

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

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

MERCOLEDÌ 15 APRILE 1959

(11^a seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegno di legge:

« Autorizzazione di ulteriore spesa per il completamento dell'aeroporto intercontinentale di Roma (Fiumicino) » (431) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE	Pag. 131, 132, 133, 138
BARDELLINI	137
CARON	133, 138
CROLLALANZA	135, 136
DE LUCA	133, 135
FLORENA	137
GAIANI	133
GENCO	136
RESTAGNO, relatore	132
SACCHETTI	133, 137
SPASARI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici	136, 137

Crollalanza, De Luca Luca, De Unterrichter, Florena, Focaccia, Gaiani, Genco, Gombi, Ottolenghi, Restagno, Romano Domenico, Sacchetti e Savio.

Intervengono i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Spasari, per le poste e le telecomunicazioni Romano Antonio e per la marina mercantile Turnaturi.

A M I G O N I, Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Autorizzazione di ulteriore spesa per il completamento dell'aeroporto intercontinentale di Roma (Fiumicino) » (431) (Approvato dalla Camera dei deputati).

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti senatori: Amigoni, Bardellini, Buizza, Caron, Cervellati, Corbellini,

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di ulteriore spesa per il completamento dell'aeroporto intercontinentale di

Roma (Fiumicino) », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

RESTAGNO, *relatore*. Con il disegno di legge in discussione il Ministero dei lavori pubblici, di concerto con quelli del bilancio, del tesoro e della difesa, si propone di chiudere definitivamente il capitolo spesa relativo alla costruzione dell'aeroporto intercontinentale di Roma (Fiumicino) che sarà senza dubbio una delle opere più cospicue realizzate nel nostro Paese dopo l'ultima guerra. Tutti sanno che si tratta di un grandioso scalo che sarà forse la principale base europea per gli aerei di ogni tipo che solcano i cieli del mondo. Con il disegno di legge in discussione si autorizza la spesa di lire 4.150 milioni destinati alla prosecuzione ed al completamento delle opere connesse alla costruzione dell'aeroporto, nonchè a quelle riguardanti i collegamenti stradali, telefonici ed elettrici esterni ed ancora — per l'ammontare di 200 milioni di lire — ed alla fornitura dei mobili ed all'arredamento dell'aerostazione.

Tale spesa, per l'importo di lire 3 miliardi, grava sul bilancio dell'esercizio in corso — capitolo 685 del bilancio del Ministero del tesoro — e per la rimanente parte di lire 1.150 milioni sarà coperta con il prossimo bilancio 1959-60.

Nell'esaminare la proposta di questo ultimo stanziamento — sulla cui opportunità appare superfluo soffermarci — è bene ricordare i finanziamenti votati in precedenza per la realizzazione dell'opera in discussione, che fu iniziata quasi dieci anni fa e che nel corso dell'esecuzione subì parecchi ritardi.

Con legge 12 luglio 1949, n. 460, fu assegnata, con il sistema delle concessioni, l'annualità trentennale di lire 275.540.000, corrispondente al capitale di lire 4.447.514.840.

Con detto finanziamento — che fu tutto utilizzato — sono state costruite le piste di volo e di rullaggio n. 1, i due impianti idrovori di Focene e del lago di Traiano, nonchè altre opere minori.

Successivamente, con legge 15 giugno 1955, n. 513, fu autorizzata la spesa di lire 14 miliardi, sullo stato di previsione del Ministero

dei lavori pubblici, per la prosecuzione delle opere di costruzione dell'aeroporto e per lavori accessori.

Con tali fondi, che risultano interamente utilizzati, furono eseguite le opere concernenti le piste di volo e di rullaggio n. 2, i piazzali di sosta aerei, ed altre opere minori, quali la strada di accesso, con ponti sul canale navigabile, le strade interne, gli impianti per voli notturni, le alberature, eccetera.

Gli stanziamenti approvati nel 1949 e nel 1955 e quello in corso di approvazione raggiungono complessivamente la somma di quasi 23 miliardi di lire, e doteranno Roma di un aeroporto che onorerà il nostro Paese.

Per rendere agibile l'aeroporto all'inizio del 1960 — anno delle Olimpiadi — si rende perciò indispensabile ed urgente l'approvazione da parte nostra dello stanziamento di lire 4.150 milioni previsto nel disegno di legge in discussione, approvazione che riteniamo incontrerà l'unanime consenso della nostra Commissione e che è già stata ottenuta presso l'altro ramo del Parlamento, nella seduta dell'11 marzo 1959.

PRESIDENTE. Lungi da me ogni idea di voler influenzare il parere dei commissari, vorrei, prima di dar seguito alla discussione sul disegno di legge in esame, fare appello alla competenza in materia di uno dei più attivi collaboratori della nostra Commissione, il senatore Caron, affinchè chiarisca e precisi che, mai come in questo momento, è necessario rivedere tutta una serie di problemi inerenti ai servizi del nuovo aeroporto di Fiumicino, soprattutto per la parte riferentesi ai collegamenti stradali, telefonici ed elettrici esterni, nonchè per quanto concerne la fornitura dei mobili e gli arredi per la nuova aerostazione.

Dall'epoca dei primi provvedimenti a favore dell'aeroporto intercontinentale di Fiumicino è trascorso molto tempo, ragione per cui alcuni problemi che a quel tempo non si potevano prevedibilmente prospettare, oggi, invece, si sono presentati e necessitano di una soluzione. Ad esempio, un fatto nuovo, che in parte ha determinato un rallentamento nella esecuzione dei lavori, è stato rap-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 11^a SEDUTA (15 aprile 1959)

presentato da alcuni ritrovamenti archeologici della massima importanza nella zona del nuovo aeroporto di Fiumicino.

Altre difficoltà sono state rappresentate dalla struttura geologica del terreno, che ha obbligato i costruttori ad un duro lavoro, e da molti altri ostacoli che in origine non si potevano prevedere. Si badi bene, però, che nel provvedimento in discussione non è previsto un aumento della spesa in un primo tempo preventivata, bensì un completamento della somma stanziata.

Si tratta insomma della completa utilizzazione di fondi già stanziati, che si sapeva fin dall'origine che avrebbero dovuto subire un ulteriore aumento, se si voleva dotare il costruendo aeroporto delle migliori attrezzature tecniche e scientifiche.

G A I A N I. Appunto per questo si tratta di un aumento, poichè la valutazione è stata fatta in epoca anteriore allo stanziamento dei fondi.

D E L U C A. Il relatore, senatore Restagno, ha parlato di una spesa complessiva di lire 4 miliardi e 150 milioni. Nel disegno di legge in esame mi sembra si parli soltanto di lire 3 miliardi.

P R E S I D E N T E. No, lo stanziamento complessivo è di lire 4 miliardi e 150 milioni: 3 miliardi si riferiscono all'esercizio finanziario 1958-59 e il rimanente 1 miliardo e 150 milioni all'esercizio successivo.

S A C C H E T T I Ringrazio il Presidente della 7^a Commissione per le delucidazioni fornite, ma non posso esimermi dal dichiarare che, almeno per una parte, si tratta di un intervento superiore a quello previsto per la costruzione del nuovo aeroporto di Fiumicino e per le sue attrezzature e servizi: tanto è vero che all'articolo 1 si dice « per la prosecuzione ed il completamento eccetera, l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1 della legge 15 giugno 1955, n. 513, è aumentato di lire 4 miliardi e 150 milioni ».

Ciò significa che una parte dei fondi è destinata alla costruzione, mentre gli ulteriori stanziamenti riguardano servizi ed attrezza-

ture nuove. Vorrei ora conoscere l'entità della differenza fra il primitivo stanziamento ed il presente. Comprendo che è difficilissimo rientrare nei preventivi e quasi sempre bisogna fare ricorso ad ulteriori finanziamenti; avrei desiderato, però, che il relatore, senatore Restagno, ci avesse comunicato quali saranno, ad esempio, i fondi destinati alla sistemazione del fondo stradale e quali alle nuove attrezzature.

P R E S I D E N T E. Abbiamo la fortuna di avere qui tra noi colui che direttamente si è occupato di questo problema quando era Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici e che ha anche seguito l'andamento dei lavori in questi ultimi anni; intendo parlare del collega, senatore Caron, che invito a dare quei chiarimenti che ritiene opportuni.

C A R O N. Come gentilmente il nostro Presidente ha ricordato agli onorevoli colleghi della Commissione, ho avuto occasione di occuparmi dell'aeroporto di Fiumicino per quasi due anni, come Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, rientrando nella mia delega la costruzione dell'aeroporto, e successivamente ancora per sei mesi, come Sottosegretario di Stato per l'Aviazione civile.

Sono quindi in grado di portare, non dico maggiori chiarimenti, oltre quelli già esposti dal relatore, ma alcuni dati aggiuntivi che è bene conoscere.

Anzitutto l'aeroporto è nato, come è stato rilevato, molti anni fa, e quindi in un periodo in cui sulla tecnica degli aeroporti si avevano delle idee non del tutto adeguate al progresso, che è stato rapidissimo in questo campo. È facile, pertanto, rilevare che vi sono state delle differenze tra la primaria impostazione del problema e quanto successivamente si è realizzato.

Si deve poi anche considerare che per lungo tempo questi lavori sono stati condotti con il sistema dei pagamenti differiti e con una lentezza esasperante, in quanto si riteneva che tali lavori non avessero quella urgenza che invece quattro anni fa si manifestò in tutta la sua evidenza. Fu allora che vennero richiesti i successivi fondi, di cui ha fatto cenno il relatore, e che si diede, per merito

particolare del Ministero dei lavori pubblici, su progetti dell'Aviazione civile, un forte impulso a questi lavori.

Ma dall'epoca del progetto originario al momento del vero inizio dei lavori — e il vero inizio dei lavori ha avuto luogo solo quattro anni fa — ci sono state delle differenze di prezzi, il che è nell'ordine logico delle cose ed è inutile sottolinearlo ulteriormente, differenze di prezzi che certamente hanno gravato sul totale ed hanno fatto sì che le previsioni non fossero corrispondenti alla realtà dei fatti.

Poi ci siamo trovati di fronte, soprattutto nella costruzione delle due idrovore, a problemi di altissima tecnica, perchè si è incontrata l'acqua a poca distanza dalla superficie. Quindi è stato necessario conficcare un numero di pali in cemento armato tale che veramente, per quelle due idrovore — e lo sottolineo in modo particolare, perchè le idrovore non fanno proprio parte, direi, dell'attrezzatura tecnica dell'aeroporto — si è dovuto debordare dalla spesa. E penso che i colleghi, di qualsiasi parte politica essi siano, converranno con me che è cosa quasi normale che tra il progetto e la realizzazione effettiva vi siano delle differenze di spesa.

Occorre inoltre tener conto che l'aeroporto di Fiumicino viene costruito su una zona archeologica, ricca di antiche vestigia, il cui rinvenimento comporta l'attesa, talvolta, di interi mesi, nelle more dei quali la Sovrintendenza ai monumenti decide sulla prosecuzione, o meno, delle opere. Questa è la verità storica; e anche questo non torna che a lode della Sovrintendenza ai monumenti, che fa il suo dovere; ma è chiaro che il Ministero dei lavori pubblici e gli imprenditori, che vorrebbero agire rapidamente, si trovano in una situazione ben difficile.

E, col trascorrere del tempo, nuove esigenze si manifestano.

Quando ero Sottosegretario per i lavori pubblici, mi sono trovato di fronte ad una spesa assolutamente impreveduta: i nuovi apparecchi a getto, infatti, avendo una portata di ben 45 tonnellate, reclamano, per prendere quota, una lunga pista; e così ci siamo accorti, non solo in Italia, ma anche all'estero, che non sono più sufficienti le piste

di tre chilometri. Si è rivelato quindi necessario aumentare la lunghezza delle piste dell'aeroporto fino a 3.900 metri. Ciò comporta una maggiore spesa di 900 milioni: fino a pochi mesi fa, non veniva considerato affatto necessario impegnare dei fondi a tal fine.

Ho voluto portare questo esempio per meglio illustrare quali sono le difficoltà cui può dar luogo un'opera come quella dell'aeroporto di Fiumicino. Si aggiunga poi che, per quel che riguarda i problemi telefonici, i problemi del controllo al volo, eccetera, era necessario aspettare, allo scopo di acquistare la migliore e più moderna attrezzatura possibile. Quindi si aspettava di comperarla, non dico all'ultimo momento, ma quando si poteva pensare che nel tempo in tercorrente tra l'ordinazione, la fabbricazione e la messa in opera si sarebbe raggiunto il momento in cui l'aeroporto avrebbe potuto entrare in funzione. Infatti, mentre l'approvvigionamento dei cavi — si tratta di 500 milioni, tanto per dire una cifra, e sono cavi telefonici, elettrici, eccetera — fu fatto quattro anni fa, l'ordinazione di tutte le apparecchiature elettroniche fu fatta poche settimane prima che abbandonassi il Sottosegretariato all'Aviazione, in modo di avere le attrezzature più moderne possibili; tuttavia, quando queste verranno messe in opera, non saranno più moderne.

La situazione che vi ho esposta determina una certa elasticità nelle previsioni, il che non si verifica, ad esempio, nella costruzione di una strada, per la quale abbiamo già una esperienza, pur essendo tuttavia d'accordo su tutte le possibilità e le imprevedibilità che vi possono essere anche per quanto riguarda la costruzione delle strade.

E l'onorevole rappresentante del Governo, del resto, ne sarà perfettamente a conoscenza perchè avrà visto quante volte pervengono perizie suppletive anche per strade e viadotti; infatti, ripeto, anche il più attento degli ingegneri, talvolta, e soprattutto nel nostro Paese, si trova di fronte a terreni instabili, ed a situazioni imprevedute e imprevedibili.

Riepilogando, penso che gli onorevoli colleghi che hanno espresso delle perplessità possano tranquillamente approvare il finanziamento di cui trattiamo, concernente una opera progettata dieci anni fa, di cui però

praticamente la realizzazione è iniziata solo quattro anni fa e che ha presentato notevoli difficoltà. Vi è una rilevante differenza di tempo tra la progettazione e la realizzazione; vi sono stati lavori che, pur non essendo stati a suo tempo presi in considerazione, si sono poi dovuti effettuare a causa di numerosi imprevisti connaturati al suolo, che ha caratteristiche del tutto eccezionali, anche dal punto di vista archeologico; infine, si è resa necessaria l'aggiunta di lavori nuovi, moderni, anche essi non previsti.

Non solo abbiamo il dovere di dare immediata approvazione al disegno di legge in discussione, ma non ci dovremo assolutamente meravigliare se avremo, successivamente, nuove richieste. Mi auguro, anzi, con tutto il cuore, che il Governo voglia spendere ancora per l'aviazione civile e per gli aeroporti: essi rappresentano la via moderna dei traffici, ed i trasporti sono veramente la linfa vitale per lo sviluppo economico di un Paese.

La nostra Commissione, che è sempre stata tanto generosa per quanto riguarda i problemi delle ferrovie e della marina mercantile, che è sempre stata pronta ad approvare lo stanziamento dei fondi occorrenti per le strade e le autostrade, non vorrà lesinare — ne sono sicuro — fondi per l'aviazione civile che, oltre a rappresentare un nuovo mezzo di sviluppo dei trasporti, rappresenta, mi si permetta di dire, un'economia. Infatti se facciamo bene i conti e consideriamo le spese di impianto per l'aviazione civile, aeroporti o apparecchi, vediamo come l'impiego di capitale sia assolutamente inferiore a quello degli altri sistemi di trasporto.

Onorevoli colleghi, ho letto — e questo mi permette di manifestare il mio dissenso, una volta tanto — che si pensa, per guadagnare mezz'ora sul percorso della linea Firenze-Roma, nei treni rapidi, di stanziare 50 miliardi.

Ci si rende conto che l'aeroplano fa risparmiare delle ore e che è necessario che vi sia una media di tutte le spese? Ci si rende conto che certe ferrovie non vanno più, e vanno invece bene gli automobili, i camion, gli autobus, eccetera? Ci si rende conto che un quadrireattore del tipo di quello acqui-

stato dalla Compagnia italiana, che costa poco meno di 4 miliardi, porta, in un anno, lo stesso numero di passeggeri che porterà la « Leonardo da Vinci » che costa alcune decine di miliardi?

Colgo questa occasione propizia per esprimere la mia convinzione che i soldi spesi per l'aeroporto di Fiumicino sono stati assolutamente spesi bene, e lo posso dire con tutta tranquillità.

Ritengo quindi che valga la pena di dare la nostra approvazione a questo disegno di legge che non copre assolutamente nè marachele nè errori, ma solo degli imprevisti, che si possono verificare nelle umane vicende e che nessuna previsione poteva prendere in considerazione, soprattutto per quanto riguarda le nuove costruzioni.

Infine sarà bene che noi tutti ci prepariamo, anzi, vorrei dire qualcosa di più, che auspichiamo che il Governo presenti altri disegni di legge che dimostrino concretamente che all'aviazione italiana si vuole fare il posto che le spetta, non solo per la tradizione e il prestigio — e chi mi conosce sa che io non faccio assolutamente mai della retorica — ma per qualcosa di concreto che serva soprattutto — e questo deve premere a tutti, onorevoli colleghi, di qualsiasi parte politica — allo sviluppo economico del nostro Paese.

DE LUCA. Sono pienamente d'accordo con il senatore Caron per quanto concerne lo sviluppo dell'aviazione civile; anzi, dirò di più: mi auguro che presto tutti si possa giungere a viaggiare in elicottero. È chiaro che tra lo studio del progetto e la esecuzione del lavoro si incontrino degli imprevisti. Nel disegno di legge in discussione si parla di tale ulteriore stanziamento di fondi « per i collegamenti stradali, telefonici ed elettrici esterni, nonchè per la fornitura di mobili e arredamenti per l'aerostazione »: il tutto per una cifra di oltre 4 miliardi di lire. Ora ammetto che si possa non prevedere tutto, ma una spesa di oltre 4 miliardi la si poteva anche prevedere.

CROLLALANZA. Mi sembra che le delucidazioni fornite dal senatore Caron

siano talmente chiare e talmente eloquenti da eliminare qualsiasi motivo di perplessità nei colleghi. D'altra parte vorrei rammentare che, da che esiste il Ministero dei lavori pubblici, non si è mai verificato che un'opera di una certa importanza, ultimata, corrispondesse come spesa alla previsione iniziale. Questo avviene, un po' per l'abitudine, da parte del Ministero del tesoro, di dare sempre parte dei finanziamenti che si richiedono, per cui molte opere partono con un finanziamento incompleto, ed un po' perchè la tecnica, in continua evoluzione, ed il progresso portano a modificare i progetti iniziali, e non si riesce mai a rimanere nei piani previsti.

Vorrei pregare i colleghi di non mostrare preoccupazione alcuna di fronte alla imponenza delle cifre, perchè sono convinto che dieci anni fa, quando si è progettata la costruzione dell'opera, il finanziamento era stato già calcolato in misura non adeguata.

GENCO. Ed i prezzi sono in continuo aumento!

CROLLALANZA. Mi riallaccio alle dichiarazioni del senatore Caron per esprimere anche io l'augurio che non solo il nuovo aeroporto di Fiumicino, ma tutti gli aeroporti d'Italia siano presi in considerazione dal Governo, nel senso che vengano rammodernati: infatti abbiamo ancora alcuni aeroporti che le compagnie di navigazione aerea non possono utilizzare, perchè mancano di piste adatte alle esigenze dei nuovi aerei. Da ciò discende la necessità di nuove attrezzature adeguate alle esigenze attuali. Vi sono, ad esempio, alcune compagnie estere di navigazione che per i loro traffici vorrebbero poter utilizzare l'aeroporto di Bari: però, non possono servirsene, perchè i loro apparecchi hanno bisogno di uno sviluppo di pista molto ampio.

Il senatore Caron, all'epoca in cui era Sottosegretario di Stato, a qualche nostra insistente richiesta rispose che bisognava provvedessero gli enti locali. Oggi che non è più Sottosegretario di Stato invoca egli stesso quei provvedimenti che invocavamo noi. Il comune di Bari, ad esempio, sta spen-

dendo fior di quattrini per la sistemazione della strada che conduce all'aeroporto: sarebbe questo il momento migliore perchè il Governo gli venisse in aiuto.

In analoga condizione si trovano gli aeroporti di Brindisi e di Reggio Calabria. Approviamo, quindi, tranquillamente il disegno di legge in discussione e, se lo credete, associamoci al voto dell'ex Sottosegretario di Stato per l'aviazione civile, il quale si è reso conto che è giunto il momento per il Governo di pensare alla sistemazione anche degli altri aeroporti, nell'interesse dello sviluppo economico e turistico della Nazione.

SPASARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Le dichiarazioni del relatore, senatore Restagno, e l'intervento appassionato del senatore Caron mi dispensano da un intervento molto lungo. L'aeroporto di Fiumicino è un aeroporto intercontinentale: si tratta di un'opera imponente, che onora il nostro Paese e lo pone alla pari con gli altri Paesi più progrediti. Io stesso non avevo la sensazione dell'imponenza dell'opera sino a quando non mi sono recato sul posto; ci sono tornato altre volte e ogni volta ne sono rimasto più entusiasta. Penso che il senatore Caron ci sia andato alcune centinaia di volte! Vorrei anzi invitare i componenti la 7^a Commissione a Fiumicino, affinchè essi stessi possano rendersi conto, *de visu*, della grandiosità dell'opera in costruzione. Appunto in considerazione di ciò ritengo che la Commissione comprenda che la richiesta di un ulteriore stanziamento di fondi è pienamente giustificata; nè si può tacere che la cifra che oggi viene erogata sarà certamente recuperata se non superata dall'introito che l'afflusso dei visitatori, il movimento aereo e le tasse, certamente porteranno. Abbiamo inoltre il parere pienamente tranquillizzante della Commissione finanze e tesoro del Senato. Le vostre stesse perplessità le hanno avute i colleghi della Camera, ma il disegno di legge in discussione è stato approvato. Invito pertanto gli onorevoli commissari a voler approvare il provvedimento in esame perchè si tratta di un provvedimento urgente: il nuovo aeroporto di Fiumicino infatti dovrà essere completato per il 1960. Aggiungo che non mancherò di

segnalare al Ministro i voti espressi dai senatori Caron e Crollanza.

BARDELLINI. In ordine al disegno di legge in discussione, desideriamo rilevare che ci è sorto il dubbio che in effetti la scelta della località non sia stata molto felice e che molte spese, se l'esame del terreno fosse stato fatto bene, forse non sarebbero state necessarie.

Comunque, del senno di poi son piene le fosse ...

Aderisco all'approvazione del disegno di legge in discussione e riconosco fondate molte delle osservazioni fatte dal senatore Caron, specie per quanto riguarda l'aumento dei prezzi, causato da remore che i vari organi di tutela — dalla Sovrintendenza ai monumenti ad altri — frappongono sempre nella esecuzione di nuove opere. È questo un concetto che noi abbiamo sempre ribadito, contro gli organi di tutela; infatti, quando dobbiamo compiere un'opera, prima che questa sia autorizzata, dobbiamo raddoppiare il preventivo di spesa, perchè è già trascorso troppo tempo.

Questo io desideravo mettere in evidenza, per spingere gli enti che ci tutelano a considerare l'opportunità di un più sollecito intervento e di più pronte decisioni nei settori di competenza.

SACCHETTI. Le considerazioni che sono state fatte hanno senza dubbio notevole valore, e nessuno pensa di sottovalutarle.

Abbiamo ascoltato alcune spiegazioni ed un appello che da parte nostra non solo è accolto, ma che abbiamo ripetutamente fatto nostro tutte le volte che abbiamo discusso i bilanci; perchè lo sviluppo dell'aviazione civile è cosa indispensabile, a cui si doveva metter mano da tempo; sarebbe quindi opportuno, per lo meno, provvedere ora.

Noi abbiamo esposte più volte le considerazioni che il senatore Caron faceva alcuni minuti fa, ed anche per un'altra ragione, per il motivo cioè che allo sviluppo dell'aviazione civile sono collegati anche altri rami di produzione — di aerei, per esempio — che sono stati praticamente soppressi o che hanno subito una grave flessione.

E su questo non vi è dubbio; ma un'altra cosa desideravo dire, di altra natura, e cioè che noi, non solo per principio, ma anche come orientamento, non siamo contrari a questa spesa, come non lo siamo stati alla spesa iniziale.

Ora, affrontato un buon tratto del cammino per la costruzione dell'aeroporto, se rileviamo che abbiamo, anche per gli impianti tecnici di prima esecuzione, delle spese superiori a quelle previste, nessuno si scandalizza; saranno presentate delle perizie supplementari, ecco tutto!

Quello che invece desideravo chiedere era se si poteva sapere qualche cosa di più sulle spese. Mentre si firma una cambiale in bianco per le oculte spese fatte, io credo che sia dovere di buoni amministratori, quali noi siamo, sapere un po' meglio come si spendono questi soldi, a che cosa servono, a quali imprevisti devono far fronte. Del resto, quando non era possibile venire a conoscenza delle spese, non abbiamo fatto alcuna obiezione.

SPASARI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Questo comunque è da tenere presente in sede di bilancio, perchè è una giusta osservazione, che vale in tutti i casi.

SACCHETTI. ... e in modo particolare vale in questo caso, perchè si prevede una spesa per una delle opere più notevoli.

FLORENA. Desidererei fare una precisazione. Condivido perfettamente quanto è stato detto dal collega, senatore Caron, ma desidero chiarire una questione cui egli ha accennato: ha detto infatti che si vorrebbero spendere oltre 45 miliardi per guadagnare mezz'ora di tempo sulla linea Firenze-Roma.

In verità l'esperienza che il senatore Caron ha sui problemi dei trasporti non doveva fargli dire questo. Infatti, la finalità che si è cercato di perseguire non è quella di guadagnare mezz'ora nel percorso, ma di aumentare la potenzialità di traffico di una linea ferroviaria; la mezz'ora ha veramente una importanza relativa, perchè noi, ripeto, dobbiamo guardare al volume di traffico che vogliamo avviare su quella linea, che sbocca nelle linee Roma-Napoli e Firenze-Bologna.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 11^a SEDUTA (15 aprile 1959)

CARON. Ringrazio il senatore Florena di questa precisazione, ma allora devo osservare che l'ufficio stampa del Ministero dei trasporti non doveva far scrivere su una pubblicazione tecnica, a grandi titoli: « Si guadagnerà mezz'ora nel percorso Roma-Firenze ». Si dica piuttosto quello che il senatore Florena ha ora detto; perchè anche io sono stato colpito da una simile affermazione, e ne ho tratto lo spunto per invocare una più equa distribuzione dei fondi tra i vari settori dei trasporti.

Del resto, sarò sempre d'accordo quando si tratta di spendere del denaro per migliorare e sviluppare il sistema dei mezzi di trasporto.

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

Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

Per la prosecuzione ed il completamento, a cura del Ministero dei lavori pubblici, dei lavori di costruzione dell'aeroporto intercontinentale di Roma (Fiumicino) e per la esecuzione delle opere necessarie ai servizi inerenti all'aeroporto stesso, ivi compresi i collegamenti stradali, telefonici ed elettrici esterni, nonchè per la fornitura dei mobili

e arredamenti per l'aerostazione, l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1 della legge 15 giugno 1955, n. 513, è aumentata di lire 4 miliardi e 150 milioni da stanziarsi nell'esercizio 1958-59 per lire 3 miliardi e negli esercizi successivi per lire 1 miliardo e 150 milioni.

(È approvato).

Art. 2.

All'onere di lire 3 miliardi derivante dall'attuazione della presente legge nell'esercizio 1958-59, si provvede a carico dello stanziamento del capitolo n. 685 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1958-59.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 11,30.

Dott. MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari