

quella stazione e molto frequentemente non possono essere ricevuti che con molto ritardo.

Nel fabbricato viaggiatori sono pure insufficienti i locali per uffici, magazzini, quelli per il pubblico, ecc.

Recentemente è stata tolta al caffè l'unica sala da pranzo che aveva annessa, per essere adibita ad altro uso.

Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato per l'assicurazione datami che i lavori saranno iniziati subito. Voglio sperare che ciò avvenga realmente al più presto e che a questo primo gruppo di lavori, facciano seguito gli altri lotti in modo che siano ultimati al più presto tutti i lavori di sistemazione e ampliamento generale di quella stazione.

In merito alla costruzione della secondaria Galtanissetta-Pietraperzia-Barrafranca, mi riservo di dimostrare la necessità che essa sia costruita subito, non appena risponderà alla mia interrogazione il sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, onorevole Petrillo.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Lantini, al commissario generale dell'aeronautica, « per avere notizie ed affidamenti circa l'effettivo inizio della navigazione aerea civile sulle linee in progetto: Brindisi-Atene-Costantinopoli; Roma-Genova-Barcellona; Roma-Brindisi; Torino-Trieste-Vienna; cui ha accennato, con buone speranze, anche l'onorevole relatore del bilancio degli esteri, nella parte della sua relazione dedicata all'aeronautica; e per conoscere se lo stanziamento complessivo di 15 milioni per il traffico aereo è ritenuto sufficiente a dare vitale inizio, con la necessaria sollecitudine, a quella che giustamente è stata definita la « trave maestra » della navigazione aerea italiana, mentre in tutta Europa l'aviazione civile è già assurta all'efficienza di un possente fattore di sviluppo degli scambi economici e di influenza morale e politica nei rapporti internazionali ».

L'onorevole vicecommissario generale per l'aeronautica ha facoltà di rispondere.

BONZANI, vicecommissario generale per l'aeronautica. Ringrazio l'onorevole Lantini della sua interrogazione che sottopone alla Camera il grave e importante problema dell'aviazione civile. Le linee che l'onorevole Lantini ha specificato nella sua interrogazione, costituiscono effettivamente il programma direi quasi di immediata attuazione che il Commissariato ha per l'impianto della navigazione aerea civile.

Se non che, per dare un'idea concreta della importanza di questo primo impianto

e della sua base organica politica, economica, industriale e commerciale, in quanto che per l'aviazione civile questo è il punto che ha speciale importanza, mi permetterò di raggruppare le linee in un modo un po' diverso da quello con cui sono state indicate nella interrogazione.

Il programma contempla, per ordine di importanza, una arteria importantissima, che dall'Atlantico, per Barcellona, arriva a Genova. Da Genova si biforca proseguendo con un'arteria per la Valle del Po fino a Trieste e quindi a Vienna, e con un'altra a sud di Genova, per Roma, Napoli, Brindisi, Atene, Costantinopoli. Quest'arteria principale che si biforca, come ho detto, copre un territorio che è suscettibile di intenso traffico, ma non va considerata isolatamente, in quanto che a Gibilterra affluiscono e defluiscono tutte le comunicazioni coll'America Latina, cosicchè si può considerare l'America latina come un *hinterland* da questa parte del tronco della linea.

Da Vienna si dipartono alcune linee che hanno per loro *hinterland* tutto il settore compreso fra le linee estreme Vienna, Varsavia, Mosca; Vienna-Belgrado-Bukarest-Costantinopoli. Da Costantinopoli si dipartono altre linee che percorrono il Mar Nero e che tendono ad inoltrarsi in Persia ed in Asia Minore. Così questa rete italiana viene a collegare due immensi territori, fra i quali si avrà certamente un traffico molto importante, specialmente per quel carico speciale dell'aviazione civile costituito dai passeggeri, corrispondenze, effetti postali.

Detto questo il Commissariato avrebbe desiderato di far impiantare linee pari alla loro importanza, in quanto che è evidente che la Genova-Gibilterra dovrebbe avere un rendimento che fosse eguale alla somma delle linee Genova-Vienna, Genova-Costantinopoli. Questo si farà poco per volta. Ad ogni modo, lo stato di fatto esistente è questo. Difficoltà varie non hanno concesso di completare questo programma nell'ordine che ho esposto e praticamente l'attuazione è la seguente.

La prima linea da impiantarsi è quella Brindisi-Costantinopoli, per cui la convenzione fu firmata fin dal maggio dell'anno scorso. Da allora la società ha completato tutti gli accordi necessari con la Turchia e da questo punto di vista non vi è più nulla da fare.

Per quanto riguarda la Grecia la convenzione è provvisoria, non ancora perfezionata dall'approvazione del Parlamento greco. Vi è