

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

XCVII.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 10 GENNAIO 1968

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SAMMARTINO

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):	
Autorizzazione della maggiore spesa occorrente per il completamento dei lavori di costruzione della ferrovia metropolitana di Roma da piazza Risorgimento a Termini e Osteria del Curato (4639)	941
PRESIDENTE, <i>Relatore</i>	941, 944, 945
LUCCHI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	944
PIRASTU	943
Proposta di legge (<i>Seguito della discussione e rinvio</i>):	
VERONESI ed altri: « Liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio (2724)	945
PRESIDENTE	945, 946
BATTISTELLA	945, 946
LUCCHI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	946
VERONESI, <i>Relatore</i>	945
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	947

Discussione del disegno di legge: Autorizzazione della maggiore spesa occorrente per il completamento dei lavori di costruzione della ferrovia metropolitana di Roma da piazza Risorgimento a Termini e Osteria del Curato (4639).

PRESIDENTE, *Relatore*. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 4639: « Autorizzazione della maggiore spesa occorrente per il completamento dei lavori di costruzione della ferrovia metropolitana di Roma da piazza Risorgimento a Termini e Osteria del Curato », su cui la Commissione bilancio ha espresso parere favorevole nella seduta di ieri.

Su questo provvedimento riferirò io stesso.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con i Ministri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica, nella seduta del 6 dicembre 1967 ha presentato alla Camera il disegno di legge al nostro esame, il cui problema — il completamento della linea metropolitana di Roma — se è vero che interessa direttamente la capitale d'Italia, è guardato con interesse non minore da quanti ansiosamente auspicano la realizzazione di un tale servizio, degno della capitale di un paese civile.

Del problema stesso ci siamo sempre occupati noi della X Commissione permanente; sicché sarà facile a tutti loro ricordare i precedenti legislativi. Ma perché tutti abbiano diretta e chiara scienza dello stato delle cose e delle ragioni che hanno indotto il Governo ad una maggiore spesa, onde assicurare il

La seduta comincia alle 9,50.

AMADEI GIUSEPPE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

completamento della linea metropolitana stessa, io mi permetterò di richiamare i precedenti, molto succintamente.

La legge 24 dicembre 1959, n. 1145, ha stanziato lire 26 miliardi per la costruzione della ferrovia metropolitana sul seguente percorso: Osteria del Curato-Stazione Termini-Piazza Risorgimento. Com'è noto, attualmente Roma è servita dalla sola metropolitana che dalla Stazione Termini conduce all'EUR. Con voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici in data 14 febbraio 1963, veniva approvato il progetto per l'esecuzione del primo tronco - Osteria del Curato-Stazione Termini - « a cielo aperto », ed il corrispettivo della spesa veniva determinato in lire 12 miliardi e 954 milioni.

Iniziata la costruzione del predetto tronco Osteria del Curato-Termini, secondo il previsto sistema di scavo « a cielo aperto », l'enorme accrescimento del traffico veicolare urbano avvenuto nel frattempo ha indotto il comune di Roma a richiedere l'adozione del sistema di scavo « a foro cieco », data l'impossibilità per detto comune di effettuare la consegna di gran parte delle aree necessarie allo svolgimento dei lavori senza portare al traffico veicolare urbano limitazioni tali da raggiungere il limite della paralisi.

Tale circostanza non era prevedibile né all'atto del bando di appalto concorso del progetto « a cielo aperto » (1960), né all'epoca in cui furono redatti i progetti, tra i quali quello che risultò vincitore (1962). A tale data, infatti, gli autoveicoli circolanti nella capitale erano circa 300.000, mentre attualmente hanno raggiunto le 800 mila unità, con un aumento, dunque del 167 per cento, certamente superiore alle previsioni.

La richiesta del comune di Roma ha, pertanto, indotto il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile a presentare al Consiglio superiore dei lavori pubblici un progetto di variante profonda per la tratta da Porta Furba a Termini. Per tale progetto, che con voto n. 1479 in data 27 ottobre 1967 è stato approvato dal predetto consesso, si possono fare le previsioni seguenti:

— per l'aumento di spesa dovuto al cambiamento del sistema di scavo e relativo cambiamento del tipo di galleria e di stazioni: lire 7 miliardi e 500 milioni;

— per la sistemazione dei pubblici servizi, per espropri e servitù, per la variante del terminale di Osteria del Curato: 2 miliardi e 44 milioni.

Le previsioni anzidette, da sommarsi al corrispettivo forfettario già fissato in partenza,

danno un totale di circa 22 miliardi e 432 milioni di lire che da solo assorbe, in gran parte, lo stanziamento di 26 miliardi di lire accordato con la citata legge n. 1145.

Nel frattempo è stato concluso l'appalto-concorso per il secondo tronco Termini-Piazza Risorgimento, per il quale il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha approvato il relativo progetto in gran parte « a foro cieco », determinandone il relativo corrispettivo forfettario (prezzi 1966) in lire 15 miliardi e 968 milioni circa (restando a parte, a carico del comune di Roma, 528 milioni per l'attraversamento del Tevere).

Per la realizzazione, dunque, dell'intera linea, Osteria del Curato-Termini-Piazza Risorgimento, occorre prevedere il seguente finanziamento:

— per il primo tronco, Osteria del Curato-Termini (prezzi 1962): lire 22 miliardi e 432 milioni circa;

— per il secondo tronco Termini-Piazza Risorgimento (prezzi 1966): lire 15 miliardi e 968 milioni circa; che, sommati, diventano 38 miliardi e 400 milioni circa.

Non va, peraltro, esclusa la prospettiva di una revisione della spesa così preventivata sui due tronchi, in ordine a possibili aumenti di costo dei materiali e della stessa manodopera; conviene perciò prevedere un totale complessivo di 40 miliardi di lire, che si traduce, quindi, in un aumento di 14 miliardi di lire rispetto allo stanziamento di 26 miliardi, autorizzato con la citata legge 24 dicembre 1959, n. 1145.

Questo, in breve, lo stato delle cose relative alla metropolitana di Roma, la cui definizione è, per tante ragioni, urgente. Non è chi non veda, infatti, onorevoli colleghi, la necessità e l'urgenza di affrontare la battaglia - che di autentica battaglia ormai si tratta - per combattere la congestione urbana dei mezzi motorizzati; non è chi non veda come un mezzo, certamente valido, se non ancora risolutivo, per allontanare la paralisi definitiva del traffico - sulle cui soglie per altro siamo - sia lo sviluppo di una efficiente rete di trasporti pubblici veloci di massa, di cui le linee metropolitane costituiscono il nucleo essenziale. Le più popolose metropoli del mondo - Mosca, Londra, Parigi - hanno affrontato il problema delle reti metropolitane, vedendolo come un lato positivo di tutto il problema circolatorio urbano.

Approvando noi, come mi auguro, oggi stesso, il presente disegno di legge, noi autorizziamo la maggiore spesa di lire 14 miliardi occorrente per la totale esecuzione dei

lavori di costruzione della ferrovia metropolitana Osteria del Curato-Stazione Termini-Piazza Risorgimento e, intanto, data l'esperienza non felice dell'*iter* esecutivo dei tronchi già approvati e finanziati, mettiamo in condizione chi di dovere di accelerare al massimo i tempi tecnici di esecuzione.

Ciò esige tutta la pubblica opinione, lo esigono ragioni presenti, lo sollecitano eventi che possiamo vedere ormai non più tanto lontani: mi riferisco al 1970, centenario di Roma capitale d'Italia; mi riferisco all'anno santo 1975, quando cioè tutto il mondo dei credenti troverà facilitazioni straordinarie per convergere a Roma. La metropolitana portata fino a piazza Risorgimento significherebbe decongestionare tutto il centro storico, dalla stazione Osteria del Curato e da Termini fino a San Pietro, cuore del mondo cattolico.

Questo richiamo al ruolo singolare che la capitale d'Italia riveste nel mondo è argomento che credo, trovi tutti concordi sulla necessità e sulla urgenza di mettere mano alla fase conclusiva di questa linea (cosiddetta linea A), ma ci autorizza altresì a non considerare con essa chiuso il capitolo, sempre più intenso e grave, dei trasporti urbani di Roma e della sua metropolitana. Noi, per spiegarci bene, non riteniamo che il sistema di trasporti pubblici veloci di massa si possa limitare a questo itinerario metropolitano, ma intendiamo sollecitare l'attenzione del Governo e, per esso, del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, nonché il Ministero dei lavori pubblici, a fare quanto occorra perché tutte le ali estreme di Roma vengano, al più presto possibile, raggiunte dal sistema di linea metropolitana. Si pensi, per esempio, ai popolosi quartieri di Monte Mario, di Monte Sacro, del Flaminio, oggi così intensamente popolati, eppure non ancora adeguatamente serviti da strade e servizi all'altezza dei tempi nuovi.

Perciò, onorevoli colleghi, mentre chiedo loro che la X Commissione permanente della Camera approvi oggi stesso il disegno di legge che il Governo ha proposto al suo esame, propongo di sigillare la quarta legislatura della Repubblica con il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione permanente della Camera dei deputati, riunita in sede legislativa per l'esame del disegno di legge n. 4639, concernente l'autorizzazione della maggiore spesa occorrente per il completamento dei lavori di costruzione della ferrovia metropolitana di Roma da piazza Risorgimento a Termini e Osteria del Curato, mentre lo ap-

prova, invita il Governo a non considerare esaurito con esso il problema sempre più grave ed incalzante del traffico urbano, né chiuso il circuito che si auspica a più vasto raggio della stessa ferrovia metropolitana, e lo impegna a dare luogo a quanto di sua competenza perché la linea ferroviaria metropolitana raggiunga in tempi ragionevoli altri popolosi quartieri della capitale non considerati nel presente provvedimento legislativo ».

Comunico che il Governo propone il seguente articolo aggiuntivo 1-bis:

« In sede di eventuali varianti ai progetti approvati con gli atti di concessione previsti dal citato articolo 2 della legge 24 dicembre 1959, n. 1145, sarà in facoltà del Ministro per i trasporti e l'aviazione civile, d'intesa con il Ministro per il tesoro, di escludere dal corrispettivo forfettorio le quote relative alla deviazione di pubblici servizi, alla espropriazione o acquisto di beni stabili e diritti reali immobiliari, nonché alla costituzione di servitù, adottando per gli oneri relativi il sistema del pagamento a rimborso di spesa.

Sarà altresì in facoltà dei Ministri predetti di disporre, ove richiesto dal Comune di Roma, per una diversa ubicazione del capolinea di piazza Risorgimento ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

PIRASTU. Il nostro gruppo è favorevole all'approvazione del disegno di legge; risparmiare ai colleghi tutti gli argomenti elementari a dimostrazione dell'opportunità di tale approvazione.

Per altro, consideriamo forse più importante l'ordine del giorno — per quanto sappiamo che debole strumento esso sia nei confronti del Governo — perché, a nostro parere, sottolinea un aspetto fondamentale del problema.

Siamo anche favorevoli — lo dico per inciso — all'emendamento proposto dal Governo.

Devo, comunque, fare un'osservazione, che ci sembra essenziale, e cioè che anche con questi nuovi tronchi — per cui stiamo per approvare i necessari stanziamenti — la metropolitana di Roma sarà sempre una specie di surrogato di una vera metropolitana. La mia — vorrei precisare — non è una critica quantitativa, relativamente alla brevità dei percorsi, ma una critica qualitativa: con queste timide iniziative per risolvere il problema del traffico nella capitale, la metropolitana continuerà a non avere la funzione che invece dovrebbe avere, quella cioè di costituire una rete sotterranea di trasporti che

dai tronchi principali si dirami a servire rapidamente i diversi rioni. Questa è la funzione della metropolitana, e questa la funzione che la metropolitana ha, per esempio, a Mosca, con un'efficienza eccezionale di servizio. a Parigi, per quanto vecchia e sporca, e a Londra.

Invece la metropolitana romana, allo stato attuale, è soltanto una linea, un tram sotterraneo per alcuni tratti, mentre in altri è a cielo aperto. Anche con l'aggiunta dei nuovi tronchi in progetto, essa non potrà affatto surrogare il trasporto sul piano stradale, né scaricare il supertraffico delle autovetture private.

Faccio un esempio: piazza Risorgimento sarà il *terminal* del nuovo tronco; ed è certo uno dei centri periferici. Ma chi abita a Monte Mario, che è un quartiere che avrà all'incirca 600 mila abitanti, che vantaggio potrà trarre da questo tronco? Egli dovrà andare a piedi fino a piazza Risorgimento per prendere la metropolitana, o dovrà recarsi in auto, con l'impossibilità di parcheggiare neanche una cinquecento. Certo il nuovo tronco ridurrà il tempo necessario per recarsi da piazza Risorgimento alla stazione Termini; ma chi dovrà recarsi alla stazione Termini e non abiti vicino a piazza Risorgimento certamente continuerà a trovare più favorevoli i mezzi e gli itinerari tradizionali.

Chi abita a piazza Mazzini dovrà attraversare, per prendere la metropolitana, un quartiere popolosissimo; chi abita a Belsito dovrà necessariamente continuare ad usare quel solo attuale canale.

Questi sono solo alcuni esempi ed i più semplici; se poi consideriamo tutti gli altri rioni periferici e le borgate, credo che ci convinceremo facilmente che quello che viene fatto attualmente è solo una timidissima iniziativa, e che, se le cose rimarranno allo stato attuale, dovremo continuare a dire che Roma, in effetti, non ha una metropolitana.

Per questi motivi, pur essendo favorevoli al disegno di legge in esame, noi riteniamo che si debbano sottolineare decisamente queste valutazioni critiche a proposito, e della situazione attuale, e di quella che si determinerà dopo la costruzione di questi nuovi tronchi.

Siamo quindi favorevoli anche, e soprattutto, all'ordine del giorno, al quale vogliamo dare un pressante, particolare significato.

Approviamo per altro, anche l'emendamento presentato dal Governo, che ci sembra di semplice carattere tecnico-finanziario.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Prima di dare la parola al Governo, vorrei fornire qualche delucidazione a proposito dei quesiti avanzati dall'onorevole Pirastu nel suo intervento.

Vorrei informare i colleghi che, in linea prospettiva (sia pure se non a breve scadenza), il Governo si propone di non considerare chiusa la questione; esistono, in proposito, anche studi e proposte del comune di Roma, sempre in osservanza del piano regolatore, che non deve essere turbato. Si prevede un tronco che dal piazzale Flaminio si diriga al Foro italico; uno che conduca dalla stazione Termini a Monte Sacro; uno che unisca la stazione di Osteria del Curato a Ciampino (è per questo che nella relazione ho parlato di varianti previste per la stazione di Osteria del Curato). Si prevede, inoltre, un allacciamento, in grossa circonvallazione, addirittura su strada sopraelevata, tra Monte Sacro e l'EUR.

Dico questo per tranquillizzare quanti condividono le preoccupazioni del collega Pirastu: la Commissione, il Parlamento italiano, in definitiva, non intendono con questa legge considerare chiuso il problema.

Io, piuttosto, vorrei rivolgere un invito al Governo: quello di presentare al Parlamento una legge-quadro sulle metropolitane, affinché non sia più necessario legiferare per ogni tronco che si deve costruire.

Per quanto concerne l'emendamento mi dichiaro del tutto favorevole anche io. Si parlo già, è già di dominio pubblico una variante del tracciato che sposta la stazione terminale di Piazza Risorgimento in Via Giulio Cesare. Ora, se non venisse approvato l'emendamento proposto dal Governo, in caso di attuazione della variante, sarebbe necessario ricorrere ad altra apposita legge. Questo, per quanto concerne il secondo comma dell'articolo aggiuntivo. Molto opportuno è, però, anche il primo comma, che si risolverà in una economia per lo Stato.

Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

LUCCHI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Ringrazio tutti i gruppi ed accolgo con entusiasmo l'ordine del giorno presentato dal signor Presidente, che pone ancora una volta in evidenza la necessità di non considerare chiusa la questione relativa alla metropolitana di Roma. Condivido altresì la fondata osservazione del gruppo comunista

circa la incompleta impostazione del problema: l'impostazione avrebbe dovuto essere diversa; ma, secondo quanto ha anche dichiarato il Presidente relatore, è già allo studio il complemento con altri tronchi.

Per altro, ritengo che sia soprattutto da meditare l'invito rivoltoci dal Presidente circa l'opportunità, di cui mi farò interprete presso il ministro, di una legge quadro che disciplini l'intera materia.

PRESIDENTE, *Relatore*. Passiamo agli articoli. Do lettura dell'articolo 1:

ART. 1.

Per il finanziamento della maggiore spesa occorrente per la totale esecuzione dei lavori di costruzione, previsti dall'articolo 2 della legge 24 dicembre 1959, n. 1145, di una linea metropolitana in Roma da Piazza Risorgimento a Termini ed Osteria del Curato, con diramazione per Torre Spaccata, è autorizzata una ulteriore spesa di lire 14 miliardi da iscrivere nello stato di previsione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile in ragione di lire 2 miliardi per ciascuno degli anni finanziari dal 1968 al 1974.

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Do nuovamente lettura dell'articolo aggiuntivo proposto dal Governo:

ART. 1-bis

In sede di eventuali varianti ai progetti approvati con gli atti di concessione previsti dal citato articolo 2 della legge 24 dicembre 1959, n. 1145, sarà in facoltà del Ministro per i trasporti e l'aviazione civile, d'intesa con il Ministro per il tesoro, di escludere dal corrispettivo forfettario le quote relative alla deviazione di pubblici servizi, alla espropriazione o acquisto di beni stabili e diritti reali immobiliari, nonché alla costituzione di servitù, adottando per gli oneri relativi il sistema del pagamento a rimborso di spesa.

Sarà altresì in facoltà dei Ministri predetti di disporre, ove richiesto dal Comune di Roma, per una diversa ubicazione del capolinea di Piazza Risorgimento.

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo 2 del disegno di legge:

ART. 2.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge si farà fronte, per la quo-

ta di lire 2, miliardi relativa all'anno finanziario 1968, mediante riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 5381 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario stesso, destinato al finanziamento degli oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

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

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

Chiedo che la Presidenza sia autorizzata a procedere al coordinamento del disegno di legge.

Se non vi sono obiezioni, così rimane stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Seguito della discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Veronesi ed altri: Liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio (2724).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Veronesi, Pucci Emilio, Bonea, Della Briotta, Mitterdorfer, Vaia, Catella, Baldañi Guerra, Scarpa, Helfer, Bertinelli, Usvardi, Crocco, Macchiavelli, Simonacci: « Liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio ».

Come i colleghi ricorderanno, il provvedimento è stato più volte all'ordine del giorno delle nostre sedute ed è stato già ampiamente dibattuto; sicché ritengo che oggi si possa senz'altro giungere alla votazione.

BATTISTELLA. Abbiamo già espressa la nostra opposizione motivata.

VERONESI, *Relatore*. Vorrei aggiungere, per tranquillizzare gli onorevoli colleghi, che le loro preoccupazioni circa la necessità di salvaguardia dai pericoli sono anche le nostre e penso siano anche del Governo.

L'articolo unico redatto dal compianto collega Gex parla di un decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con i ministri interessati, che autorizzi l'atterraggio su determinate superfici, con determinate caratteristiche e che fissi i requisiti per l'abilitazione dei piloti all'uso delle stesse. Vi è, quindi, la doppia salvaguardia del tipo di superficie e delle persone atte a compiere l'atterraggio per questi

particolari tipi di volo. Mi sembra, pertanto, che si faccia torto al Ministero ed agli organi specifici preposti al settore, pensando che si voglia usare di questa facoltà senza la necessaria prudenza nel concedere le autorizzazioni.

Sono, per altro, pronto a prendere in considerazione ogni modifica proposta sotto il profilo tecnico; per mio conto, però, lo ripeto, sono tranquillo, perché si tratta di autorizzazioni per le quali ci sono le premesse per la maggiore prudenza e per le maggiori cautele.

LUCCHI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Chiedo di interloquire, dopo l'opposizione dichiarata dal gruppo comunista.

Ho seguito il dibattito con viva attenzione e, mentre per taluni aspetti di legittime perplessità avevo già dato una spiegazione conforme a quella ora data dal relatore, mi riferisco ora all'altra preoccupazione, a quella ossia che in prosieguo di tempo questa estensione di voli aerei su piste favorisca un traffico privato, in concorrenza con i voli tradizionali. Vorrei fare presente ai colleghi comunisti che i particolari tipi di veicoli richiesti e le caratteristiche limitatrici delle aree utilizzabili non possono assolutamente far temere una possibilità di concorrenza alle linee tradizionali; né vi può essere pericolo di interferenze, essendo questo tipo di volo legato soprattutto ad esigenze del soccorso alpino, e solo limitatamente a necessità d'ordine turistico; se si individuerà una zona di atterraggio, si potranno portare sul posto 5 o, al massimo, 10 persone, ma non si potrà mai giungere ad un vero e proprio traffico turistico.

BATTISTELLA. Signor Presidente, io non voglio riprendere tutte le argomentazioni già svolte dal mio gruppo nelle precedenti sedute. Ripeto, però, che noi non siamo favorevoli a questo provvedimento: né le argomentazioni del collega Veronesi, né le assicurazioni del Sottosegretario riescono a cambiare la nostra posizione.

Noi siamo contrari alla liberalizzazione che viene proposta per due ragioni di fondo. La prima riguarda la sicurezza, e di chi viaggia, e di chi è a terra: senza adeguati impianti non è possibile, a nostro parere, arrivare a tale liberalizzazione della circolazione aerea: essa potrebbe avere conseguenze veramente gravi per quanto riguarda la sicurezza.

Io posso capire lo spirito dei proponenti: il collega Gex era uomo appassionato di montagna. Ma il provvedimento va molto al di

là della zona alpina, e riguarda tutto il territorio nazionale. È vero, per altro, che dipenderà dalla responsabilità del Ministro emanare i vari decreti, ma la legge c'è e rimane sempre il problema di come si userà. Lo stesso onorevole Veronesi ha detto: « Anche noi siamo seriamente preoccupati ».

Vi è poi un secondo aspetto: in questo provvedimento a noi sembra di intravedere l'inizio di una tendenza allo sviluppo della circolazione aerea privata. Si è detto che non possiamo pensare ad una concorrenza al trasporto aereo collettivo, dato il tipo dell'aeromobile e il tipo di questi campi improvvisati. Questa osservazione può valere per l'oggi, ma domani, con l'incessante sviluppo tecnologico, potremmo avere chissà quali altri tipi di aerei. Ecco, quindi, che si potrebbe arrivare ad uno sviluppo della circolazione aerea privata. L'altra seduta, a dimostrazione della fondatezza della nostra obiezione, abbiamo citato lo sviluppo della motorizzazione privata, che a suo tempo è stato incoraggiato e che rappresenta oggi la causa principale dell'attuale crisi dei trasporti italiani.

Quindi, il provvedimento, che oggi gioverebbe a pochissimi, si risolverebbe, già oggi, in un grave pericolo per quanto riguarda la sicurezza e, per il domani, può costituire un incentivo allo sviluppo della circolazione aerea. In proposito, nella relazione che accompagna il provvedimento, si parla del trasporto di persone e cose, laddove si dice testualmente: « La situazione è allora quella di diminuire il costo delle infrastrutture permettendo l'uso di piste naturali o preparate con pochissima spesa, che valgano, non solo come campi di fortuna, ma anche per regolari trasporti aerei di cose o persone ».

Quindi è vero, onorevole Veronesi, che noi demandiamo al Ministro l'emanazione di appositi decreti; però forniamo delle indicazioni molto precise e un chiaro orientamento circa lo spirito della legge.

Per queste ragioni, noi voteremo contro la proposta di legge in esame.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame dell'articolo.

Do lettura dell'articolo unico:

ARTICOLO UNICO.

In deroga al disposto degli articoli 799 e 804 del Codice della navigazione, la partenza e l'approdo di aeromobili, le cui particolari strutture tecniche non impongano in maniera esclusiva l'uso degli aeroporti, possono

aver luogo in altre località idonee, dette aviperfici, ivi compresi ghiacciai, nevai e piste naturali.

Con decreto del Ministero dei trasporti e per l'aviazione civile di concerto con i Ministeri interessati, sono fissate le modalità relative alla classificazione delle superfici, alle loro caratteristiche, nonché i requisiti per l'abilitazione dei piloti all'uso delle stesse.

Non essendovi emendamenti né articoli aggiuntivi, l'articolo unico sarà votato direttamente a scrutinio segreto, in altra seduta.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge n. 4639, esaminato nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge:

« Autorizzazione della maggiore spesa occorrente per il completamento dei lavori di costruzione della ferrovia metropolitana di

Roma da piazza Risorgimento a Termini e Osteria del Curato » (4639):

Presenti e votanti	25
Maggioranza	13
Voti favorevoli	25
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alba, Amadei Giuseppe, Baldani Guerra, Basile Guido, Battistella, Bigi, Canestrari, Cappugi, Catella, Cavallaro Nicola, Crocco, D'Ambrosio, De Capua, Degli Esposti, Fiumanò, Fortini, Franco Raffaele, Giachini, Macchiavelli, Manenti, Pirastu, Sammartino, Sinesio, Veronesi e Vincelli.

La seduta termina alle 11,15.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO