono i provvedimenti che possono portare alla conclusione definitiva? Almeno, si starebbe più tranquilli, nel senso di poter avere fiducia che le spese che si autorizzano contribuiranno veramente alla soluzione del problema.

PRESIDENTE. Faccio presente alla Commissione che verrà presto all'esame del Senato il bilancio dei lavori pubblici, che la stessa nostra Commissione dovrà esaminare in sede referente, e in quella sede potrà aver luogo anche la discussione riguardante il bilancio consuntivo per l'anno decorso degli acquedotti in questione. Pertanto in quella sede potranno essere formulati i desideri della Commissione attraverso opportuni ordini del giorno.

Poichè non si fanno altre osservazioni, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge, di cui do lettura:

#### Art. 1.

È concesso all'Ente autonomo per l'acquedotto pugliese un contributo straordinario, da parte dello Stato, di lire 100.000.000 nelle spese che l'Ente medesimo dovrà sostenere durante il periodo dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955 per l'esercizio e la manutenzione ordinaria degli acquedotti dell'Agri, del Basento e del Caramola in Basilicata.

(È approvato).

#### Art. 2.

Alla spesa occorrente di lire 100.000.000 si farà fronte con corrispondente riduzione dello stanziamento del capitolo dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'esercizio 1955-56 riguardante provvedimenti legislativi in corso.

(È approvato).

#### Art. 3.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato ad introdurre nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, con proprio decreto, la variazione occorrente per l'attuazione della presente legge.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

**Discussione e rinvio del disegno di legge: « Norme per il completamento dei lavori di costruzione dell'aeroporto intercontinentale di Roma (Fiumicino) comprese le opere accessorie » (1021) (Approvato dalla Camera dei deputati).**

PRESIDENTE, *relatore*. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Norme per il completamento dei lavori di costruzione dell'aeroporto intercontinentale di Roma (Fiumicino) comprese le opere accessorie », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Riferirò io stesso brevemente, poichè non starò qui a ripetere tutta la storia e a ricordarvi la necessità che l'aeroporto di Ciampino, che è l'aeroporto internazionale più importante del centro del Mediterraneo, venga sostituito da un aeroporto più attrezzato e moderno di quello che è sorto vicino a Roma, sulle strutture di un aeroporto che preesisteva all'ultima guerra.

Per l'aeroporto di Fiumicino è già stata iniziata la costruzione di due grandi piste inerenti alla sua funzione di aeroporto intercontinentale destinato ad accogliere tutti i traffici provenienti d'oltre oceano, e da tutte le parti dell'Oriente e dell'Occidente, in quanto tutti fanno scalo a Roma e poi si smistano.

Recentemente io ho voluto percorrere in automobile le due piste già pronte, soprattutto per rendermi conto di quelli che sono i servizi di infrastruttura necessari per questo aeroporto: servizi di acqua, di luce, di trasporto, sia esso automobilistico o su rotaia, per dare la sicurezza, in caso di intemperie o di nebbia del collegamento con il centro urbano. È un lavoro degno della moderna ingegneria di aeroporti, che sotto molti riguardi assomiglia a quella dei porti o delle grandi stazioni ferroviarie.

Comunque, voi sapete che questo aeroporto di Fiumicino, che noi abbiamo già in parte esaminato per la struttura del opere di bonifica che si svolgono a nord del Tevere ed arrivano a Fiumicino nella località cosiddetta Focene, ha necessità di essere ultimato; per cui il disegno di legge, che è stato presentato dal Ministero dei lavori pubblici di concerto con altri Ministeri, si rende necessario per lo stanziamento di nuovi fondi.

Ora, la caratteristica di urgenza di questo stanziamento, come mi diceva l'ingegnere direttore dei lavori, è proprio quella di poter rendere subito efficiente una parte dei traffici intercontinentali, togliendola dall'aeroporto di Ciampino: anche senza ultimare le infrastrutture, le forniture occorrenti e tutti gli impianti accessori, per determinati servizi il nuovo aeroporto potrebbe venire subito utilizzato, soprattutto dai grandi aeroplani, che possono subito atterrare e decollare nelle grandi piste già costruite.

Il finanziamento di questi ulteriori 14 miliardi, che sono quelli che dovrebbero portare all'esatta copertura finanziaria di tutte le spese inerenti a questo aeroporto, sarebbe ripartito in un quadriennio, di modo che nell'esercizio passato si dovrebbero stanziare 2 miliardi, 5 miliardi nel 1955-56, altri 5 nel prossimo esercizio 1956-57 ed altri due nel 1957-1958. Con questi stanziamenti si riterrebbe di eseguire nell'aeroporto di Fiumicino il completamento dei lavori in corso di una delle due piste, la pavimentazione, la costruzione di strade interne e di tutti i servizi di smistamento sia degli aerei, sia del pubblico, sia delle merci vicino alle piste, e soprattutto il collegamento con Roma: la costruzione cioè di grandi strade di comunicazione a traffico intenso, e quindi moderne, a doppia pista, che siano veramente tali da portare rapidamente il traffico di Fiumicino alla Capitale; inoltre, la costruzione di linee ad alta tensione elettrica e di tutti quegli impianti necessari al funzionamento degli aeroporti, tra i quali è notevole ed importante la fornitura dell'acqua, in quanto essa serve non solo per uso potabile, ma per pulizia, per rifornimento degli aeroplani, ecc. Anzi, a questo riguardo posso dirvi che gli studi, che sono stati recentemente fatti con l'accordo di tecnici dell'aeroporto, hanno portato alla constatazione che la falda freatica del Tevere è simile a quella del Po: si trovano cioè oggi a Fiumicino acque artesiane come a Milano e a Firenze.

La fornitura dell'acqua, assicurata in tal modo, rappresenta così una delle spese minori, se si pensa all'onere che avremmo dovuto affrontare nell'ipotesi della costruzione di un acquedotto.

Aggiungerò solo che con questi finanziamenti saranno subito portati a compimento le prime opere che renderanno efficiente, almeno in modo parziale, gli impianti dell'aeroporto di Fiumicino, destinati agli scali delle linee aeree di lunga percorrenza, ed alleggeriranno così il traffico di Ciampino, che verrà a poco a poco riservato al traffico europeo o nazionale.

BUIZZA. Desidererei sapere se i 14 miliardi riguardano il finanziamento dell'intero complesso dell'aeroporto oppure questo primo lotto di opere.

PRESIDENTE, *relatore*. I 14 miliardi sono riferiti a quattro esercizi. Si intende che essi serviranno per l'intera opera. Per ora però si provvederà ai primi apprestamenti.

TERRAGNI. Il progetto parla di una quota che non può superare l'1 per cento dell'intero stanziamento, da erogarsi per i lavori di progettazione. Desidero sapere se questa cifra notevole sarà amministrata dal Ministero della difesa, oppure da altri Dicasteri, e se i progetti sono eseguiti dai tecnici delle amministrazioni statali oppure da privati.

PRESIDENTE, *relatore*. La materia è regolata da accordi precisi tra il Ministero della difesa, direzione generale dell'aviazione civile, e Ministero dei lavori pubblici. È noto infatti che per quanto l'aeroporto di Fiumicino rientra nella competenza del Ministero della difesa, le varie opere sono affidate all'esecuzione dei Ministeri specializzati (per esempio le strade al Ministero dei lavori pubblici).

CAPPELLINI. Desidero presentare alcuni interrogativi. In primo luogo: la strada di accesso al nuovo aeroporto costituisce una nuova opera, oppure è la trasformazione dell'attuale via Portuense? È noto come questa strada deve sopportare fin da ora un traffico molto intenso, onde è bene che la via di accesso all'aeroporto sia distinta, e non abbia nessun inserimento con la Portuense.

Il secondo interrogativo riguarda il maggior valore che verranno ad acquistare i fondi che fronteggeranno la nuova arteria. Si è deciso a quanto ammonterà il contributo che dovranno pagare i proprietari? Si è deciso a quali enti dovrà essere distribuito il provento di questi contributi? Allo Stato, alla Provincia, al Comune?

Data la disoccupazione di Fiumicino, domando se si ha poi l'intenzione di assorbire la mano d'opera locale. Inoltre desidero sapere in che modo si vuole sistemare la zona nel suo insieme. Credo di non essere il solo a non conoscere questi particolari. Ecco la ragione per la quale faccio queste domande.

COLOMBO, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Per la parte riguardante i con-

tributi di miglioria, rientriamo nella legislazione generale relativa: si tratterà di applicare quelle norme. In taluni casi il meccanismo non si è rilevato sempre funzionale, ed il nostro Ministero sta pertanto elaborando un disegno di legge, di concerto con il Ministero delle finanze, per ovviare a questo inconveniente. Per ora però la legislazione generale resta in vigore e ne sarà curata l'applicazione in tutta la sua estensione.

Per quanto riguarda l'utilizzazione della via Portuense, non sono in grado in questo momento di fornire notizie. Peraltro se il senatore Cappellini desidera informazioni precise, sarò lieto di fornirglielie in prosieguo di tempo, in via breve.

Per quanto riguarda la sistemazione della zona di Fiumicino, questa è già stata studiata dal piano regolatore a cura del comune di Roma. Per quanto riguarda la ripartizione dei contributi di miglioria, è difficile prevedere in anticipo come si potranno mettere le cose. Ugualmente deve dirsi per quanto riguarda la percentuale destinata alle spese di progettazione, esecuzione e sorveglianza dei lavori. D'altra parte è anche naturale che sia così, dato che non siamo ancora nella fase esecutiva della progettazione.

CAPPELLINI. Per quale ragione il complesso viene poi trasferito al Ministero della difesa?

COLOMBO, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'aviazione civile è una direzione generale del Ministero della difesa dal 1945. Finchè non si modifica questo stato di cose noi non possiamo disporre altrimenti.

CAPPELLINI. Dopo le dichiarazioni dell'onorevole Sottosegretario propongo di rinviare la discussione di questo disegno di legge, sia pure per breve tempo. Attribuisco moltissima importanza ai problemi della viabilità della zona. È un elemento veramente importante per le decisioni che dobbiamo prendere quello che riguarda il tracciato della Portuense, giacchè si ripeterebbero in questa sede quegli inconvenienti che si sono lamentati a proposito dell'acquedotto pugliese. Il traffico tra Fiumicino e Roma lungo la Por-

tuense è ben diverso da quello che si svolgerà sulla nuova strada, ed è bene quindi che non siano confusi. Ove quindi il progetto prevedesse l'utilizzazione sia pure parziale della Portuense, certamente non sarebbe da approvare. Il Sottosegretario non è in grado di darci degli schiarimenti, e giacchè si tratta di una non lieve impostazione di bilancio, un rinvio in attesa di nuovi elementi mi sembra consigliabile.

Inoltre, un problema importante è anche quello che riguarda i contributi di maggior valore dei proprietari frontisti, che in genere sono dei grossi imprenditori, i quali verrebbero vieppiù ad arricchirsi col pubblico denaro.

COLOMBO, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non è il caso di ricorrere sempre a questioni di principio, ma talvolta è necessario proporle. Qui siamo di fronte ad un progetto di massima riguardante il collegamento della città con l'aeroporto da costruirsi. Non so se la Commissione abbia la competenza ad esprimere una propria opinione in merito ai dettagli tecnici. Io potrò dire che il progetto della nuova strada non prevede l'utilizzazione della Portuense, ma non posso impegnare il progetto esecutivo per legge, perchè la relativa elaborazione riguarda la stretta competenza dell'amministrazione, a cui tocca acquisire specificamente i vari elementi necessari. Gli organi tecnici hanno questi precisi compiti e ne assumono la responsabilità. Non so se noi possiamo invadere la competenza, per esempio, del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

CROLLALANZA. A mio giudizio le domande del senatore Cappellini hanno trovato una risposta esauriente. Per esempio, per i contributi di miglioria la risposta non poteva essere più appropriata. Egli obietta che i frontisti sono in genere persone ricche; ma noi non possiamo fare leggi *ad personam*, nè scendere su un terreno demagogico. Nè, per quanto riguarda i progetti, possiamo sovvertire le competenze, toccando a noi solamente il compito di esaminare e approvare le leggi nella loro portata giuridica ed amministrativa; diversamente si cadrebbe nuovamente

nell'errore di impostazione proprio da lei sostenuto, senatore Cappellini, a proposito delle autostrade. Sono gli organi tecnici che debbono assumersi la responsabilità delle soluzioni tecniche. Non per niente il Consiglio superiore dei lavori pubblici è composto non solo dei tecnici ministeriali di tutti i Dicasteri interessati (lavori pubblici, trasporti, interni, tesoro, finanze, ecc.), ma anche di esperti fissi o occasionali che il Presidente di quel Consesso ritenga opportuno di far intervenire.

Non possiamo quindi entrare nell'ordine di idee nel quale ci vorrebbe condurre il collega Cappellini, giacchè allora, di fronte ad ogni disegno di legge riguardante opere pubbliche, dovremmo invitare il Governo a presentarci i relativi progetti tecnici, e noi dovremmo dedicarci allo studio di essi, assumendo una funzione che non è nostra, non solo perchè non lo consentirebbe la nostra specifica preparazione, ma soprattutto perchè, anche se ciascuno di noi fosse in grado di esaminare con competenza i vari progetti di opere pubbliche, questa non sarebbe comunque la sede idonea.

Per queste ragioni ritengo che la Commissione non debba consentire nella proposta di rinvio.

PORCELLINI. La costruzione di una nuova strada importa inevitabilmente l'aumento di valore delle zone attraversate. Si è accennato ora alla difficoltà di applicare la legge sui contributi di miglioria. Poichè ora siamo di fronte a un problema specifico, crederei opportuno che si tenesse presente in questa sede il particolare problema. So per esempio che è in elaborazione una legge sulle aree fabbricabili. Perchè non se ne accelera l'apprestamento, in modo da consentirne l'applicazione anche a questo caso? Per queste ragioni sarei favorevole al rinvio.

CAPPELLINI. Non sono contrario al progetto in generale, ma avrei una serie di rilievi critici da muovere contro di esso, che probabilmente potrebbero venire superati dalle informazioni che io chiedo all'onorevole Sottosegretario. È anche per ragioni di rapidità di discussione che io ho presentato la proposta di rinvio.

PRESIDENTE, *relatore*. Possiamo restare intesi nel senso che l'onorevole Sottosegretario risponderà alle domande ora poste nella seduta di domani. Se ella, senatore Cappellini, è favorevole a questa proposta, potrebbe formulare chiaramente le sue richieste, in maniera che l'onorevole Sottosegretario possa dare delle risposte esaurienti.

CAPPELLINI. Aderisco alla richiesta del Presidente. Anzitutto desidero sapere se il tracciato della Portuense, come ho già detto, coinciderà con quello della nuova strada e in tal caso come ci si intende regolare per l'amministrazione delle due strade, dato che la Portuense dipende dall'amministrazione provinciale. In secondo luogo, in che misura s'intende gravare i frontisti con i contributi di miglioria. In che misura, infine, il ricavato andrà allo Stato, alla Provincia o al Comune.

COLOMBO, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Senatore Cappellini, nella seduta di domani, come lei desidera, le darò delle risposte, che in parte recheranno notizie nuove, e in parte conterranno notizie che lei conosce già, riferendosi alla legislazione vigente.

PRESIDENTE, *relatore*. Se non si fanno altre osservazioni, il seguito della discussione di questo disegno di legge è rinviato alla seduta di domani.

*La seduta termina alle ore 12,10.*

Dott. MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari.