

# CONSULTA NAZIONALE COMMISSIONI

## DIFESA NAZIONALE

5.

### RESOCONTO SOMMARIO

DELLA SEDUTA DI VENERDÌ 23 NOVEMBRE 1945

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **CASATI**

#### INDICE

	<i>Pag.</i>
<b>Per il rinvio dell'Assemblea plenaria della Consulta . . . . .</b>	<b>37</b>
RAMIREZ - MEDICI TORNAQUINCI - ALBERGO - OMODEO - PALERMO - PRESIDENTE - VISCHIA - GASPAROTTO - MARAZZINI - DELITALA - OXILIA.	
<b>Dichiarazioni del Ministro dell'aeronautica . . . . .</b>	<b>38</b>
CEVOLOTTO, <i>Ministro dell'aeronautica.</i>	

**La seduta comincia alle 10.**

(Sono presenti i Ministri della guerra, Jacini, della marina, De Courten, e dell'aeronautica, Cevolotto).

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

**Per il rinvio dell'Assemblea plenaria della Consulta.**

RAMIREZ, anche a nome degli altri Consultori del Partito d'Azione, appartenenti alla Commissione Difesa Nazionale, protesta per il rinvio *sine die* della riunione dell'Assemblea consultiva, già convocata in seduta plenaria, proprio quando gli avvenimenti politici rendevano questa riunione più necessaria ed urgente. Afferma che il Paese, spe-

cialmente nelle regioni periferiche, non si rende conto di certi movimenti politici della capitale diretti contro il Governo di coalizione e non ne intende affatto i motivi, i fini e i limiti. Una discussione pubblica alla Consulta sulla situazione generale non solo avrebbe giovato grandemente ad illuminare il Paese sul vero significato di quanto avviene, ma avrebbe consentito ai Consultori di portare a Roma la voce delle provincie e di dare alla soluzione delle difficoltà attuali che il Paese, attraverso, il contributo della loro esperienza.

Ritiene perciò sommamente deplorabile che si sia impedito questo pubblico dibattito e sollecita l'urgente convocazione della Consulta in seduta plenaria.

MEDICI TORNAQUINCI fa notare che il rinvio *sine die* della convocazione dell'assemblea plenaria della Consulta fu deciso all'unanimità dal Consiglio di Gabinetto. La questione, pertanto, esula dalla competenza della Commissione.

I liberali non fanno nessuna difficoltà per una discussione pubblica, ma dubitano della opportunità politica di portare il dibattito su un terreno più ampio di quello che non sia la discussione attraverso le segreterie dei partiti, nel timore che questo possa significare la rottura definitiva della coalizione dei partiti stessi.

ALBERGO si dichiara d'accordo con quanto ha dichiarato il Consultore Ramirez.

I componenti della Commissione debbono sentire la necessità di esprimere il loro parere sulla opportunità che la Consulta venga convocata con urgenza perché il Paese vuol conoscere, attraverso le dichiarazioni dei rappresentanti dei partiti ed attraverso un ampio dibattito, le ragioni che hanno determinato i liberali ad uscire dalla compagine ministeriale. Ed egli crede che un pubblico dibattito non possa che giovare alla chiarificazione della situazione politica del Paese.

OMODEO si associa a quanto è stato detto dai Consultori Ramirez e Albergo ed esprime l'avviso che, superando ogni difficoltà di ordine procedurale e costituzionale, la Consulta — che rappresenta tutto il Paese — sia convocata in Assemblea plenaria per ascoltare l'esposizione franca e chiara delle opinioni dei rappresentanti di tutti i partiti.

PALERMO, a nome del gruppo comunista, si associa alla protesta e alla richiesta del Consultore Ramirez. Afferma che la decisione di rinviare la convocazione dell'Assemblea plenaria, anche se presa all'unanimità da tutti i membri del Consiglio di Gabinetto, è contraria all'essenza stessa della Consulta, espressione di tutte le tendenze politiche esistenti nel Paese e nella quale ciascuno deve manifestare il proprio pensiero ed assumere le proprie responsabilità. Insiste pertanto affinché la Commissione Difesa Nazionale voglia esprimere il voto che sia subito convocata l'Assemblea plenaria della Consulta.

PRESIDENTE pur considerando perfettamente legittimo che i Consultori diano il loro parere in materia, non ritiene che la Commissione sia competente ad esprimere un voto di carattere politico e pensa che la sede più opportuna per una manifestazione del genere sia quella dei gruppi dei vari partiti.

VISCHIA osserva che la discussione sarebbe stata opportuna e tempestiva se fatta alcuni giorni fa. Allo stato attuale, mentre il Gabinetto è in crisi, una convocazione della Consulta in assemblea plenaria mancherebbe al suo scopo.

GASPAROTTO si dichiara personalmente favorevole alla convocazione della Consulta, subordinatamente al fatto, però, che il Governo non sia dimissionario. È anch'egli d'avviso, in ogni caso, che sulla questione debbano pronunciarsi i gruppi dei vari partiti.

OMODEO ritiene opportuno un dibattito alla Consulta anche se il Gabinetto fosse dimissionario.

MARAZZINI, in considerazione dei compiti che la Consulta è chiamata a svolgere, si dichiara recisamente contrario a qualsiasi

manifestazione da parte della Commissione che tenda a portare la discussione dinanzi all'Assemblea plenaria, rilevando che la questione politica dovrà essere discussa in sede di partito.

DELITALA crede che la discussione potrà avvenire ugualmente dopo la formazione del nuovo Governo.

PRESIDENTE fa presente che le opinioni espresse dai singoli Consultori saranno inserite a verbale e di esse potrà avere notizia anche il Governo. Ripete che la Commissione non può essere competente a dare un giudizio politico sulla situazione; un eventuale ordine del giorno in merito, costituirebbe un atto politico che esula dalla sua competenza.

OXILIA si associa, convenendo con il Presidente nel ritenere che la Commissione non sia la sede più opportuna per una discussione del genere.

#### Dichiarazioni del Ministro dell'Aeronautica.

PRESIDENTE dà la parola al Ministro dell'aeronautica per la sua relazione.

CEVOLOTTO, *Ministro dell'aeronautica*, prima di esporre la situazione attuale dell'aviazione in Italia ed accennare alle previsioni che si possono fare, in linea generale, per l'avvenire, richiama l'attenzione della Commissione sull'apporto che l'aviazione ha dato alla guerra di liberazione.

Rileva che l'aviazione italiana, pur essendo stremata di forze, ha portato dopo l'armistizio un numero proporzionalmente rilevante dei suoi mezzi al sud. Non solo, ma con uno sforzo del quale non ci si può rendere conto se non vedendo sul posto i fatti, ha ricostituito le proprie officine, rifacendo i macchinari dai rottami e dai rottami ha ricostruito gli apparecchi. Ha fatto pubblicare in proposito una relazione ufficiale dello Stato Maggiore ed ha disposto anche per la stampa di una pubblicazione a carattere divulgativo che possa illustrare al pubblico questo magnifico sforzo della nostra aviazione.

Espone dati e cifre in merito alla partecipazione dell'aviazione italiana alla guerra di liberazione, facendo presente che i velivoli da combattimento furono adoperati specialmente per le operazioni di guerra nei Balcani. Specialmente ma non esclusivamente, in quanto nostri bombardieri andarono anche — vincendo una comprensibile riluttanza — sulle fortificazioni dell'Istria, cercando naturalmente di limitare agli obiettivi militari le loro azioni. Complessivamente sono state

compiute 24.199 ore di volo; sono stati sparati 483.432 colpi; sono state lanciate bombe per un milione e 442.380 chilogrammi; sono andati perduti 61 velivoli, non rientrati, e 11 distrutti al suolo. Abbiamo avuto deceduti 40 aviatori, dispersi 72, feriti 26. Sono stati operati voli di collegamento per 12273 ore trasportando più di due milioni e mezzo di chilogrammi di materiale vario.

Queste cifre dicono che, in proporzione ai mezzi limitatissimi, è stato compiuto uno sforzo rilevante che ha riscosso l'elogio di tutte le autorità militari alleate ed anche del Maresciallo Tito.

Passando successivamente ad esporre la situazione attuale dell'aviazione italiana, rileva che per quanto si riferisce al campo amministrativo è evidente che si dovrà venire ad una trasformazione e ad una riduzione del Ministero, poiché non è neppure pensabile che l'organismo dell'aviazione rimanga nelle attuali proporzioni che sono quelle del periodo prebellico. È stato dato incarico ad una Commissione di studiare il nuovo inquadramento del Ministero, ed intanto egli ha provveduto a semplificare, sin dove era possibile, alcuni organismi che sembravano eccessivamente ingombranti, e fra questi il Gabinetto che aveva trovato costituito da una serie di uffici i quali si sovrapponevano alle Direzioni generali formando quasi un muro tra il Ministro e le Direzioni generali stesse.

Naturalmente tutto ciò ha incontrato delle difficoltà perché ha contrastato abitudini, consuetudini, sistemi; e va tenuto presente inoltre che, in questo settore, la Commissione Alleata è ancora Commissione di controllo.

Parallelamente allo studio per la nuova organizzazione amministrativa del Ministero, si svolge lo studio per la nuova organizzazione delle forze militari. Naturalmente qui si parte da un'incognita; quella che potrà essere la forza militare aerea permessa all'Italia dopo la pace.

Attualmente sono sotto le armi 31 mila unità circa, concesse dagli Alleati, i quali forniscono anche le razioni. Ogni diminuzione sarebbe veramente pregiudizievole, in considerazione soprattutto della necessità di impiegare notevoli forze per la custodia del patrimonio aeronautico costituito da campi, depositi, ecc., ed è da augurarsi che non venga attuata.

Da dichiarazioni fatte dagli Alleati a solo titolo personale ed in nessun modo impegnative, si può presumere che la quantità di

aviazione militare che sarà concessa all'Italia dopo la pace potrà aggirarsi sulle cifre attuali. Lo studio che lo Stato Maggiore sta compiendo per quelli che dovranno essere i nuovi quadri dell'aviazione militare, si adegua naturalmente a quest'ordine di grandezza e comprende: 1°) la quantità delle forze aeree che noi potremo mantenere; 2°) lo schieramento di queste forze in rapporto anche alla determinazione dei campi d'aviazione che saranno conservati (tenuto conto anche delle necessità del traffico aereo civile); 3°) la sistemazione delle zone aeree territoriali; 4°) la determinazione degli stabilimenti militari, officine, depositi, caserme, ecc., che dovranno essere tenuti in uso e di quelli che dovranno essere restituiti al demanio.

Quanto al numero degli aeroplani attualmente in servizio, precisa che presso i reparti vi sono 291 velivoli efficienti. Di questi si può calcolare che giornalmente un centinaio non sia impiegabile per piccole necessarie riparazioni di danni. Vi sono poi presso lo SRAM 136 velivoli più una riserva di 41 apparecchi. In totale 468 apparecchi, quasi tutti, in generale, di tipo antiquato e più o meno logorati. È evidente, quindi, che se l'aviazione militare italiana dovrà essere tenuta in una certa efficienza, si dovrà fare anche una questione di bilancio, perché vi è la necessità di rinnovare completamente tutto il complesso dei velivoli e del loro armamento. A questo proposito dichiara essere sostanzialmente esatta la notizia apparsa sui giornali di trattative con gli Alleati perché lascino in Italia 102 apparecchi da caccia moderni, in piena efficienza, con poche ore di volo, con i pezzi ed i motori anche per sostituzioni e ricambi, in modo da avere un primo nucleo di apparecchi moderni.

Questo insieme di velivoli però, compresi gli idroplani, non costituisce oggi soltanto l'aviazione militare, perché lo stormo trasporti ha iniziato nei termini e nei modi che sono stati concessi il servizio di traffico civile.

A questo proposito desidera informare esattamente la Commissione di quella che è la situazione, dichiarando in primo luogo di ritenere assolutamente necessario che l'aviazione civile sia data all'attività privata, e sia distinto nettamente il campo dell'aviazione militare dal campo dell'aviazione civile, senza ingerenze dell'elemento militare sull'organizzazione e sugli sviluppi di quest'ultima. Non è esatto quindi che lo Stato Maggiore voglia interessarsi delle questioni dell'aviazione civile, se non per quello che è stretta-

mente necessario per la situazione attuale. E la situazione attuale è questa: in base alle clausole dell'armistizio, vi è l'assoluto divieto da parte degli Alleati di fare dell'aviazione civile. È stata permessa unicamente l'istituzione dei cosiddetti « corrieri militari » per il collegamento fra le varie città italiane, che costituirebbero una specie di aviazione, non certo civile, ma mista, dovendo servire al trasporto di tutte quelle persone che per avere funzioni pubbliche hanno necessità di trasferirsi per ragioni di pubblico interesse da un luogo all'altro. Questo servizio si svolge sotto il controllo di una Commissione formata di membri alleati e di rappresentanti italiani per quello che riguarda il traffico con il nord; si vuole estendere tale controllo anche al traffico con il sud.

Quale può essere lo sviluppo dell'aviazione civile in Italia? A parte l'assoluto divieto attuale, anche qui siamo nel campo delle ipotesi; ritiene però che un'aviazione civile per i traffici interni sarà senz'altro dal trattato di pace o anche prima concessa all'Italia. Si tratterà allora di vedere come potrà essere organizzata questa aviazione. Fa presente in proposito che molte trattative sono in corso; e dall'attuazione più o meno rapida d'accordi pratici e conclusivi con le grandi potenze dipenderà la possibilità di innestare il nostro traffico aereo al traffico internazionale.

Naturalmente per attuare una navigazione aerea civile è necessario anche approntare i mezzi, organizzando aeroporti e fornendo velivoli adatti. Sul primo punto è evidente che vi è un interesse vivo, anche da parte delle Nazioni che dovranno esercitare le grandi linee aeree internazionali, di avere attrezzati nel miglior modo alcuni aeroporti, quelli cioè che possono servire di scalo alle grandi linee internazionali: questi aeroporti sono quelli di Roma, di Milano e — per quanto si potrà o non si potrà disporre noi — di Tripoli. L'organizzazione di questi aeroporti per i grandi voli internazionali e per il controllo del volo esige naturalmente l'intervento degli Alleati, perché noi non possiamo avere gli strumenti necessari e in genere l'attrezzatura opportuna, se non dagli Alleati. E questo crede potrà ottenersi. Fa presente in proposito che in Roma gli Alleati stanno allestendo l'aeroporto di Ciampino, sul quale fissano la loro attenzione per farne lo scalo internazionale dell'Urbe. Alcuni inconvenienti di questo aeroporto fanno presumere che la scelta possa non essere definitiva.

Per quello che riguarda Roma, e probabilmente Milano, se queste città diventeranno grandi scali aerei internazionali, vi sarà la necessità, più che l'opportunità, di distinguere l'aeroporto militare dall'aeroporto civile. In altre città pensare di attrezzare aeroporti militari e civili, con la spesa che comporta adesso la creazione di un aeroporto, non è possibile. Si dovrà pertanto allestire aeroporti che servano effettivamente alla parte militare e alla parte civile insieme. Gli studi al riguardo sono ormai completati ed è già pronto anche il progetto per quelle che dovranno essere le linee interne italiane del dopoguerra. Non è difficile fare previsioni su queste linee: saranno quelle segnate dalle necessità delle grandi città e delle grandi regioni e dalla natura stessa dei nostri traffici. Si vedrà poi se su queste linee l'attività privata potrà innestare servizi collaterali, ai quali egli sarebbe favorevole in quanto non crede vi sia ragione di non lasciare in questo campo la massima libertà consentendo che l'iniziativa privata crei collegamenti aerei anche minori ovunque le possibilità e le necessità dei trasporti lo rendano opportuno.

Gli aeroporti di proprietà demaniale restituiti dagli Alleati sono parecchi; una parte di questi sono stati ridati all'agricoltura, mantenendo soltanto la servitù su una striscia di atterraggio, una pista, per la necessità di avere campi di fortuna. Si vedrà in seguito quali potranno essere restituiti completamente all'agricoltura e quali invece dovranno essere conservati al Demanio.

Osserva che per far fronte alle esigenze della aviazione civile sarà necessario produrre apparecchi. Le condizioni attuali sono poco favorevoli in quanto attualmente non esistono se non apparecchi militari di vecchio tipo trasformati alla meglio in apparecchi civili. Le difficoltà notevoli che si presentano in questo campo derivano più che dalle possibilità produttive della nostra industria dagli elevati costi. Attualmente sono in esercizio alcuni S. 79 ed S. 75 e 82 trasformati, che non rispondono affatto alle esigenze di un traffico aereo bene organizzato. Vi sono inoltre presso le nostre industrie di costruzioni aeronautiche alcuni apparecchi più facilmente trasformabili, ad esempio i G. 12, di cui 4 sono già in servizio, che si è provveduto ad allestire per il traffico civile in una forma sufficientemente comoda. Anche gli S. 82 potrebbero essere utilizzati in modo abbastanza conveniente. Dei G. 12 gli Alleati hanno permesso la costruzione di una ventina di appa-

recchi a Torino presso la Fiat, e tra qualche mese essi potranno entrare in servizio rappresentando il primo nucleo di aerei per l'aviazione civile. Inoltre è in costruzione un altro tipo di apparecchio P.S. 95, quadrimotore, presso la Savoia Marchetti, apparecchio molto più moderno, comodo e bene attrezzato. Le due prime macchine di questo tipo già costruite, hanno interessato gli Alleati e sono stati inviati a Londra per essere sottoposti a collaudi che dureranno tre o quattro mesi. Ha chiesto intanto che sia consentito di commettere complessivamente otto apparecchi alla ditta ma gli Alleati hanno fatto pervenire risposta negativa.

Ritiene ad ogni modo che, nonostante ogni buona volontà di aiutare l'industria italiana, se si vorrà organizzare l'aviazione civile rapidamente, bisognerà far ricorso anche agli apparecchi americani: ed egli crede che non sarà difficile di ottenere a suo tempo una certa quantità di *Douglas* bimotori, particolarmente adatti per la nostra aviazione civile, comodamente trasformabili, il che rappresenterebbe una soluzione immediata del problema.

Ha presente peraltro che ogni possibilità è subordinata alla situazione di bilancio Un G. 12 o un S. 95 costa oggi circa 20 milioni, ed il prezzo tende ad aumentare. La cessione di materiale americano sarebbe quindi di vantaggio anche sotto questo riguardo.

A proposito del bilancio dell'aeronautica, rileva che, per l'esercizio attuale, il Ministero del tesoro ha concesso soltanto 4,406,377,000, di fronte ad una richiesta molto superiore, avanzata inoltre quando non era preventivata la spesa per le provincie del nord, non ancora liberate, nelle quali si sono dovute riorganizzare la prima e la seconda zona aerea e provvedere a tutti i recuperi, alla custodia dei campi alla riorganizzazione di tutti i servizi. Le nuove occorrenze, tenuto conto delle provincie del nord, ammontano a 8 miliardi e mezzo, e per conseguenza le necessità di bilancio salgono a 12 miliardi e 907 milioni.

Per quanto riguarda la organizzazione dei campi, aggiunge ancora che su due specialmente si stanno facendo grandi lavori da parte degli Alleati, quelli di Elmas e di Treviso. Ciò fa presumere che i due campi possano avere una utilizzazione avvenire non solo per noi.

Accenna infine alla situazione del personale civile del Ministero, informando che su 1309 posti in organico sono attualmente in servizio 699 unità, mentre 610 sono a disposizione.

Naturalmente quando l'aviazione militare italiana sarà riorganizzata su basi diverse, si presenterà il problema della eliminazione degli ufficiali in esuberanza. Questo problema però riguarda piuttosto gli alti gradi che non i gradi inferiori. Attualmente, sono in servizio 9 generali di squadra aerea, 5 generali di divisione e 15 di brigata, mentre nei quadri ve ne sono molti di più, e molti, per ragioni di giustizia, e in relazione a quanto hanno fatto le altre armi, avendo da lungo tempo raggiunto il diritto all'avanzamento, ed essendovi notevoli vacanze nei quadri, dovranno essere promossi. Gli esuberanti sono a disposizione e percepiscono tutti gli assegni come se fossero in servizio, nonostante l'impossibilità di adoperarli. Invece i capitani, tenenti e sottotenenti sono tutti impiegati ed inoltre vi sono ancora in servizio ufficiali di complemento. Nei nuovi quadri sicuramente gli ufficiali inferiori saranno tutti compresi, mentre bisognerà provvedere alla eliminazione di una parte degli ufficiali superiori e generali. Quanto al trattamento di questi ufficiali, esso sarà basato sul criterio uniforme che si intende adottare per tutte le Forze armate.

PRESIDENTE ringrazia il Ministro per le sue esaurienti dichiarazioni e rinvia la seduta a domani alle ore 10.

**La seduta termina alle 12.05.**

