SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

15ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

VENERDÌ 25 LUGLIO 1958

(Pomeridiana)

Presidenza del Vice Presidente CESCHI,

indi del Presidente MERZAGORA

INDICE

Commissioni parlamentari e Commissione consultiva:

Nomina di membri . . . . . *Pag.* 583

Disegni di legge:

Annunzio di presentazione 583

« Stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959 » (21) (Seguito della discussione):

BARBARO 610
GATTO 602
GIANQUINTO 590
MASSIMO LANCELLOTTI 599
MOLTISANTI 615
MONNI . . . . . *Pag.* 613
MONTAGNANA 608
NENCIONI 603

Interrogazioni:

Annunzio 615

Per l'anniversario del 25 luglio 1943:

PRESIDENTE 589
CERICA 587
PARRI 583
SECCHIA 586
SEGNI, *Vice Presidente del Consiglio dei ministri e Ministro della difesa* 589
ZOLI 585

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1100)

Presidenza del Vice Presidente CESCHI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 17*).

Si dia lettura del processo verbale della seduta pomeridiana di ieri.

RUSSO, *Segretario, dà lettura del processo verbale.*

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni il processo verbale si intende approvato.

Nomina di membri di Commissioni parlamentari e di Commissione consultiva

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente del Senato ha designato a far parte della Commissione parlamentare chiamata ad esprimere il parere sulle norme delegate concernenti la disciplina della circolazione stradale i senatori: Banfi, Bertoli, Braschi, Cornaggia Medici, Crollalanza e Tartufoli.

Comunico altresì che il Presidente del Senato ha designato a far parte della Commissione parlamentare chiamata ad esprimere il parere sulla nuova tariffa generale dei dazi doganali, di cui alla legge 24 dicembre 1949, n. 993, e successive proroghe, i senatori: Boggiano Pico, Cenini, Crespellani, De Luca Carlo, Ferrari, Giacometti, Guglielmone, Jervolino, Marabini, Massimo Lancellotti, Montagnani Marelli, Paratore, Pastore, Pesenti, Ragno, Roda, Ronza, Salomone, Tartufoli, Turani.

Comunico infine che il Presidente del Senato ha designato a far parte della Commissione consultiva di cui all'articolo 5 della legge 23 dicembre 1956, n. 1443, concernente delega al Governo per l'emanazione di norme relative alle circoscrizioni territoriali e alle piante organiche degli uffici giudiziari, i senatori: Gramegna, Massari, Papalia, Piola, Salomone, Zelioli Lanzini.

Annunzio di presentazione di disegni di legge

PRESIDENTE. Comunico che sono stati presentati i seguenti disegni di legge di iniziativa:

del senatore Arcudi:

« Estensione dell'applicazione delle disposizioni contenute negli articoli 116, 117, 118 del testo unico delle leggi sanitarie approvato con regio decreto 27 febbraio 1934, n. 1265, riguardanti l'apertura di succursali delle farmacie nelle stazioni di cura » (65);

dei senatori Fortunati, Minio, Bertoli, Boccassi, Caruso, De Luca Luca, Gaiani, Gallotti Luisa, Gramegna, Montagnani Marelli, Pessi, Pesenti, Ristori, Ruggeri, Secci, Sereni, Spezzano e Terracini:

« Provvedimenti per il riordinamento della finanza locale e per il funzionamento della Cassa depositi e prestiti » (66).

Questi disegni di legge saranno stampati, distribuiti ed assegnati alle Commissioni competenti.

Per l'anniversario del 25 luglio 1943

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare il senatore Parri. Ne ha facoltà.

PARRI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, per quanto noi non abbiamo il gu-

sto delle celebrazioni rituali, tuttavia ci è sembrato che la data odierna, 25 luglio, non potesse passare sotto silenzio, senza un ricordo più specifico degli accenni che già le sono stati dedicati da alcuni degli oratori dei giorni precedenti e di questa mattina.

Troppa parte della nostra opinione pubblica è, mi sembra, facile alla dimenticanza, agli abbandoni, alla pigrizia di spirito; il richiamo ai valori fondamentali e perenni, quali sono stati affermati attraverso la recente crisi della storia italiana e la sua lotta di liberazione, diventa tanto più importante in momenti turbati come questo.

La data del 25 luglio non ricorda un evento di liberazione, non è una data liberatrice. Le responsabilità della monarchia erano diventate troppo inscindibili ormai da quelle del fascismo: una condanna ormai definitiva e senza appello era stata pronunciata a seguito del tradimento stesso compiuto da parte della monarchia della sua funizone essenziale, istituzionale, l'unica che ne legittimava l'esistenza stessa. E non poteva, la monarchia, dare vita ad un movimento di rigenerazione, di rinnovamento poggiandosi sulle stesse forze sulle quali poggiava il fascismo; non poteva neppure, la monarchia, permettersi il tentativo ardito di liberare l'Italia dalla guerra, per il quale le sarebbe occorso l'appoggio delle forze popolari, che le erano nemiche. Ed è per questo che noi stessi — e mi appello alla testimonianza degli attori e testimoni di quei tempi — avemmo la sensazione che non potevamo attenderci nulla di serio, nulla di costruttivo dal 25 luglio. Non è una congiura di palazzo che possa fruttare la rigenerazione di un popolo.

Se mai, e fu visibile poco dopo, questo fu il tentativo della monarchia stessa di non pagare il conto dei suoi errori e delle sue colpe, e di interrompere in certo modo il corso della liquidazione di un regime che era cominciato in quello stesso anno 1943, possiamo dire dallo sbarco degli alleati in Sicilia, e si concluse con l'armistizio e con gli eventi che precipitarono nelle giornate ad esso successive.

Il 1943, se lo guardiamo con gli occhi di oggi, non può non presentarsi come l'anno più cruciale della storia d'Italia, dopo il 1848. È l'anno, onorevoli colleghi, e voi lo ricordate, dominato da interrogativi più angosciosi, più paurosi di quegli del 1917. Allora vi era stata una Caporetto principalmente di un esercito; ora, era la Caporetto di un regime, quasi più di un regime, di un tentativo di società nuova, e travolgeva nella rovina tutto il Paese. Con quale sorte finale? Con quali alternative? Con quali forze capaci di alternative? Con quale capacità del popolo italiano di reagire dopo venti anni di fascismo, dopo venti anni di cloroformizzazione?

E debbo dire che la prima risposta, alla quale chi seguiva quegli avvenimenti con animo ansioso fu estremamente sensibile, venne, al principio dello stesso anno 1943, dagli scioperi del marzo che, partendo da Torino, dilagarono a Genova e Milano. Furono forse trecento mila operai, la parte politicamente più sensibile, più cosciente della massa operaia italiana, che si muovevano per motivi apparenti di razioni e tesseramento, ma in realtà con una tenacia, con una coscienza che indicava la volontà chiara, consapevole di questa massa contraria al regime. Fu il primo deciso « no », la prima ribellione aperta del popolo italiano al regime fascista. Per noi fu chiaro allora che su questa forza si doveva contare e fu chiaro che senza questa forza non si poteva operare.

Fu, di poi, proprio il 25 luglio, a precipitare la situazione nel modo più grave, portando sul Paese la minaccia più pericolosa. Infatti pochi giorni dopo si produsse l'invasione delle divisioni tedesche e la totale manomissione dell'Italia.

Fu chiaro per l'opinione pubblica più avvertita che la liberazione d'Italia passava e doveva passare attraverso la sconfitta del nazismo. Per chi sperava, per chi aveva lavorato per la liberazione del Paese fu anche chiaro che la resurrezione poteva avvenire soltanto attraverso l'insurrezione. Giudizi che retrospettivamente è facile definire giusti e necessari, ma che non era forse facile allora stabilire e formulare. Per-

chè non paia una vanteria *a posteriori* posso ricordare che vi sono documenti del tempo.

Così si arrivò all'armistizio, ai giorni successivi: crollo dell'impalcatura statale, crollo più grave ancora, sotto l'aspetto morale, dell'Esercito italiano. Ed ecco sospeso il grande interrogativo: che risposta in questo momento supremo avrebbe saputo dare il popolo italiano?

La risposta, onorevoli senatori, fu data da quei giovani che negli stessi giorni, senza comando, senza intesa, dai borghi, dalle città, dalle officine, dalle Università vanno ai monti. Chi li spinge? Onorevoli colleghi, guardiamo alle verità di fondo e non fermiamoci agli episodi di superficie. Li muovono non i partiti, li muovono le idee e i sentimenti: e sono quelli che da lontane scaturigini, sono all'origine stessa della formazione della nostra Nazione; rappresentano quello che vi è di forte, di permanente, di vitale nella storia d'Italia, passata ed a venire. Sono ancora queste forze che vincono, che hanno la vittoria contro di noi stessi, contro le nostre debolezze, contro i nostri errori, contro le nostre divergenze, e che ottengono da noi...

NEGRI. (*Rivolto ad un senatore della destra*). Se hai caldo, vengo a farti vento io.

MARIOTTI. Sta attento! (*Interruzioni dall'estrema sinistra*).

PARRI. Tacete, compagni, parlo per voi. Abbiate pazienza, dobbiamo fare un bilancio il più sereno possibile di questi fatti, non per il nostro interesse, ma per il Paese e per chi ci deve seguire.

Ricordiamo allora che è la forza delle idee che ha vinto, che ha imposto a noi stessi la sua vittoria e che ha dato il frutto che regola attualmente la vita del popolo italiano: la Costituzione. Quello che spesso non si avverte o si dimentica è il tono, lo spirito di questa Costituzione, di questo patto stretto tra gli italiani che rispecchia direttamente quelle idee e quella lotta. Non ve lo spieghereste questo spirito se non vi fossero stati questi anni intrisi di lacrime e di sangue, impastati di sacrificio, animati da una speranza disperata. Non vi potreste spiegare come i nostri colleghi costituenti si sentissero obbligati a dare a quel testo quel respiro democratico che indubbiamente ha, a scrivere in quel testo i diritti di libertà dei cittadini con la puntualità che quel testo ha, ad includere in quel testo indeclinabili promesse di giustizia che fanno, onorevoli senatori, la grandezza della nostra Costituzione.

Allora voi intendete che, ripiegandoci oggi su quei ricordi che sono connessi alla data del 25 luglio, non possiamo non elevare il pensiero, al di fuori di queste nostre risse, di queste nostre polemiche, a quelle che devono essere le vie perenni, sicure, inviolabili, dell'avvenire del Paese, a quella che dev'essere l'unica legge del vivere di tutti.

Da quegli anni sorge, onorevoli senatori, onorevole Presidente, un sogno di democrazia aperta, libera, generosa ed umana, alla quale, nei momenti più turbati, come quelli odierni, dobbiamo richiamarci. E solo per questo richiamo che il ricordo del 25 luglio può servire. (*Vivissimi prolungati applausi dal centro e dalla sinistra. Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare il senatore Zoli. Ne ha facoltà.

ZOLI. Signor Presidente, io credo che quanti di noi hanno vissuto le ansie della vigilia e le ore della lotta, non possono non associarsi al ricordo del 25 luglio, e non possono non sottoscrivere molte delle cose che ha detto il collega Parri.

Ma io ritengo, amico Parri, che questa celebrazione possa essere fatta con animo diverso. In sostanza il 25 luglio, secondo Parri, è stata una giornata che non fu lieta, ma è stata una giornata triste che preparava giorni tristi e ore liete.

Io credo che chi ha vissuto quelle ore debba invece considerare il 25 luglio come una giornata lieta; non interessa se in quel giorno fu una congiura, quasi di pretoriani, a modificare la situazione, non interessa se in quel giorno, come ha detto Parri, vi fu qualche organo costituzionale che ri-

tenne con questo di sollevarsi dalle proprie responsabilità. Vi è qualcosa che non può essere dimenticato ed è quello che ci deve rendere lieti: abbiamo visto in quel giorno che il popolo italiano aveva ritrovato la propria coscienza.

Fu un giorno di festa per il popolo italiano; il popolo, che prima scendeva nelle strade in base a ordini e si schierava in formazioni più o meno militaresche, quel giorno scese disordinatamente per esprimere la propria gioia. Questo fu il ritrovamento, non dirò del proprio coraggio, perchè il coraggio non vi era stato in precedenza (pochi erano quelli che avevano avuto coraggio), ma della propria coscienza.

Ed è per questo che dobbiamo ricordare con letizia quella giornata. Coloro che erano stati oppositori, sia palesi che occulti, e si erano sentiti piuttosto isolati, quel giorno compresero che con loro era la maggioranza del popolo italiano. Ed è per questo che io credo che, per rendere omaggio al popolo italiano, che in quel giorno affermò per la prima volta la propria volontà democratica, noi dobbiamo considerare il 25 luglio come giornata di festa. (*Vivi applausi dal centro e dalla sinistra*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare il senatore Secchia. Ne ha facoltà.

SECCHIA. Il nostro pensiero, signor Presidente e onorevoli colleghi, nel 15° anniversario del 25 luglio 1943 si rivolge, innanzi tutto, a coloro che caddero e audacemente diedero l'esempio nella lotta per l'abbattimento della tirannia fascista, da Antonio Gramsci a Giacomo Matteotti, ai fratelli Rosselli, a Don Minzoni, a Eugenio Curiel, alle migliaia e migliaia di operai, intellettuali, di lavoratori che con i grandi scioperi che precedettero il 25 luglio diedero l'esempio di come si doveva lottare per conquistare la libertà.

Il nostro pensiero va a tutti gli italiani indistintamente, soldati e civili, caduti nel nostro Paese e in terre straniere, vittime della guerra infame voluta dal fascismo e dall'imperialismo italiano, vittime di quella guerra che Mussolini, il fascismo e le oriche dirigenti della grande borghesia italiana avevano imposto al popolo italiano con le loro leggi e i loro tribunali illegali.

Il 25 luglio non ci ricorda solo i dolori e le amarezze, ma l'esultanza del nostro popolo che aveva ritrovato se stesso e la capacità di lottare per la libertà. Le stragi, le distruzioni le sofferenze non erano ancora terminate in quel giorno, ma il 25 luglio segnava l'inizio della riscossa, da quel momento il popolo italiano, in intima, salda, fraterna collaborazione con l'Esercito, riprendeva nelle sue mani il suo destino nella lotta contro lo straniero, nella lotta per la pace, per l'onore, per la libertà e l'avvenire della Nazione.

Tutti i grandi gerarchi del fascismo, ministri, sottosegretari, capi della milizia e del partito fascista, principi e triari, fuggirono ignominiosamente. I tradimenti, le diserzioni in massa, le diserzioni le più vergognose di tutti quei gerarchi, che ancora pochi giorni prima evevano giurato di morire in bellezza al limite del bagnasciuga, segnavano la fine delle ritirate e delle sconfitte per il nostro Esercito e per il nostro popolo: da quel momento in poi gli italiani si batterono con successo e dimostrarono di saper vincere contro un nemico superiore per numero e per mezzi, perchè si trattò allora di combattere per una causa giusta, per la pace, per la libertà e per l'indipendenza del nostro Paese.

In quella lotta il popolo nostro dimostrò una resistenza ed una audacia senza limiti. Basterebbe pensare agli 800 mila italiani, ufficiali, soldati e civili, deportati in Germania, condannati a morire di stenti, di fame, di sevizie negli infernali campi tedeschi, che preferirono restare in quei campi, che rifiutarono l'offerta che veniva loro fatta di tornare in « libertà », a servire il fascismo e lo straniero, che seppero rispondere: no, ai tedeschi; no ai loro complici; no ai fascisti; e che anche prigionieri in quei campi sentirono di essere parte attiva della Resistenza italiana.

Molti di quei nostri fratelli non sono tornati. E quando si pensa allo immenso numero di cadaveri, di vittime innocenti che

pesano sul fascismo, si comprende come il ricordo di certe date brucino per i responsabili di ieri e per coloro che riprendono oggi la vecchia tradizione antinazionale delle classi privilegiate che sempre condussero una politica estera di avventure e puntellarono il loro dominio sulle baionette straniere e sulle alleanze con le grandi potenze imperialiste. Brucia il ricordo di quella data a tutti gli esaltatori di quei regimi cosidetti « forti », perchè quel tanto decantato regime « forte » crollava il 25 luglio sotto il peso dei suoi crimini e della sua politica rovinosa.

Quel regime disponeva di tutto. Disponeva della stampa, della radio, della Chiesa, dei codici, dei tribnali, della polizia, del confino. Eppure tutto quel potere usurpato non valse a salvarlo, come nessuna forza, nessun potere riuscirebbe a salvare un regime che, comunque mascherato, si proponesse di riportare gli italiani ad una guerra e soprattutto ad una guerra ingiusta. Sappiamo che anche nel nostro Paese, purtroppo, il fascismo non è morto. Le sue radici non sono state estirpate; anzi, in questi ultimi 10 anni, i gruppi monopolistici sono riusciti a restaurare il loro dominio economico e politico.

Ma noi siamo certi che, come il 25 luglio fallirono i piani allora architettati dai grandi capitalisti, dalla monarchia, dalla Chiesa, da uomini che credevano, con una congiura di palazzo, di poter uscire dalla crisi e dal disastro, cambiando soltanto alcuni uomini e riverniciando qualche insegna, così falliranno i piani di coloro che si illudono di riportarci in un regime di tirannia e di guerra. Nessuna forza potrà risospingere uomini e cose a ritroso nella storia, a ritroso nelle speranze e nelle promesse, verso l'orlo di tragedie che nessuno può neppure immaginare, verso abissi che l'umanità non ha mai esplorato.

Il ricordo del 25 luglio è testimonianza e ammonimento per tutti. Sia anche impegno a rafforzare quell'unità di intenti di tutte le forze democratiche nella lotta per la pace e per la difesa della nostra Costituzione, quell'unità di tutte le correnti democratiche che ci diede il successo nella lotta per liberare la nostra terra dall'oppressione tedesca e fascista; solo così ciò che è stato allora conquistato non andrà perduto. (*Vivi applausi dalla sinistra. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare il senatore Cerica. Ne ha facoltà.

CERICA. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, in questa giornata ho il dovere di prendere la parola perchè sono stato lo attore ed anche sono il testimone più diretto del 25 luglio.

Quale comandante generale dell'Arma dei Carabinieri nominato tale appena da tre giorni e di cui avevo assunto il comando da sole 48 ore, io dichiaro che non appartenevo a nessuna congiura di pretoriani.

Ricevetti gli ordini che portarono alla esecuzione del 25 luglio soltanto alle ore 12 dello stesso giorno 25 luglio. Gli ordini li ricevetti dal Capo di stato maggior generale a nome del Sovrano, capo dello Stato. Da soldato quale sono, marciai senza discutere e senza neppure chiedere che mi fossero messi in iscritto gli ordini stessi, perchè il mio giuramento di fedeltà mi legava al capo dello Stato e non a Mussolini.

Debbo confessare che nel ricevere quegli ordini ho veramente tremato perchè, se da una parte le armate anglo-americane attraverso la Sicilia iniziavano già l'invasione del continente, in Roma trovavansi complessivamente più di 8.000 soldati tedeschi, armati di tutto punto, ed alle porte di Roma a 16 chilometri sulla strada di Tivoli era dislocata la Divisione « M » delle Camicie nere, dotata di carri armati « tigre » e di potenti artiglierie da 88 mm. con istruttori tedeschi. Il che significava che in caso di reazioni mi sarei trovato a doverle fronteggiare con poche migliaia di carabinieri, armati di un semplice moschetto 91. Ma soprattutto tremai perchè vidi davanti a me lo spettro di una probabile guerra civile immediata fra italiani.

Da soldato quale sono marciai, però, decisamente, semplicemente, coraggiosamente e con l'aiuto dell'abnegazione, del senso di dovere, della fedeltà dei miei dipendenti ebbi la fortuna di poter compiere le operazioni

affidatemi senza il minimo inconveniente. La operazione nel suo complesso non era semplice come può sembrare a chi bene non la consideri. Il fermo di Mussolini era l'atto iniziale che rappresentava, forse, la minima cosa. Trattavasi contemporaneamente ed in poche ore di prender possesso delle centrali radio, dell'E.I.A.R., del telegrafo, dei telefoni, del Ministero dell'interno, del Ministero della guerra, evitando conflitti. Alle 19 di sera tutto era stato compiuto, senza incidenti. Ma le operazioni riguardavano anche le ripercussioni di quanto localmente era avvenuto.

Debbo dire ed ho il dovere di dire che ad evitare conflitti armati e guerra civile tra gli italiani ha contribuito il segretario del Partito, Carlo Scorza.

Alle 19,30 di quella sera egli, non riuscendo più a potersi collegare e non sapendo più nulla di Mussolini, erasi recato nel mio ufficio al Comando generale dell'arma, per chiedere al Comandante generale dei carabinieri di aiutarlo a ricercare Mussolini.

Entrato nel mio ufficio aveva appena pronunciato le prime parole quando io gli dissi: « Mi rincresce, eccellenza, che sia venuto qui, perchè sono nell'increscioso dovere di farla arrestare ». Di fronte alla sua sorpresa ed alle sue domande, gli chiarii che Mussolini non era più Presidente del Consiglio e che travavasi in stato di fermo fuori di Roma, perchè il capo dello Stato aveva nominato il nuovo Presidente del Consiglio e che lui Scorza era il primo nella nota delle persone da arrestare che mi era stata data dai miei superiori.

Ci furono attimi di gravissima perplessità. Vi confesso che io ero bianco come questo foglio di carta e lui lo era altrettanto. Finì per dirmi: « Cerica, noi siamo stati insieme in guerra e ci siamo trovati vicini ed in prima linea. Il mio arresto, lasciando i fascisti senza ordini e senza guida, scatenerebbe una guerra civile in un momento tragico per la nostra Italia. Se tu puoi lasciarmi libero, io darò gli ordini necessari perchè gli italiani non si scannino tra loro ». E tali ordini egli dette, ed io lo lasciai libero sulla parola.

Di questo io devo dare atto al Senato, così come devo dare atto a quest'uomo di essere stato, in quel momento, realmente un grande patriota ed un degno italiano.

Alle 23,30 di quella sera, mentre mi trovavo nell'ufficio del Capo dello stato maggior generale, Ambrosio, giungevano notizie che la Milizia in armi si approntava a fare una sortita dalla caserma di Viale Romania. La Milizia era armata ed attrezzata con mitra e mortai. Gli 8.000 carabinieri di Roma, polverizzati negli obiettivi che tutelavano, con armamento insufficiente, senza l'appoggio di alcun carro armato (la fantasia del prossimo è talvolta veramente strana: lessi una volta, non so su quale pubblicazione, che io avrei avuto in quel momento 100 carri armati! Si vede che chi ha scritto ciò ha visto qualche lucciola scambiandola per lanterna) i carabinieri esistenti in Roma, dicevo, certamente non avrebbero da soli potuto tener testa alla Milizia. Si stavano dando ordini per la dislocazione di truppe ed artiglierie a sbarramento delle provenienze della caserma della Milizia. Potevansi verificare fatti gravissimi.

Chiesto il consenso del generale Ambrosio per chiarire la situazione ed ottenuto il consenso stesso, telefonai al comandante della Milizia dicendogli: « Scusa, Galbiati: qui stanno arrivando notizie che la Milizia intenderebbe fare una sortita in armi dalla caserma. Ciò porterebbe alla guerra civile con i soldati italiani, con i quali avete fianco a fianco combattuto in tante guerre ». La risposta del Galbiati fu che le notizie giunte al nostro comando non erano esatte. E lui non avrebbe mai dato ordini che potessero portare la Milizia ad una lotta fratricida con truppe italiane.

Queste furono precipuamente le ragioni per le quali non ci fuono resistenza armata e conflitti.

E questo debbo dire ed affermare, per la verità storica, al Senato italiano, in piena coscienza di soldato e di italiano.

All'Arma dei carabinieri il 25 luglio è costato feroci rappresaglie e dolorose perdidite. Ne sono state colpite numerose famiglie, ne è stata colpita la grande famiglia dell'Arma.

Intendo qui rievocare i caduti delle Fosse Ardeatine, il tenente colonnello Frignani, il

tenente colonnello Talamo, il maggiore De Carolis, i tenenti Rodriguez e Fontana, che furono miei più immediati collaboratori durante i 45 giorni del Governo Badoglio; intendo onorare tutti i fucilati dell'Arma che pagarono con la vita il fatto di avere il 25 luglio servito l'Italia con fedeltà, coraggiosamente.

Gli sviluppi susseguenti non dipendevano da me, non dipendevano dai carabinieri Noi eravamo soldati e non avevamo niente da vedere con i casi della diplomazia e della politica. I carabinieri vittime di rappresaglie avevano soltanto compiuto il loro dovere militare.

Prima di essere polizia, i Carabinieri sono e debbono essere soldati d'Italia e tali il Paese deve considerarli.

Permettetemi di mandare un riverente, commosso, rispettoso saluto, e prego il Senato di associarsi a questo atto, ai 32 caduti nel combattimento fuori di Porta San Paolo, sostenuto dai Carabinieri ed allievi del 2° Battaglione Allievi il 9 settembre, battendosi « splendidamente » come riconobbe lo stesso nemico, per la riconquista dei capisaldi occupati dai tedeschi sulla Via del mare. (*Vivi generali applausi*).

Coloro che riconquistarono i tre capisaldi perduti dai granatieri la sera precedente e li difesero per tutta la giornata del giorno 9 ritardarono di 24 ore l'ingresso dei tedeschi in Roma.

Purtroppo all'eroico capitano Orlando Di Tommaso, che andò consapevolmente a morire in testa ai suoi uomini per animarli, alzandosi in piedi sulla strada, al momento di trascinarli, sotto il fuoco concentrato nemico, non si è, finora, trovato il mezzo di far concedere la medaglia d'oro al valor militare — alla memoria — pienamente meritata.

Io vorrei signor Ministro, che alla luminosa figura del capitano Orlando Di Tommaso, eroicamente caduto in testa alla 4ª Compagnia del 2° Battaglione Allievi, mentre col suo esempio trascinava i suoi dipendenti in un assalto degno delle migliori tradizioni della fanteria italiana, fosse commutata la medaglia d'argento al valor militare alla memoria, in medaglia d'oro al valor militare alla memoria.

È un degno riconoscimento che merita la sua memoria ed è meritato dall'Arma dei carabinieri.

Con questo io ho assolto il mio dovere come Senatore e soprattutto come comandante generale dell'Arma dei carabinieri, nella quale ho avuto l'onore di servire per 35 anni e che ho retta da comandante generale nel momento forse più cruciale della storia nazionale dopo le vicende del Risorgimento. (*Vivi applausi dal centro*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare il Vice Presidente del Consiglio dei ministri e Ministro della difesa. Ne ha facoltà.

SEGNI, *Vice Presidente del Consiglio dei ministri e Ministro della difesa*. A nome del Governo mi associo al ricordo di questa data, che ha rappresentato per l'Italia certamente un momento decisivo della sua storia recente, perchè è il punto di partenza di quel processo di riconquista delle libertà democratiche che da allora il popolo italiano ha sempre difeso con le armi della democrazia e che confido saprà sempre difendere. Di questa data, a distanza di 15 anni, credo che dobbiamo ricordare più i motivi che possono unirci che non quelli che possono dividerci. Ormai il corso della storia si è indirizzato su una strada che deve trovare tutti gli italiani uniti nella difesa della libertà, nella difesa del progresso e nella difesa della nostra civiltà. È in questo senso che, a nome del Governo, mi associo al ricordo della data del 25 luglio. (*Vivi applausi da tutti i settori, ad eccezione di quello di estrema destra*).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, la Presidenza prende parte con commozione al ricordo della data del 25 luglio. Tale data segna la fine di un regime antidemocratico, che imperò sul nostro Paese per 20 anni, fine che la Costituzione repubblicana ha sancito in modo solenne. In questo momento di grande commozione noi ricordiamo soprattutto coloro che, durante il ventennio e nella lotta di liberazione, contro tutti gli allettamenti e tutte le minacce hanno sempre creduto nella libertà democratica come ele-

mento fondamentale per lo sviluppo del Paese ed il progresso del popolo, e per questa libertà hanno combattuto e sofferto. (*Vivi applausi da tutti i settori, ad eccezione di quello di estrema destra*).

Seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959 » (21).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959 ».

È iscritto a parlare il senatore Gianquinto. Ne ha facoltà.

GIANQUINTO. Vado chiedendomi, signor Presidente, quale accoglienza mi riserverebbero gli onorevoli colleghi se io qui avanzassi la proposta di sopprimere il Ministero della marina mercantile e quello dei trasporti per trasformarli in altrettante direzioni generali dipendenti dal Ministero della difesa, prendendo argomento dal fatto, certamente innegabile, che il sistema dei trasporti e delle comunicazioni interessa anche la difesa militare del Paese. Credo che l'accoglienza più cortese a questa proposta sarebbe un benevolo invito a concedermi un lungo periodo di riposo, forse anche in qualche clinica per malattie nervose, perchè è dissennato concepire che un Ministero militare possa sovraintendere ad attività industriali che sono settori autonomi dell'economia civile del Paese.

Eppure, signor Presidente ed onorevoli colleghi, in questo bilancio che stiamo esaminando, vi sono sintomi palesi di dissennatezza perchè ancora una volta si costringe l'aviazione mercantile a subire l'abbraccio soffocante del Ministero della difesa militare. Non dico nulla di nuovo, onorevoli colleghi. Questi sono discorsi che si ripetono puntualmente ogni anno, ogni volta che nell'uno o nell'altro ramo del Parlamento si discute il bilancio della Difesa, senza che si riesca a fare un passo avanti sulla via dello sganciamento dell'aviazione mercantile dall'Aeronautica militare.

Eppure è innegabile che oggi i cieli sono emuli dei mari, e che l'aviazione mercantile adempie nei cieli gli stessi compiti, le stesse funzioni che assolve la flotta mercantile nel mare. I dati e le cifre dello sviluppo impetuoso di questa branca modernissima dei trasporti dicono tutto e destano in noi un senso di umiliazione nel constatare come il nostro Paese a questo sviluppo impetuoso porti un contributo di minima grandezza. Signori, Arturo Ferrarin passa alla storia non per le sue azioni di guerra, ma perchè per primo col raid Roma-Tokio aprì le vie del cielo alla fraternità fra le genti. Ebbene il Paese è in piena decadenza, onorevole Vice Presidente del Consiglio. Ho documenti che non temono smentita, tra l'altro perchè provengono dal Centro dei trasporti aerei, che è presieduto dal Sottosegretario di Stato, senatore Caron. Nell'ultimo fascicolo si dà notizia del quarto Convegno sull'Aviazione civile all'aeroporto di Ciampino e si dice che « il Convegno ha dato la possibilità di prendere atto dell'imponente sviluppo organizzativo e strumentale oggi assunto dall'aviazione civile sul piano internazionale e dell'ulteriore sviluppo, specializzazione e differenziazione che dovranno subire in Italia le attività proprie dell'aviazione civile, specialmente in vista dell'imminente avvento del volo commerciale a reazione, preannunziato per il 1959 sul piano dell'infrastruttura e per il 1960 per quanto concerne la messa in linea da parte della Compagnia nazionale di quattro velivoli di tale tipo recentemente ordinati ».

Siamo quindi alla vigilia di una svolta veramente storica nello sviluppo dei trasporti aerei. L'Italia come si prepara a questo evento? Vediamo i dati del traffico aereo nel 1957. Gli aeroporti italiani hanno registrato nell'anno 1957 un movimento complessivo di 96.475 velivoli commerciali rispetto ai 90.290 dell'anno precedente. La partecipazione della bandiera estera a questo traffico è stata del 51,7 per cento. I passeggeri sbar-

cati e imbarcati dal complesso dei servizi interni ed internazionali sono stati 1.456.242 contro 1.220.262 del 1956. L'incremento è risultato del 19,3 per cento. Nello stesso periodo i 49.851 velivoli battenti bandiere estere hanno sbarcato ed imbarcato 727.600 passeggeri pari al 50 per cento del traffico totale. La posta caricata e sbarcata è ammontata nel complesso a 55.959 quintali, le merci paganti a 154.674 quintali. Rispetto all'anno precedente gli incrementi sono stati rispettivamente del 24,2 per cento per la posta e del 12 per cento per le merci. La partecipazione della bandiera estera è stata del 20 per cento per la posta e del 17 per cento per le merci.

Diamo ora un po' uno sguardo ai dati mondiali del traffico aereo del 1957: abbiamo veramente davanti un panorama grandioso di sviluppo di questo ramo di attività pacifica e civile.

Il traffico aereo mondiale è aumentato, nel corso del 1957, di circa il 14 per cento rispetto ad un aumento del 14,4 per cento registrato nel 1956. Il volume di traffico trasportato nel 1957 è stato di 9.330 milioni di tonnellate-chilometro, così suddivisi: 82 miliardi di passeggeri-chilometro, pari a 7210 milioni di tonnellate-chilometro; 1680 milioni di tonnellate-chilometro di merci e 440 milioni di tonnellate-chilometro di posta.

L'incremento massimo per il traffico passeggeri è stato registrato in Estremo Oriente. Il traffico passeggeri in Europa è aumentato del 12 per cento mentre negli Stati Uniti l'incremento ha toccato il 13 per cento.

Questi sono i dati del traffico mondiale aereo e del traffico nazionale. Noi siamo un po' la Cenerentola, siamo all'ultimo posto o tra gli ultimi nella gara per contribuire all'ulteriore sviluppo dell'aviazione civile. In 21 Paesi europei l'aviazione mercantile ha un ordinamento autonomo e indipendente. Soltanto due Paesi sono ancora con l'aviazione mercantile vincolata alla direzione militare, noi e la Spagna. Siamo all'ultimo posto, e ancora più indietro della stessa Spagna.

Presidenza del Presidente MERZAGORA

(*Segue* GIANQUINTO). La Spagna è più avanti di noi, e cito ancora i documenti che provengono dal suo Sottosegretario, onorevole Segni. A parte il fatto che in Spagna l'aviazione civile dipende da un Ministero dell'aria e non da un mastodontico Ministero della difesa, è sintomatico che nella Repubblica iberica, alla formulazione della politica aerea, che l'Italia non ha, sia preposta un'apposita Commissione interministeriale detta appunto di politica aerea internazionale, presieduta dal Sottosegretario per il commercio con l'estero e di cui fanno parte, oltre ai due direttori generali della Aviazione civile e della Navigazione aerea, oltre al consulente giuridico del Ministero dell'aria, i direttori generali della politica estera e della politica economica del Ministero degli affari esteri nonchè il vice direttore dell'Istituto nazionale dei cambi. Veda dunque quanto più avanti di noi è la Spagna. Inoltre la segreteria della Commissione è affidata ad un funzionario diplomatico della direzione generale del Ministero degli affari esteri preposta agli organismi internazionali. È vero quindi che noi e la Spagna siamo gli unici Paesi che ancora fanno dipendere l'aviazione mercantile da quella militare, ma noi siamo ancora più retrivi.

Ho già detto che questo non è un argomento nuovo. L'onorevole De Gasperi già nel luglio 1947 vedeva il problema, lo inquadrava e risolveva solo sulla carta. Diceva lo onorevole De Gasperi: « Non sembra che per

l'Italia ricorrano ragioni particolari, ma anzi considerazioni di ordine generale consiglierebbero di separare le sorti dell'aviazione civile da quelle dell'aviazione militare, affrontando il relativo problema sin dall'inizio della fase ricostruttiva ».

E qui comincia la farsa: perchè non sono mancate iniziative specifiche, concrete, dell'uno e dell'altro ramo del Parlamento. Questo dell'autonomia dell'aviazione civile è un problema, sulla cui soluzione i due rami del Parlamento si trovano unanimemente d'accordo: non vi è differenza di vedute tra i vari settori, e dalle due Camere sono stati votati precisi, impegnativi ordini del giorno. Il Governo li ha accettati, mai però li ha tradotti in realtà e ha eluso e rinviato sempre il problema.

Credo che rechi sollievo alla calura ripercorrere l'*iter* di questa tormentata, promessa e mai attuata riforma. C'è un progetto di istituzione di un Commissariato dell'aviazione civile, nel febbraio 1949, schema predisposto dal Sottosegretario di Stato alla difesa, allora onorevole Enrico Malintoppi, e questo progetto non fu mai presentato, nè al Consiglio dei ministri, nè al Parlamento. Secondo progetto, febbraio 1951, progetto di istituzione di un'amministrazione speciale per l'aviazione civile a seguito dell'ordine del giorno approvato il 14 giugno 1950 su proposta del senatore Caron: « Il Senato impegna il Governo a presentare una legge organica per lo sviluppo dell'aviazione mercantile italiana nella quale sia contemplata la creazione di un organo ministeriale indipendente e tecnico ». L'*iter* prescritto fu iniziato, ma il disegno di legge non fu mai presentato, nè al Consiglio dei ministri, nè al Parlamento, per cui dopo, onorevole Caron, io mi permetterò di concludere come conclusi l'anno scorso alla Camera, intervenendo su questo argomento, e di aggiungere anche qualche altra cosa.

Altro progetto: marzo 1954, progetto di istituzione di un Alto Commissariato per la aviazione civile e il traffico aereo, proposta di legge d'iniziativa del deputato Di Bella, annunziata il 2 marzo 1954, deferita poi all'esame della Commissione competente e morta senza andare in Aula, con la legislatura passata.

Quarto progetto, il progetto d'istituzione di un'Amministrazione speciale per l'aviazione civile, marzo 1954, schema predisposto dalla Commissione per la riorganizzazione dell'aviazione civile. Lo schema presentato al Ministro della difesa, onorevole Taviani, il 14 maggio 1954, non pervenne nè al Consiglio dei ministri nè al Parlamento.

Ogni anno, discutendosi il bilancio della Difesa, in questo e nell'altro ramo del Parlamento, si sono sempre votati ed accettati ordini del giorno, impegnando il Governo ad addivenire a questo sganciamento; ogni anno si sono approntati progetti che poi non arrivarono nemmeno nei cassetti ministeriali.

Un altro progetto è dell'ottobre 1957. « Progetto di istituzione di un Sottosegretario dell'aviazione civile », schema predisposto dalla Direzione generale dell'aviazione civile ed inviato al Ministro della riforma burocratica (cosa c'entri poi il Ministro della riforma burocratica con l'autonomia dell'aviazione civile veramente non riesco a capire). È uno dei due progetti cui fece riferimento il Ministro della difesa onorevole Paolo Emilio Taviani, nel dibattito del gennaio 1957 alla Camera dei deputati che ebbe luogo dopo il tragico incidente del monte Giner. Anche questo progetto si perdette per strada.

A questo punto interviene a complicare le cose il buon Cassiani, perchè il Ministro della marina mercantile si fa avanti reclamando per sè l'aviazione civile, con la creazione di un Ministero nuovo della navigazione marittima ed aerea. Ed ecco che l'onorevole Cassiani, nel disegno di legge del dicembre 1956, predispone a sua volta il suo bravo progetto, che fa esattamente la stessa fine di tutti gli altri, con questo di peggio, onorevoli colleghi, che l'esame del progetto fu devoluto dal Presidente del Consiglio, che è oggi Ministro della difesa, onorevole Segni, allo speciale Comitato dei ministri presieduto dal vice Presidente del Consiglio, onorevole Saragat, e composto dei Ministri della riforma burocratica, onorevole Gonella, del tesoro, senatore Medici, della difesa, onorevole Taviani, della marina mercantile, onorevole Cassiani, e dei trasporti, onorevole Angelini.

Anche qui mi permetto di dirle, onorevole Segni, che la Spagna è tanto più avanti di noi, perchè nella Commissione che lei ha costituito non c'è nessuno di quei rappresentanti che in Spagna compongono la Commissione che dirige l'aviazione civile, cioè rappresentanti dei dirigenti il commercio con l'estero e rappresentanti diplomatici di quella Nazione. Ma anche questo, onorevole Segni, ha fatto la fine ingloriosa di tutti gli altri progetti.

Per il 1957 abbiamo ancora un altro progetto per l'istituzione di un Alto Commissariato per l'aviazione civile presso la Presidenza del Consiglio, schema predisposto a conclusione dello studio dei problemi relativi al distacco dell'aviazione civile dal Ministero della difesa, affidato dal Governo al già citato Comitato speciale dei ministri, presieduto dal vice Presidente del Consiglio, onorevole Saragat. Lo schema fu distribuito per l'esame a tutti i membri del Consiglio dei ministri nell'aprile del 1957. Facciamo ancora un passo avanti: lo schema è stato distribuito a tutti i membri del Gabinetto, pochi giorni prima dello scoppio della prolungata crisi di Governo che, con le dimissioni del Gabinetto Segni, annunziate il 6 maggio, portò alla formazione del Gabinetto Zoli.

Si costituisce il Governo Zoli e si ha lo ultimo progetto del febbraio 1958 per la istituzione di un Alto Commissariato per l'aviazione civile presso la Presidenza del Consiglio dei ministri. Lo schema fu presentato dal Ministro della difesa, onorevole Taviani, insieme con il Sottosegretario Caron, al Presidente del Consiglio senatore Zoli, il 7 febbraio 1958. Ma l'onorevole Zoli lo ignorò del tutto, perchè egli non ne parlò mai nelle dichiarazioni programmatiche del suo Governo e, durante il tempo del suo Gabinetto, di sganciamento e di autonomia dell'aviazione civile non si è nemmeno parlato.

E così sono passati 11 anni, 12 anni. In questo periodo, onorevoli colleghi, il Giappone, che uscì distrutto dalla guerra, appena firmato il trattato di pace cominciò a ricostruire alacremente la sua aviazione civile autonomamente: non solo creò l'industria e si lanciò alla conquista delle vie aeree, ma creò le scuole di piloti civili, creò il collegio dell'aviazione civile. È passato così davanti a noi mentre noi ci trastulliamo tra un progetto e l'altro.

In verità noi amici dell'aviazione, noi che ci interessiamo di questi problemi, non soltanto per simpatia verso l'aviazione, ma perchè abbiamo coscienza dell'importanza economica di questo nuovo ramo di trasporti per il nostro Paese, quando abbiamo sentito che l'onorevole Caron, che è stato uno degli alfieri più autorevoli dell'autonomia e del distacco dell'aviazione civile dalla direzione militare, era diventato membro del Governo, ci siamo detti: finalmente adesso la autonomia si farà, siamo alla svolta della vita dell'aviazione civile, adesso finalmente avremo anche noi una politica aerea. Mi consenta di dirle, senatore Caron, che la delusione è stata cocente, perchè su questo terreno non siamo riusciti a fare nemmeno un passo avanti. Zoli ha risposto di no e ritengo che no abbia risposto anche il nuovo Presidente del Consiglio, onorevole Fanfani, il quale nelle dichiarazioni programmatiche si è ricordato financo della cocaina e degli stupefacenti, ma non dell'aviazione civile, dei suoi problemi e del suo sganciamento. Ha fatto soltanto un accenno a questo; e direi, onorevole Caron, che forse sarebbe stato meglio che non l'avesse fatto, perchè tale accenno dimostra che ancora questo Governo ha una concezione infantile dell'aviazione civile.

Vorrei sapere cosa vuol dire il seguente brano delle dichiarazioni del Presidente del Consiglio: « Lo sforzo compiuto già in misura notevole per aggiornare le infrastrutture e i servizi generali indispensabili allo sviluppo economico sarà proseguito specie nel settore dei lavori pubblici, delle telecomunicazioni, dei trasporti aerei, marittimi, ferroviari, stradali, ammodernando le vie esistenti e proseguendo la costruzione della rete delle nuove autostrade ». Quindi tutto quello che promette di fare il Presidente del Consiglio in questa materia è lo sviluppo delle infrastrutture, tra le quali si può comprendere la costruzione degli aeroporti. Nulla di più.

Le prospettive pertanto non sono liete, sono infauste. Io mi domando: ma che paura avete? Volete forse attuare quella che è sta-

ta la parola d'ordine della campagna elettorale « progresso senza avventure »? Salvo poi, s'intende, a gonfiare fino all'inverosimile ogni minima cosa che fate. Io sento parlare in ogni momento della costruzione dei nuovi aeroporti e sento ripetere sempre le stesse cose sotto la veste di nuove cose. Mi perdoni, onorevole Segni: forse sarà l'estate, ma questa vostra inefficienza, questa vostra paura del nuovo mi fa pensare — non se ne abbia a male — ad una cicala pigra e rumorosa nell'afa immobile di questo mese di luglio. Che paura avete? Perchè siete così pavidi? Che cosa temete? Siete succubi delle velleità di certi generali che non vogliono lasciare questa preda e che considerano ancora infantilmente l'aviazione civile?

Ritengo che forse la ragione sia un'altra, ma ne parleremo dopo. Per intanto abbiamo ancora un'aviazione civile che si sviluppa non con l'impeto che i tempi richiedono e che sarebbe necessario in rapporto al grado di sviluppo e di emulazione dell'aviazione degli altri Paesi civili. Non abbiamo una politica dell'aria e con l'assenza di tale politica abbiamo la decadenza dell'industria aeronautica.

Infatti, come non può concepirsi una seria politica marinara senza dar vita all'industria cantieristica, egualmente non si può concepire seriamente una politica di sviluppo dell'aviazione mercantile senza un'industria di costruzioni di questo tipo di mezzi di trasporto. Ma noi siamo ridotti al lumicino, contro lo sviluppo impetuoso ed impressionante, per esempio, della vicina industria aeronautica francese.

Io non voglio tediare il Senato con la lettura di documenti sia pure interessanti. Devo ringraziare il senatore Caron, perchè mi fornisce una miniera di materiali che conferma ancora la carenza assoluta di una politica da parte nostra in questa materia.

CORNAGGIA MEDICI, *relatore*. Ricordi però un poco anche la produzione italiana, diversamente il suo discorso diviene troppo pessimista.

GIANQUINTO. Si può vedere la strada che ha fatto l'industria francese, quanto indietro siamo noi, quanto sia vano nella relazione esprimere il dolore per la dispersione, per la menomazione dell'immenso patrimonio costituito dal valore professionale delle maestranze specializzate in questa produzione. È veramente una sconfitta nostra. Io sono d'accordo con lei, onorevole relatore, che lamenta quanto è già avvenuto e il pericolo che cose più gravi ancora avvengano, ma non è soltanto con l'espressione di queste preccupazioni che si risolvono tali problemi. Qui bisogna dire apertamente se vogliamo una politica dell'aria tale che possa determinare la ripresa, lo sviluppo in pieno dell'industria aeronautica italiana. Noi potremmo dare l'avvio ad una produzione aeronautica di qualità. Anche nella cantieristica navale siamo molto apprezzati all'estero, per la specializzazione di qualità dei nostri cantieri navali.

Perchè non dovremmo fare lo stesso per le industrie aeronautiche: specializzarci cioè in produzioni di qualità? Qual'è il giudizio del Governo sulla possibilità di sviluppare e di impiegare la produzione del nuovo quadrimotore Agusta Zappata, che sostituisce i DC-3 che vanno morendo, e che è utile e indispensabile per il collegamento interno dei vari aeroporti? I DC-3, onorevole signor Presidente, sono largamente diffusi in tutte le rotte del mondo. Io ricordo che, quando si parlava alla Camera del tragico incidente del monte Giner, vi furono colleghi che mossero accuse ai DC-3, e vi fu chi insorse contro queste accuse; io fui tra costoro perchè la disgrazia non dipese dal tipo di apparecchio. Era un'altra la causa del danno. Questi DC-3 vanno morendo perchè la America non produce più pezzi di ricambio, e, ad esaurimento delle scorte, è chiaro che i DC-3 devono esser messi fuori esercizio.

SEGNI, *Vice Presidente del Consiglio dei ministri e Ministro della difesa*. No, si continuano a fabbricare questi apparecchi.

GIANQUINTO. Ne sono lieto, onorevole Ministro, perchè interessano anche noi di Venezia, che puntiamo anche sul riadattamento del campo di aviazione del Li-

do, che è l'argomento che divide un po' me dal senatore Caron.

Comunque, durino o meno i DC-3, è vero o no che è stato presentato questo nuovo tipo di aereo, che mi dicono sia un gioiello e che può atterrare in campi dalla pista breve, in campi di categoria D? Cosa volete fare di questo apparecchio? Volete farne un mezzo per la ripresa dell'industria aeronautica, volete abbandonarlo? Desideriamo sapere qual'è il punto di vista del Governo circa l'utilizzazione di questo apparecchio nuovo in sostituzione del DC-3 o in concorrenza col DC-3, posto, signori del Governo, che adesso si fa strada, e giustamente strada, una certa corrente la quale pensa che, specialmente con l'avvento degli aviogetti, è chiaro che possano esserci soltanto pochi grandi aeroporti, e che poi il collegamento interno fra i grandi aeroporti e le città di arrivo dei viaggiatori o dei turisti deve essere effettuato dagli elicotteri, il cui costo è ancora alto, a parte la sicurezza del volo.

Quindi, c'è un problema di collegamento interno fra gli aeroporti nazionali. Questo è un tipo di apparecchio particolarmente adatto. Cosa può dire il Governo al riguardo? E intorno all'impiego dell'elicottero? Parlo dell'elicottero da grande trasporto, non del piccolo di due o tre posti. Non sappiamo nulla e vorremmo avere un orientamento preciso da parte vostra.

E avete mai pensato alla preziosità dell'utilizzo dell'aviazione leggera anche per la esportazione dei prodotti ortofrutticoli, delle primizie e dei fiori? Quali iniziative avete preso in questa direzione?

CORNAGGIA MEDICI, *relatore*. Certamente lei sa che a Villafranca quello che lei dice è già in atto.

GIANQUINTO. Vorremmo sapere quali prospettive ci sono perchè neanche lei, onorevole collega, vi accenna nella relazione. Vogliamo essere illuminati su ciò che è stato fatto, sulle prospettive future e con quali mezzi si vogliono perseguire determinate mete.

CORNAGGIA MEDICI. *relatore*. Onorevole Gianquinto, se viene a Milano tra un mese la mandiamo in elicottero in giro per la Lombardia.

GIANQUINTO. Bisogna pensare anche al resto d'Italia ed alle città povere.

Come si formano i piloti civili? Onorevole Segni, gli istituti nautici sono veramente cari al cuore di tutti gli italiani. Sono scuole vicine alle masse popolari perchè creano e allevano i nostri capitani di lungo corso, formano quelli che sono i piloti delle navi italiane. Come si può concepire una moderna politica dell'aria senza pensare ad istituire una scuola che formi i piloti civili? Ogni anno discutendosi il bilancio della Difesa, si risollevano gli stessi problemi, si ripetono le stesse cose. Questa monotonia, dicevo l'altro giorno al suo collega onorevole Tambroni, questa monotonia di argomenti che si ripetono ogni anno sugli stessi bilanci è ciò che più vi accusa, perchè vi dice che i problemi ci sono, ma che non avete la forza e la capacità di risolverli.

Desidero sapere se ella, onorevole Segni, pensa di istituire gli istituti per l'aviazione civile; se ella pensa che sia arrivato il momento che i piloti civili non siano formati all'Accademia militare. Su questo vorrei una risposta, perchè guardi che il suo predecessore onorevole Taviani era molto avaro di risposte, non diceva quasi mai nulla. Mi auguro che lei, onorevole Segni, ci dica qualcosa di più preciso e di più concreto che non l'onorevole Taviani.

Ed anche desidererei sapere se sia vero o no che alcuni Paesi della N.A.T.O. abbiano concluso con l'Unione Sovietica accordi di commercio internazionale aereo. Pare che la notizia sia fondata, pare che sette Paesi siano riusciti concludere questi accordi con la Unione Sovietica.

Domando se è vero perchè, se fosse vero, chiederei a lei, signor Vice Presidente del Consiglio, come il Governo giustificherebbe l'assenza del nostro Paese da questo sistema di accordi aerei con l'Unione Sovietica, posto che altri Paesi, che hanno i nostri stessi impegni militari, non vedono in essi ostacoli a sviluppare relazioni economiche con i Paesi dell'Oriente europeo.

Qui io le parlo, signor Ministro, non soltanto come rappresentante del popolo italia-

no, ma anche come rappresentante di Venezia e del Veneto. Noi a Venezia abbiamo particolare bisogno di sviluppare questi traffici, in direzione dell'Oriente, e Venezia sta creando un sistema aeroportuale, sta creando con sacrifici immensi una sua politica aeroportuale perchè guardiamo ad Oriente.

Se quanto ho detto prima è vero, può lei, onorevole Segni, prendere impegno di negoziare con l'Unione Sovietica un trattato di navigazione aerea analogo a quello che hanno stipulato con questa grande potenza altri Paesi appartenenti alla N.A.T.O.? Anche su questo punto aspetterei una sua cortese risposta.

E vediamo la politica del Governo in direzione della creazione di infrastrutture. È vero, sono stati creati aeroporti nuovi ma (ne parlavo l'altro giorno in tema di bilancio dell'Interno) il Governo pretende che a queste grandi opere contribuiscano i Comuni, gli enti locali.

Si fanno gli aeroporti e si costringono i Comuni a concorrere nelle spese. Venezia, per costruire il grande aeroporto Marco Polo, è impegnata per 70 milioni l'anno per 35 anni, e per ampliare l'aeroporto del Lido il Consiglio comunale ha stanziato un miliardo che il Prefetto di Venezia, non so perchè, non vuole approvare, forse perchè ne sa più lui di tutto il Consiglio comunale messo insieme. Noi abbiamo bisogno di sviluppare l'aeroporto del Lido perchè ha una funzione del tutto diversa da quella del Marco Polo. Ma anche qui le cose vanno molto a rilento, ci sono città turistiche sulla spiaggia adriatica che chiedono il loro aeroporto, che chiedono la sistemazione dei loro campi di aviazione, io ho qui la richiesta di Fano e di Rimini. Che piani di lavoro avete, per gli aereoporti minori?

Dato che siamo arrivati alla fine, senatore Caron, mi dica che intenzioni avete per l'aeroporto del Lido, il quale è l'unico aeroporto civile italiano aperto al traffico civile. Tutti gli altri sono militari. Forse per questa ragione è inviso all'autorità militare, ed è in piena degradazione. Il campo non è più agibile, basta che ci sia un poco di pioggia perchè si trasformi in un pantano e a veder atterrare gli apparecchi sembra che ammarino, che flottino, e se c'è caldo allora ad ogni partenza si solleva una nuvola di polvere e sabbia che richiama alla mente i deserti africani. Che cosa volete fare per questo aeroporto? Capisco che essendo un aeroporto civile non interessa l'autorità militare, ma interessa l'economia civile italiana e il turismo di Venezia.

Lei, senatore Caron, sa quanto me, e me ne darà atto, che questo è il più bel campo d'aviazione d'Italia, non teme paragoni; il campo del Lido rappresenta un'attrattiva turistica, proteso come è verso l'estuario veneto, panoramico, e chi vi atterri, specialmente al tramonto o al mattino presto, mentre l'apparecchio taglia il campo, ha la visione unica al mondo di questa grande città dalla fisionomia orientale, che si adagia silenziosa sulle acque della laguna. E un'attrattiva turistica, e noi siamo gelosi dell'aeroporto non lasceremo che venga chiuso! Vogliamo il contributo del Governo. È inutile che ella, senatore Caron, venga a dirci: questo aeroporto mi piace, è bellissimo, però fatevelo da voi...

SIBILLE. Allora vogliamo un contributo anche noi, a Torino.

GIANQUINTO. Venezia non è Torino. (*Replica del senatore Sibille*). Noi diamo 70 milioni all'anno per costruire il «Marco Polo» e abbiamo stanziato già un miliardo in due esercizi finanziari per ampliare e sistemare comunque l'aeroporto del Lido. Quindi non è che il Comune chieda che lo Stato intervenga da solo, benchè ne avrebbe il diritto: noi abbiamo deciso di sostenere la nostra parte di oneri; il Governo non rifiuti la sua.

Senatore Caron, mettiamoci d'accordo sui lavori che devono essere apprestati subito per impedire la chiusura del campo; fate in modo che i servizi di assistenza ritornino a Venezia; riconoscete il contributo che stiamo dando per lo sviluppo delle comunicazioni aeree di quella zona.

Chiedendo scusa poi alla gentilezza del l'onorevole Ministro per le mie insistenze forse petulanti, ma desidererei sapere quale li-

nea il Governo intende seguire in materia di traffico a richiesta, tipo di traffico che interessa particolarmente Venezia, il Lido, perchè noi vediamo la funzione turistica dell'aeroporto del Lido come complemento del grande aeroporto « Marco Polo » sotto il profilo dello sviluppo ormai in corso del traffico aereo a richiesta. Sono gli autopullman dell'aria, come li chiamo io, che arrivano e partono senza vincolo d'orario e che rappresentano un mezzo di trasporto più adatto e più comodo per consentire lo spostamento rapido di notevoli masse di turisti. È uno strumento per lo sviluppo del turismo di massa.

Ebbene, la stampa ha lasciato trapelare che qualche cosa di inquietante si è manifestato alcuni mesi fa quando certe richieste di atterraggio di apparecchi noleggiati da privati vennero respinte, in Italia, con una politica di aperto protezionismo delle aviolinee italiane. Desidero sapere qualche cosa di più preciso, perchè mi pare che sia la prima volta che se ne discuta in Parlamento.

Capisco che la nostra aviazione sia debole, ma bisogna tener conto delle necessità del turismo, e del turismo di massa in particolare, perchè ciò riguarda l'economia turistica nazionale in generale, mentre in particolare è vitale per Venezia, che è in fase di decadenza veramente paurosa e preoccupante.

Se questi sono i problemi dell'aviazione civile, ognuno capisce che non bisogna più tardare un mese solo per liberare questa creatura che anela di camminare svelta, sola. Non vogliamo più generali che dirigono l'aviazione mercantile italiana. Tutto il Parlamento è d'accordo.

SEGNI, *Vice Presidente del Consiglio dei ministri e Ministro della difesa.* Anche noi siamo d'accordo.

GIANQUINTO. Fatelo allora. Ma non bisogna limitarsi a creare l'Alto Commissariato, bisogna porlo alle dipendenze della Presidenza del Consiglio, creare la legge organica dell'aviazione civile. Possibile che non riusciate a svincolarvi da certe pressioni, da certe ipoteche dell'autorità militare? È vero che queste resistenze ci sono, ma c'è anche un'altra cosa, onorevole Ministro: creare tutti questi strumenti significa impegnare il Governo in una politica dell'aria, in una politica di investimenti in un settore pacifico, ciò che voi non avete intenzione di fare o che non potete fare.

Veniamo ora, molto brevemente, signor Ministro, alla situazione dell'Alitalia. È veramente incredibile il trattamento economico dei piloti civili italiani. Tra l'altro questi che creano veramente la ricchezza e le condizioni del profitto e che affrontano tutti i giorni un rischio e un pericolo, non hanno pensione.

Onorevole Segni, lei mi può dire: ma io sono Ministro della difesa, e cosa c'entro io con il trattamento economico e previdenziale del personale? D'accordo, le do ragione, ma questa è l'assurdità della situazione: non lei Ministro della difesa deve discutere di queste cose, però, finchè l'aviazione civile è agganciata all'Aviazione militare, io a lei debbo rivolgermi, non ad altri.

Non hanno pensione. L'associazione piloti sta occupandosi attivamente del problema. Desidererei sapere quale è il pensiero del Governo al riguardo, se esso intende prendere posizione affinchè finalmente questa garanzia sociale sia data a gente che ogni giorno è esposta a gravi rischi.

E qual'è il suo pensiero in merito ai rapporti tra l'Alitalia e il suo personale? È una posizione tesissima, grave, intricata, vi è stato anche uno sciopero. La cosa è nata male. Fusione si è detto; assorbimento, direi io, della L.A.I. da parte dell'Alitalia, ed ancora non si è creata una compagine unitaria, ma c'è sempre una divisione tra coloro che provengono dalla L.A.I. e gli altri. Chi vive in mezzo al personale dell'Alitalia queste cose le sente dire.

C'è poi — e questo è gravissimo — da parte dell'Alitalia una persistente politica di violazione dei contratti collettivi di lavoro. C'è una mozione la quale spiega perchè i piloti civili hanno scioperato. Essa dice fra l'altro che il datore di lavoro ha dimostrato di persistere in ripetute gravi violazioni delle norme contrattuali pattuite. Si denuncia anche l'iniquità del comporta-

mento dell'Alitalia. Esistono violazioni per quanto riguarda le ferie, i turni di lavoro; il personale è sottoposto ad una grave e seria usura che può ripercuotersi anche sul modo di espletare il servizio.

Anche in seno all'Alitalia, signor Vice Presidente del Consiglio, si pone lo stesso problema di tutte le fabbriche moderne. Il progresso tecnico deve trasformarsi in un progresso sociale, altrimenti esso diventa uno strumento di maggiore sfruttamento dei lavoratori. Sa che cosa avviene adesso? Per lo sviluppo della tecnica non è più necessario volare nè con il marconista nè con il motorista. Però, l'equipaggio deve fare sempre ciò che facevano i marconisti e i motoristi. La compagnia risparmia parecchio, ma i piloti hanno lo stesso stipendio di prima.

Non le dico poi quello che avviene quando fanno scalo a Kartum. Io la prego di vedere tutte queste cose, perchè il personale navigante è veramente, onorevole Cornaggia Medici, come è il personale delle maestranze di officina, un patrimonio prezioso ed invidiato a noi. Con i nostri piloti si può volare ad occhi chiusi in ogni tempo ed in ogni occasione, perchè hanno disciplina di vita ed in ogni momento rigida coscienza del proprio dovere. Io non ho visto mai un pilota italiano ubriaco; ne ho visti invece di altri Paesi. E meritano anche ogni attenzione e considerazione da parte del Governo tutti gli equipaggi, tutto il personale di volo, dal comandante alle *hostesses* ed agli *stewarts*. E così anche per le maestranze, per gli impiegati; insisterei a questo proposito che ci si fornisse qualche indicazione su come vanno le trattative per il rinnovo dei contratti collettivi di lavoro.

CARON, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Molto bene; lo faremo.

GIANQUINTO. Signor Presidente, io sto per finire ...

PRESIDENTE. Lei ha parlato quasi il 50 per cento del tempo che avevamo a disposizione!

GIANQUINTO. Onorevole Ministro, guardi, io aspettavo con ansia l'occasione di poter fare un discorso con lei: si ricorda, alla Camera, quante volte ho sollecitato la discussione di una certa interpellanza? Adesso l'occasione è venuta e non sono fuori tema. Si tratta dell'arsenale marittimo di Venezia. Lei ha rilasciato una cambiale a Venezia, onorevole Ministro, una cambiale che ha fatto il giro di tutte le calli di Venezia: il Governo si impegna a salvaguardare l'arsenale marittimo, così come a difenderne la produzione e l'efficienza. Ed io mi dicevo: sono promesse elettorali; eravamo nel 1956. Infatti poi è accaduto che, fatte le elezioni, la cambiale non è stata pagata: è stata protestata.

L'arsenale c'è, è vero, ma è l'ombra di quello che fu. Vada a Castello, senta, onorevole Ministro, cosa le dicono quei popolani, quelle popolane, quei bottegai, quei piccoli operatori economici di Castello, che vivevano con l'arsenale, questo immenso stabilimento che impiegava cinquemila operai, che era la testimonianza vivente di quella che fu la grandezza della Serenissima Repubblica. Lo avete ridotto a mille persone, meno di mille persone, che non hanno ancora alcuna sistemazione giuridica. Non si sa cosa si voglia fare di questa residua pattuglia di quella che fu la maestranza gloriosa del grande arsenale di Venezia.

Volete dare una sistemazione giuridica a queste persone? Volete o non volete, signor Ministro, mettere l'arsenale in condizioni di lavorare a costi economici? Sa ella, signor Ministro, che una buona parte del macchinario risale ancora alla guerra del 1915? Per forza di cose l'attività di questo arsenale non può essere economica; però avete l'obbligo di rinnovare queste strutture. Fino a che voi non lo farete, noi abbiamo il diritto di dire che le vostre promesse sono state soltanto un mezzo di pressione elettorale sulla popolazione di Venezia.

L'ultimo accenno, e termino. Abbiamo qui alcune istanze da parte dei commissari di leva, i quali lamentano che non hanno uno stato giuridico ed economico confacente alla loro situazione. In particolare sono retti da un ordinamento che non stabilisce una gerarchia, che non consente progressione di carriera, che permette che funzionari i quali esercitano le stesse funzioni ed hanno la stessa anzianità vengano remunerati con

trattamenti economici di gran lunga diversi, che ammette sperequazioni incomprensibili, attribuendo agli uni quello che si nega agli altri, consente che ad un ufficiale già in pensione all'atto del suo passaggio nel ruolo civile venga riconosciuto il diritto di percepire un trattamento economico superiore di tre gradi a quello riscosso a titolo di trattamento di quiescenza.

Sono queste le richieste, che noi riteniamo legittime, che essi presentano: il Governo, conformemente a certi impegni, intervenga presto con la presentazione di un disegno di legge per sanare questa situazione per la quale molti si lamentano.

Ho veramente finito, onorevole Presidente, e la ringrazio. Onorevole Caron, lei ricorderà la chiusa del mio intervento dell'anno scorso alla Camera.

PRESIDENTE. Lei ha nostalgia della Camera.

GIANQUINTO. In verità questo è un ambiente che mi intimidisce. Bisogna che faccia forza a me stesso per parlare, perchè ho il patema d'animo. Io l'altro anno dicevo: lei prima era uno di quelli che si batteva dal di fuori del Governo per ottenere l'autonomia dell'aviazione civile; adesso è al Governo e abbiamo in lei un ostaggio nel Governo: « o si opera la svolta e si provvede con grande rapidità all'approvazione della legge istitutiva dell'organismo autonomo, oppure, onorevole Caron, noi chiederemo la sua testa. O si mantiene fedele agli impegni assunti e si dà inizio ad una politica mercantile dell'aria, oppure ella, onorevole Caron, ha un obbligo solo, dimettersi ». Le dico ora, onorevole Caron: vediamo che cosa avverrà in quest'anno, ma se l'anno venturo tornassimo a discutere il bilancio della Difesa senza nulla di fatto, forse non parlerei; ma mi limiterei a deporre sul suo banco quel coltello giapponese che i nipponici usano per il *karakiri*. (*Vivi applausi dalla sinistra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Massimo Lancellotti. Ne ha facoltà.

MASSIMO LANCELLOTTI. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, per la migliore valutazione delle funzioni esplicate dalla Marina militare, tra cui, non ultime, quelle di natura economico-sociale, ritengo opportuno dare uno sguardo alla sua organizzazione attuale.

Occorre premettere che i provvedimenti adottati nello scorso esercizio per ottenere le maggiori possibili economie hanno avuto, a mio avviso, pratica attuazione.

La Marina italiana, come tutte le marine moderne, raggiunge i suoi fini non solo mediante le navi ma anche per mezzo di organizzazioni logistiche tra cui sono da ricordare gli arsenali, le direzioni del munizionamento, ed altri stabilimenti di lavoro che servono per mantenere in efficienza il naviglio. Ma più che questi enti logistici, desidero ricordare la funzione che la Marina militare esplica nel campo dell'istruzione ed in quello dell'addestramento del personale di carriera, volontario e di leva.

Desidero, quindi, ricordare le numerose istituzioni didattiche che tanto hanno servito e servono alla formazione del carattere e della cultura dei nostri ufficiali e dei nostri marinai: l'Accademia navale, che provvede alla formazione degli ufficiali del servizio permanente effettivo e di complemento di tutti i Corpi; l'Istituto di guerra marittima; l'Istituto idrografico, cui è affidata l'istruzione superiore tecnica degli ufficiali da destinare ai servizi idrografici; la Scuola di sanità che provvede alla formazione degli ufficiali medici e farmacisti, ed infine le Scuole C.E.M.M. che infondono gli elementi fondamentali della disciplina e dell'educazione militare, nonchè l'istruzione militare, marinaresca e professionale, ai giovani che hanno deciso di intraprendere la carriera militare nel Corpo degli equipaggi marittimi.

Il personale, così istruito, deve essere anche addestrato. Nelle Forze Armate moderne l'addestramento e, cioè, la formazione del personale in funzione della condotta e dell'impiego dei mezzi, è forse il problema principale. La Marina italiana raggiunge questo scopo per mezzo delle scuole e dei centri di addestramento in cui il militare, già istruito nelle scuole di cui poc'anzi ho parlato, segue il generale e rapido progresso evolutivo determinato dallo sviluppo della scienza e dalle sue ripercussioni sulla tecnica. A tali scuole

e centri partecipa un'altissima percentuale di tutto il personale della Marina militare, da quello specialista di leva, agli ufficiali che seguono i corsi di specializzazione. Data la importanza dell'addestramento, le spese di esercizio di tali centri e scuole sono alquanto modeste e possono ritenersi ampiamente ripagate dai brillanti risultati, che si esplicano in una migliore condotta ed efficienza delle navi e del materiale in genere ed in un più redditizio sfruttamento dei combustibili e delle munizioni. Si può senz'altro affermare, con giusta soddisfazione, che la preparazione del personale è stata portata ad un altissimo livello.

Ma tra i benefici di carattere sociale portati dalla Marina alla Nazione è da ricordare non solo la parte riguardante l'istruzione dei giovani, ma anche quella che riguarda la assistenza morale, l'educazione fisica e sportiva e l'attività ricreativa esplicate in favore del personale militare e civile. Debbo qui ricordare i circoli per i marinai, istituiti nelle sedi maggiori, i ricreatori, istituiti nelle sedi minori, le sale di proiezione cinematografica, i dopolavori dedicati soprattutto al personale civile.

Nella marina come nelle altre Forze Armate è combattuto l'analfabetismo, questa nostra piaga secolare, diminuita ma, purtroppo, non scomparsa. Attualmente le scuole per l'istruzione degli analfabeti sono funzionanti presso tutti gli enti ed i comandi che di tali scuole necessitano.

Grande importanza viene data nella Marina italiana all'educazione sportiva. L'allenamento fisico e l'esercizio dei principali sport non hanno solo lo scopo di servire da svago, ma anche quello di sviluppare le qualità fisiche e psichiche atte al combattimento. Pur non rientrando negli scopi dell'educazione fisica della Marina militare la formazione di campioni, sono stati selezionati e curati in questi ultimi anni elementi di grande valore che, senza godere di particolari agevolazioni o esenzioni dal servizio, hanno raggiunto risultati veramente notevoli dando prestigio anche in questo campo alle Forze Armate italiane. Debbo però ricordare che il nuoto, lo sport che ha per i marinai importanza capitale, non è diffuso e curato come si dovrebbe soprattutto per la mancanza di piscine. È ormai noto che l'insegnamento dei moderni stili di nuoto non può essere fatto in mare aperto. Due sole sono le piscine su cui può contare la Marina italiana: una in attività all'Accademia navale ed un'altra in costruzione alle Scuole C.E.M.M. di Taranto.

Anche la parte culturale non è trascurata. Una biblioteca centrale presso il Ministero, 7 biblioteche dipartimentali e 3 biblioteche di carattere scientifico presso l'Accademia navale, l'Istituto idrografico di Genova e la Commissione permnaente della Spezia, consentono al personale militare e civile della Marina di essere al corrente delle discipline tecnico-militari, giuridiche, economiche e finanziarie. Inoltre sono istituite presso quasi tutti gli enti a terra e su quasi tutte le navi le biblioteche-marinai ormai svecchiate e fornite di libri che trattano argomenti marinari, storici, avventurosi e che contengono opere di divulgazione scientifica molto richieste dai giovani. Numerosi enti, soprattutto le piccole navi e gli enti a terra isolati, quali le stazioni semaforiche e radiotelegrafiche, sono stati abbonati ai più diffusi periodici.

Ho parlato dell'istruzione, dell'addestramento, dell'assistenza fisica, sportiva e culturale. Desidero ora parlare dell'assistenza sanitaria veramente notevole sia in favore dei militari che dei civili, sia per quanto riguarda l'intervento d'urgenza sia per quanto riguarda le visite e le cure. Sono a questo proposito da ricordare le cure idropiniche, cui sono ammessi gratuitamente i militari che hanno ottenuto il riconoscimento della causa di servizio. Inoltre tutti gli enti sanitari della Marina militare svolgono attività assistenziali a favore delle famiglie degli ufficiali, sottufficiali e personale del C.E.M.M. Tale forma assistenziale si esplica sia attraverso gli « Ambulatori per famiglie » esistenti presso gli ospedali della Spezia e di Taranto e presso l'infermeria di Napoli, sia attraverso gli ambulatori E.N.P.A.S. in funzione presso gli ospedali militari di Venezia e la sede del Ministero in Roma. A Roma funziona anche un ambulatorio ove ricevono l'assistenza sanitaria i familiari dei Caduti in guerra e gli ufficiali ed i sottufficiali « sfollati » che, con le loro famiglie, non hanno diritto all'assistenza E.N.P.A.S.

Presso l'infermeria della Maddalena, ove manca un ospedale civile, vengono ricoverati e curati, in base ad una convenzione con il Comune, anche i cittadini bisognosi di cure chirurgiche.

In materia di assistenza sanitaria occorre mettere in risalto quanto la Marina sta facendo per la benefica opera delle donazioni volontarie del sangue. Una banca del sangue della Marina è in funzione presso l'Ospedale marittimo di Taranto. È prevista una seconda banca del sangue presso l'ospedale di La Spezia. È attuata un'attiva collaborazione con il Centro nazionale trasfusori di Roma, sia con la partecipazione scientifica e tecnica degli ufficiali e dei sottufficiali del servizio sanitario della Marina, sia con donazioni volontarie di sangue da parte del personale militare. Un esempio sull'efficacia di questa collaborazione: un'operazione di prelievo volontario di sangue tra i militari dipendenti dal Dipartimento della Spezia ed imbarcati su navi colà dislocate ha procurato al Centro nazionale del sangue di Roma 330 litri di sangue.

La cura della Marina per il personale ad essa affidato si esplica anche in forme più elementari, ma non meno importanti; sulle navi più recenti, ad esempio, è stato adottato, in luogo del tradizionale rancio, il sistema di somministrazione individuale del vitto che, normalmente più gradita dagli equipaggi, consente la massima libertà di orario nella somministrazione dei pasti.

Ai 927 alloggi I.N.C.I.S. già costruiti ed assegnati sono da aggiungere 1.571 alloggi demaniali così ripartiti: 613 alloggi per ufficiali e 958 alloggi per sottufficiali. Si ha pertanto una disponibilità complessiva di 2.498 alloggi.

Sempre in tema di organizzazione della Marina militare, occorre ricordare le importantissime funzioni esplicate dal personale civile composto da oltre 7.000 impiegati e da oltre 23.000 salariati.

In questa massa ingente di operai l'armonia qualitativa è stata turbata dalla legge sull'esodo volontario, tuttora in vigore, che ha privato e sta privando gli arsenali e gli altri stabilimenti di lavoro degli operai più specializzati. Cosicchè in talune specialità di mestieri si ha carenza di personale. Per ovviare a tale inconveniente si provvede mediante le scuole degli allievi operai che, nelle principali sedi della Marina, esplicano la benefica funzione di « qualificare » i giovani a vantaggio sia degli stabilimenti di lavoro della Marina militare che dell'intero ciclo produttivo della Nazione. L'altro mezzo di cui la Marina si avvale per procurarsi operai delle specialità in cui esiste carenza, sono i corsi di riqualificazione con cui i salariati vengono istruiti nei mestieri più ricercati.

Per terminare, onorevoli colleghi, richiamo la vostra attenzione sulla fisionomia generale del bilancio della Marina militare per l'esercizio 1958-59: per il personale militare le spese relative agli stipendi ed assegni sono 17 miliardi e 761 milioni, per il personale civile sono 26 miliardi e 589 milioni; il mantenimento del personale militare comporta un onere di 7 miliardi e 321 milioni; alle costruzioni navali sono devoluti 15 miliardi circa, ed all'approvvigionamento dei materiali e dei prodotti petroliferi 11 miliardi e 84 milioni. Da queste cifre appare quanto le spese generali siano maggiori di quelle destinate all'armamento. Basta pensare che una sola moderna unità, un solo cacciatorpediniere di 2.800 tonnellate, costa oltre 12 miliardi, un avviso-scorta 7 miliardi, una vedetta antisommergibili 2 miliardi.

L'esame del bilancio rivela altresì che gli stanziamenti sono appena sufficienti al mantenimento in servizio del personale, alla manutenzione del materiale ed al programma navale in atto, per cui la realizzazione è però indispensabile conservare e possibilmente incrementare per i prossimi esercizi le assegnazioni straordinarie disposte in favore della Marina.

Nel concludere mi onoro ricordare l'opera che ogni giorno gli Stati Maggiori, gli equipaggi e tutto il personale militare e civile della Marina svolgono con sapienza, con disciplina e con alto senso del dovere al servizio della nostra amata Patria. (*Applausi dalla destra. Numerose congratulazioni dalla destra e dal centro*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Gatto. Ne ha facoltà.

GATTO. Prendendo lo spunto dall'intervento del senatore Gianquinto in materia di aviazione civile, desidero sottolineare alcuni aspetti dell'insufficienza tecnica dei servizi aerei civili sulla linea Roma-Palermo. È noto a tutti coloro che per ragioni di necessità devono servirsi spesso di questa linea aerea, che gli apparecchi in servizio sono ancora i vecchi « Dakota », i DC 3, che più volte la stessa Alitalia o la LAI hanno segnalato come sorpassati, sottoposti ad un logoramento che non permette la perfetta sicurezza sulla loro efficienza di linea. Ci fu anzi un periodo in cui la LAI e l'Alitalia sottoposero al Governo la necessità di dotazione di apparecchi più moderni e veloci, quali i quadrimotori « Viscount » e bimotori « Metropolitan ». Ricordo che la velocità di crociera dei DC 3 arriva appena a 300-350 chilometri al massimo.

Nei giorni scorsi un incidente su uno di questi apparecchi di linea, per fortuna senza conseguenze immediate, ha richiamato l'attenzione dell'opinione pubblica sulle condizioni di scarsa sicurezza in cui si svolge tale servizio di linea aerea civile. Un DC 3, poco dopo la partenza da Roma, ha avuto uno dei motori in avaria irreparabile ed ha fatto appena in tempo ad atterrare sul campo di Ciampino. Si tratta di apparecchi che più volte sono stati dichiarati inidonei ad assolvere un servizio di linea su un percorso non troppo breve.

L'Alitalia ha già in dotazione degli apparecchi più moderni. Però alla messa in servizio di tali apparecchi si oppongono le condizioni di alcuni nostri campi di aviazione; tra questi, principalmente il campo di aviazione di Palermo Boccadifalco, assolutamente inadatto ad accogliere apparecchi di tale velocità, che richiedono sia in partenza che in arrivo delle piste molto lunghe. Quando l'Alitalia, ad un certo momento, prospettò la minaccia di sospendere il servizio Roma-Palermo, si andò alla ricerca di un campo che offrisse garanzie sufficienti per la messa in servizio degli apparecchi più veloci. Il campo era stato trovato, ed era il vecchio campo, una volta campo militare, di Chinisia, meglio detto Trapani-Marsala. L'utilizzazione di tale campo, e degli apparecchi più veloci che ho poco fa ricordato, avrebbe permesso di ridurre la durata del viaggio tra Roma e la Sicilia di circa mezz'ora: un margine di tempo che avrebbe consentito tranquillamente di unire tale campo, destinato al servizio della Sicilia occidentale, con i centri minori, o a mezzo di elicotteri, o a mezzo degli stessi apparecchi DC-3 ormai declassati.

Si sono fatte avanti delle rivendicazioni, diciamo di campanile, da parte di Palermo, la quale ha ottenuto che in un programma di nuove costruzioni fosse incluso un campo di atterraggio molto vicino alla città, quello di Cinisi. Questo campo è già in costruzione, ma appena agli inizi. Si prevede che la durata di questi lavori sarà non inferiore a due o tre anni, ed in questi due o tre anni i numerosi viaggiatori che sono costretti a a servirsi delle linee aeree Roma-Palermo dovrebbero ancora viaggiare con DC-3.

Noi chiediamo al Governo che vengano presi, in attesa del termine della costruzione del campo di Cinisi, dei provvedimenti atti a rassicurare intanto l'opinione pubblica, che è già entrata in allarme in seguito al recente episodio per fortuna non grave; ma atti soprattutto a dare un'attrezzatura moderna a questo servizio, che non è affatto di secondaria importanza. Si faccia pure capo al campo di Chinisia Trapani-Marsala e si colleghi questo campo con quelli viciniori, quale quello di Boccadifalco, e quello eventualmente di Pantelleria, con un servizio di elicotteri o di apparecchi di minore portata.

Noi riteniamo che tutti questi problemi inerenti alla sicurezza ed all'efficienza delle linee aeree civili siano legati al più grosso problema, cui accennava il senatore Gianquinto, della costituzione del Commissariato civile. Il nostro Gruppo, il Gruppo socialista, insiste presso il Governo affinchè il problema sia posto in discussione al più presto ed affinchè sia realizzato finalmente il Commissariato dell'aviazione civile.

Noi non possiamo più oltre sopportare che le esigenze del servizio civile vengano ogni giorno di più posposte a quelle di carattere militare. Io ricorderò che molto vicino all'aeroporto che ho nominato poco fa, quello di Chinisia Trapani-Marsala, sta sor-

gendo un grossissimo aeroporto, quello di Marausa, destinato alla N.A.T.O. A quest'ultimo non sono stati risparmiati nè spese, nè investimenti, nè la celerità con cui vengono condotti avanti i lavori; talchè è da ritenere che per il completamento dell'aeroporto civile di Chinisia, l'aeroporto che potrà accogliere tranquillamente i quadrimotori transoceanici, ci vorrà un tempo almeno doppio di quello che si ritiene necessario al completamento dell'aeroporto della N.A.T.O.

Il Commissariato civile, ne siamo certi, darà una spinta nuova all'ammodernamento delle attrezzature delle linee aeree; ed è per questo che l'attenzione del Governo è richiamata da noi verso la soluzione di questo problema di fondamentale importanza, e per lo sviluppo turistico in Italia, e per la sicurezza delle linee di navigazione. (*Applausi dalla sinistra. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Debbono ancora essere svolti alcuni ordini del giorno.

Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Nencioni.

GRANZOTTO BASSO, *Segretario*.

« Il Senato,

con riferimento al detto « sistema aeroportuale di Milano » che si compone in ipotesi: 1) dell'aeroporto Malpensa, lontano dal centro cittadino, in zona accessibile con difficoltà per mancanza di collegamento diretto; tecnicamente non raccomandabile e per la vicinanza delle Alpi e per la immediata vicinanza dell'aeroporto militare di Cameri; 2) dell'aeroporto Forlanini declassato nel sistema come « complementare »;

preso atto della carenza di aiuto da parte dello Stato contrariamente a quanto avvenuto per la soluzione di Roma, Genova, Venezia;

impegna il Governo:

a risolvere l'annosa questione con sistemazione definitiva ed efficiente dell'aeroporto Forlanini come unica soluzione logica, economica, in armonia con i canoni tecnici;

a disporre mezzi finanziari adeguati al valore economico delle opere necessarie ad elevare l'aeroporto alla massima classe sì da poter accogliere i più moderni e veloci mezzi aerei ».

PRESIDENTE. Il senatore Nencioni ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

NENCIONI. Onorevoli colleghi, dopo la discussione generale, nella quale questi problemi aeroportuali sono stati trattati ampiamente, avrei anche evitato di prendere la parola, se l'ordine del giorno proposto non contenesse un problema di grandissima importanza per tutta l'economia nazionale: l'attuazione del cosiddetto « sistema aeroportuale di Milano ». Questione che risale a molti anni e appare nella sua realtà *ictu oculi* a chiunque scenda a Milano all'aeroporto della Malpensa e si avvicini a questa grande città attraverso questa porta d'ingresso.

L'aeroporto oggi sembra che sia un cantiere, fino a ieri era paragonato ad un piccolo aeroporto di un paese sperduto del Brasile o dell'Argentina, senza servizi, senza collegamenti, senza un qualsiasi segno che potesse indicare la vicinanza di una metropoli. La Malpensa, è evidente, non è l'aeroporto di Milano.

La storia di questo sistema aeroportuale inefficiente (lo chiamo sistema perchè si è voluto ulteriormente usare questa espressione che a mio avviso non rispecchia la realtà) è nata da un contrasto campanilistico. Questa Assemblea ricorderà che molti anni fa il senatore Facchinetti pensò, propose ed attuò l'aeroporto di Busto. Si creò la società per azioni « Aeroporto di Busto » che visse stentatamente perchè la lontananza dai centri abitati, la carenza assoluta di servizi e di assistenza al volo, l'inaccessibilità dalla autostrada, rendevano quell'aeroporto poco funzionale, come del resto è attualmente.

Malgrado gli inizi poco incoraggianti si decise di creare un grande aeroporto che dovesse servire tutte le provincie lombarde,

senza pensare che l'aeroporto della Malpensa, non solo nella sua attuale situazione, con gli attuali collegamenti, ma anche se fossero attuati i collegamenti che sono in progetto, non potrà mai servire le provincie lombarde. Ad eccezione delle provincie di Como, di Varese e di Milano, tutte le provincie lombarde sono lontanissime, per cui l'aeroporto è inaccessibile.

Il sorgere di questa aerostazione, il crearsi di interessi attorno ad essa, attorno alla società « Aeroporto di Busto », in netto contrasto con gli interessi milanesi e delle altre provincie lombarde ha fatto sì che si creasse una situazione che, per brevità, non voglio illustrare all'Assemblea, perchè nota ed anche perchè i limiti di tempo riservati agli ordini del giorno non lo consentono. Tale errore di concezione ha creato una situazione di contrasto ed una lotta continua, vorrei dire feroce, senza quartiere, all'unico aeroporto di Milano, il « Forlanini », che è stato il primo aeroporto d'Europa, non so se del mondo, ad avere una pista di cemento.

L'aeroporto « Forlanini », di fronte a questa situazione di carattere economico e politico ha vissuto di una vita veramente asfittica. Dal sorgere della nuova situazione, da otto anni, è stato boicottato, indicato come inadatto dal punto di vista tecnico-funzionale, per le condizioni atmosferiche, per la nebbia o i venti che impedirebbero il regolare funzionamento dell'aeroporto nelle varie stagioni. Sono stati creati dei fantasmi contro cui si combatteva, si è combattuto e si combatte ancora oggi aspramente. E debbo dire che si deve proprio alla competenza, alla sagacia, alla costanza del sottosegretario onorevole Caron se questi fantasmi sono stati allontanati, e gliene do volentieri atto. Durante la crisi Forlanini-Malpensa non v'era settimana che l'onorevole Caron non venisse a Milano a far valere l'interesse generale contro la volontà della S.E.A. Società per azioni, succeduta alla Società per azioni Aeroporto di Busto. Non voglio addentrarmi nel dedalo delle lotte che si sono combattute. Mi limiterò soltanto ad esporre la situazione quale appare attualmente.

Ho parlato di fantasmi. Ebbene, l'aeroporto della Malpensa, vecchio e glorioso aeroporto, dista 50 chilometri dal centro cittadino, di cui una trentina su autostrada, gli altri in un dedalo di vie, a percorrere le quali occorre maggior tempo che non a percorrere l'autostrada stessa.

BENEDETTI. I chilometri sono molto meno.

NENCIONI. Si vede che gli interessi della Malpensa sono arrivati a cambiare la topografia.

CORNAGGIA MEDICI, *relatore*. Trentuno più otto non fa cinquanta.

NENCIONI. Ne deve aggiungere 7; ma che siano quarantasei o cinquanta, sta il fatto che per raggiungere la Malpensa da Milano, occorre un'ora piena dall'inizio dell'autostrada. L'aeroporto della Malpensa, per condizioni atmosferiche, è allo stesso livello del Forlanini. Anzi, quando fu fatta un'indagine da parte di una commissione di tecnici, si rilevò al Forlanini le condizioni atmosferiche erano migliori che non alla Malpensa, perchè si rilevò che nella brughiera vi sono banchi di nebbia che in cinque minuti possono coprire l'aeroporto e rendere impossibili gli atterraggi non strumentali.

Comunque, qui non si tratta di preferire una soluzione e di boicottarne un'altra. Osservo soltanto (e sono dati che non potranno essere smentiti) che, con la soluzione attuale, Milano ha tre primati negativi: 1) l'aeroporto più lontano dal centro cittadino del mondo, seguìto a distanza da una città del Canadà; 2) Milano è l'ultima città d'Europa per l'intensità di traffico aereo; 3) Milano è l'ultima città del mondo per coefficiente di aumento del traffico aeronautico.

Dobbiamo conoscere questo problema non per una critica, ma solo per arrivare a soluzioni che rendano l'aeroporto di Milano efficiente: obiettivo che deve stare a cuore a ciascuno di noi. Ora, se non vi fossero altre ragioni, questi tre primati negativi vi dimostrano che qualcosa non funziona. Non è lo-

gico pensare che la clientela mondiale non preferisca l'aereo per arrivare a Milano per ragioni diverse. Ciascuno di noi è arrivato o è partito o è andato a prendere qualcuno alla Malpensa e conosce per esperienza diretta la realtà.

D'altra parte, la soluzione proposta recentemente per interessamento del sottosegretario onorevole Caron, prevede il potenziamento del Forlanini, limitato alla classe B 1. Questa classe prevede una pista non superiore ai 2.500 metri e che non arrivi a sopportare il peso di 45 tonnelate per ruota, mentre gli aeroporti di classe superiore A 1 (norme I.C.A O.) hanno una pista di oltre 2.500 metri che sopporta un peso di 45 tonnellate per ruota.

Questa soluzione avrebbe dovuto accontentare i cosiddetti « malpensanti » ed i benpensanti (Forlanini), ma la soluzione non è quella ideale: si è voluto creare così la complementarietà dei due aeroporti, cioè, a mio avviso: aeroporto principale la Malpensa, aeroporto complementare, Forlanini.

Ma, egregi colleghi, questa soluzione di compromesso, ottenuta o imposta dall'onorevole sottosegretario Caron, di fronte alla situazione difficile che ha trovato, dimostra che altra soluzione sarebbe auspicabile.

La costruzione di una seconda pista all'aeroporto della Malpensa, parallela alla prima ed a distanza non regolamentare cioè tecnicamente non ortodossa...

CARON, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Sono 810 metri, senatore Nencioni. (*Interruzione dell'onorevole relatore*).

NENCIONI. Risponderò poi anche a lei, onorevole relatore: ella mi invita a nozze. Soluzione ripeto che si dimostra fallace, anche dal punto di vista economico. Si spendono miliardi per il potenziamento dell'aeroporto della Malpensa, con la costruzione di una seconda pista e portando la prima pista a 4 mila metri, per accogliere i quadri-getti e i moderni velocissimi aerei. Si destina l'aeroporto della Malpensa, così potenziato, come aeroporto intercontinentale, mentre il Forlanini dovrà essere utilizzato come aeroporto declassato.

Non sarei intervenuto nella discussione e non avrei presentato l'ordine del giorno se non avessi letto attentamente la relazione dell'onorevole Cornaggia Medici, dove, a proposito della sistemazione della rete aeroportuale di Milano si dice: « Le infrastrutture dovranno al più presto, specie a Fiumicino ed a Malpensa »... (questa è sempre stata la carenza di questi 10 anni trascorsi in discussione)... (*Interruzione dell'onorevole relatore*).

NENCIONI... « Essere adeguato per la ricettività » (continua la relazione) « su lunghissime piste, dei grandi quadri-getti spinti a velocità parasoniche. A Fiumicino i lavori, sia pure a stento, continuano », eccetera. « Alla Malpensa è quasi terminata la pista di rullaggio e tracciata la grande pista, ed è in via di realizzazione l'aerostazione. Potrà fra breve essere rafforzata ed allungata fino a circa 4 mila metri l'antica pista, mentre l'aeroporto sarà collegato » (anche questo è un sogno) « all'autostrada dei laghi da un nuovo veloce tracciato. A Linate sono in corso i lavori per la realizzazione di una nuova pista » (è un *lapsus* freudiano rivelatore).

Questa questione è viva ormai da 10 anni in sede comunale e provinciale, ed in tali sedi, come ben sa l'amico Cornaggia Medici, si è dato fiato alle trombe per la Malpensa e solo una tenue voce si è levata per il Forlanini. Quest'ultimo aeroporto ha subìto quello che era nelle previsioni (non dico della volontà) dei « malpensanti »; cioè è vissuto asfittico ed oggi è chiuso. La Malpensa vive ancora con i suoi difetti e con le sue poche doti. Dunque, se dovesse essere adottata la soluzione di compromesso col potenziamento della Malpensa e la limitazione dell'aeroporto Forlanini ad una pista di 2.200 metri, elevato a categoria B 1 secondo la classificazione I.C.A.O., il Forlanini sarà destinato al traffico europeo e nazionale e la Malpensa soltanto al traffico intercontinentale. Ma avremmo così male impiegate forti somme alla Malpensa col risultato che 90 per cento del traffico graverà sul Forlanini ed il 10 per cento sulla Malpensa.

Questa soluzione, in realtà, si otterrà con i criteri che sono alla base di quegli interessi che sono stati difesi in sede locale. È una soluzione di compromesso che ha voluto contemperare un errore iniziale con una soluzione che avrebbe potuto veramente dare a Milano un aeroporto efficiente, che attualmente Milano non ha. Se Milano avrà il Forlanini, secondo le assicurazioni ed i criteri che sono stati anche recentemente sottolineati dal sottosegretario Caron, fatalmente l'aeroporto della Malpensa, con il solo traffico intercontinentale, non potrà resistere, sarà una gestione passiva con un movimento irrisorio di 5 o 6 aerei per settimana.

CARON, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Lei ha poca fiducia in Milano.

NENCIONI. Onorevole Caron, lei mi insegna che per gli aeroporti intercontinentali, la politica aeronautica di tutto il mondo è diretta a concentrare il traffico in pochi ed attrezzati aeroporti, perchè le velocità diminuiscono le distanze e c'è necessità di grandi aeroporti intercontinentali. Con i « Boeing 707 », con i velocissimi « D.C.-8 », i « Caravelle », apparecchi che il prossimo anno saranno in funzione, i «piccoli » aeroporti intercontinentali non potranno svolgere alcuna utile funzione.

Pertanto, onorevoli colleghi, proponendo quest'ordine del giorno, avevo suggerito — e ritengo che sia inattuabile dopo le decisioni che sono state prese — di potenziare veramente l'eroporto Forlanini, distante sette chilometri dal centro di Milano e tre chilometri dalla periferia, raggiungibile con cinque minuti in luogo dell'ora e mezza o dell'ora necessaria per raggiungere l'aeroporto alla Malpensa.

CORNAGGIA MEDICI, *relatore*. Io ci metto mezz'ora.

NENCIONI. Si vede che lei vola. Io non riesco mai ad andarci se non in un'ora e venti o in un'ora e trenta. Quando uno parte da casa per andare alla Malpensa deve calcolare perlomeno due ore di tempo morto. Calcolano due ore di tempo anche tutte le società di navigazione aerea. Ed hanno ragione, perchè l'attraversamento cittadino può portare a perdite di tempo superiori a quelle che sono preventivate.

Comunque, io non sono contrario all'esistenza dell'aeroporto della Malpensa. Sono contrario ad una soluzione che è illogica, che è di compromesso, che è soprattutto antieconomica.

A questo punto mi sia permesso di rispondere brevissimamente, signor Presidente, alle osservazioni che mi ha fatto l'amico Cornaggia Medici. Si è parlato di coni di attesa, di aree di avvicinamento o di canali o di assi di avvicinamento. La realtà però è questa: la Malpensa si trova in una situazione geografica che cozza con i più elementari canoni e le più elementari norme di sicurezza. La Malpensa si trova vicino ad una chiostra di monti. (*Interruzione del senatore Santero*). Onorevole collega, ci sono delle esigenze di avvicinamento meramente tecniche e che non dovrebbero essere discusse da noi: dovremo limitarci a seguire i canoni tradizionali. Vi sono delle relazioni di commissioni tecniche che questo hanno rivelato. Vi sono anche i pareri delle singole società di navigazione delle quali nessuna, ad eccezione dell'*Air France*, ha dato parere favorevole a tale situazione orografica per la necessità di avere spazi liberi e non incontrare degli ostacoli specialmente quando, come avviene spesso, anche nella brughiera, ci si deve servire della navigazione strumentale e non si debbano avere degli ostacoli che comunque interferiscono negativamente con questa navigazione.

Inoltre c'è la vicinanza dell'aeroporto militare di Cameri, con gli aerei a reazione che qualche volta impediscono l'atterraggio di quelli civili e che fanno stare in logorante circuito di attesa gli aerei in fase delicata di atterraggio alla Malpensa. Particolari situazioni meteorologiche, come quella delle nebbie vaganti che qualche volta avvolgono l'aereo nel giro di pochi minuti, depongono negativamente.

Tutti questi difetti il Forlanini non li ha. Potrà averne degli altri per la vicinanza del-

la città, ma questi difetti sono i famosi fantasmi creati dalla fervida fantasia degli avversari della soluzione Forlanini. Ciascuno di voi infatti conoscerà, per esempio, uno dei più grandi aeroporti del mondo che è l'aeroporto Tempelhof di Berlino, situato nel centro della città: la vicinanza degli alti palazzi della Berlino centrale certo non impedisce che sia uno dei più grandi, efficienti e funzionali aeroporti del mondo.

Dopo questa prima parte, passo brevemente a trattare la seconda, che è più importante e sulla quale del resto credo che siamo d'accordo.

Domando soltanto, onorevole Segni e onorevole Caron, per quale ragione nessun sacrificio si è fatto per questo sistema aeroportuale di Milano. Perchè gli enti locali devono provvedere direttamente, per non superare formalmente i limiti posti dall'articolo 300 della legge comunale e provinciale, attraverso enti, società private, cioè attraverso indebitamenti indiretti, per finanziare le opere più che mai necessarie e non è possibile invece arrivare ad un finanziamento efficiente, quando — non voglio far questioni di campanile — Roma e Genova hanno avuto ampi e sostanziali aiuti! Per quale ragione non si deve arrivare ad un efficiente aiuto, che possa dotare Milano, la capitale economica d'Italia, quella che auspichiamo sia la capitale del Mercato comune, di un aeroporto degno di tal nome ed evitare l'onta di una carenza funzionale?

E ciò anche per una ragione che ha la sua grande importanza. Quando si è trattato di varare il progetto della seconda pista sulla Malpensa, si è affermato: vi ostano ragioni tecniche, ma questo non è importante, vi è necessità assoluta di una seconda pista. Ed io ricordo le gravi parole dette dal sindaco Ferrari in Consiglio comunale che invitano alla meditazione. Non so se la visione pessimistica corrisponda alla realtà, anzi non lo credo affatto, ma il Sindaco espresse questi concetti: se non provvediamo di urgenza, potremmo pentirci di non aver evitato una disgrazia perchè la pista della Malpensa si trova in pessime condizioni di funzionalità. Il sindaco Ferrari, con accenti drammatici, ha insistito perchè fosse creata la seconda pista per questa presunta situazione di pericolo, non volendo dirottare su Torino il traffico che si articola su Milano (ha confessato apertamente e fra le righe che Torino non auspicava di trattenere definitivamente il traffico aereo milanese). Non credo ad una situazione di pericolo, ma è stata ventilata.

CORNAGGIA MEDICI, *relatore*. Siccome queste parole che lei pronuncia qui possono avere una diffusione fuori, è bene che sia precisato questo: che una delle ragioni per le quali si voleva fare la seconda pista era per apprestare immediatamente una pista di 4 mila metri, perchè i getti già si affacciano sul cielo di Milano. Bisogna poi anche provvedere al rafforzamento delle piste, che hanno bisogno ogni tanto di un restauro.

CARON, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Lei può ben capire che il Governo e l'amministrazione dello Stato sarebbero degli incoscienti se consentissero l'uso della pista numero uno avendo dei timori di questo genere. È una vecchia pista che bisogna rifare, ma attualmente può ricevere aerei di qualsiasi tipo. Saremmo, ripeto, degli incoscienti in caso contrario.

NENCIONI. Mi fa piacere di saperlo. Ma ho voluto sottolineare che, nel momento in cui si dovevano prendere delle decisioni per la costruzione della seconda pista, una delle ragioni proposte, la più spettacolare, era stata quella della necessità di evitare un pericolo incombente.

CARON, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Il Sindaco sottolineava che era necessario averla rapidamente, come l'avrete. Può darsi che egli sia stato più o meno pessimista. Ma, ripeto, è bene che diciamo assolutamente la verità; per grazia di Dio non c'è nessun pericolo; stiamo attenti a queste cose; abbiamo fatto sondaggi ripetutamente: per l'esattezza in 13 mesi sono stati fatti tre sondaggi.

NENCIONI. È esatto, venne sospeso anche il traffico alla Malpensa per questi necessari sondaggi. Non potevo tuttavia tacere quanto era stato prospettato. Rispondeva, se non altro, ad uno stato d'animo che, per quanto concerne la coscienza aeronautica, ha la sua importanza.

Concludendo, io vorrei che fosse evitata agli enti locali — la Provincia e il Comune — questa ricerca affannosa di mezzi, in una situazione di bilancio comunale non certo brillante; chiedo un efficiente contributo alla funzionalità del sistema aeroportuale, un contributo alla più grande città economica d'Italia. (*Applausi dalla destra. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'ordine del giorno del senatore Montagnana.

RUSSO, *Segretario*:

« Il Senato,

conscio della necessità di porre fine alla grave, anacronistica situazione nella quale si trovano gli operai dipendenti dallo Stato e in particolare dal Ministero della difesa, per i quali è ancora in vigore lo stato giuridico, tipicamente fascista, del 1924;

impegna il Governo a presentare al più presto un disegno di legge che soddisfi le giuste rivendicazioni di questi lavoratori;

e a far sì che, nell'attesa, non vengano più ammessi, negli stabilimenti di Stato, nè la politica di discriminazione seguita in questi ultimi anni, nè l'applicazione in tali stabilimenti del sistema del « contratto a termine » il quale è in contrasto, tra l'altro, con l'articolo 2097 del Codice civile ».

PRESIDENTE. Il senatore Montagnana ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

MONTAGNANA. Sarò molto breve, benchè la trattazione completa dell'argomento al quale si riferisce il mio ordine del giorno richiederebbe un tempo assai più lungo di quello che ora mi è concesso e perchè, d'altra parte, una trattazione esauriente di tale argomento avverrà senza dubbio — e speriamo presto — quando, o per iniziativa del Governo o per iniziativa di parlamentari, si discuterà il nuovo statuto degli operai dipendenti dello Stato. Mi limiterò perciò, ora, ad esaminare un solo aspetto della questione: quello che si riferisce alla difesa dei diritti sindacali e, in generale, della libertà all'interno delle aziende di questi lavoratori.

Circa due anni or sono, se ben ricordo, discutendosi appunto di libertà nelle fabbriche — ma, in quel caso, di fabbriche di proprietà privata — l'onorevole Segni, allora Presidente del Consiglio, fece alla Camera dei deputati, un discorso press'a poco uguale, nel contenuto, a quello che ci ha fatto ieri, a questo proposito, l'onorevole Tambroni. Egli dichiarò, cioè, che non gli risultava che nelle fabbriche italiane avvenissero quotidianamente degli arbitrii, dei soprusi, degli atti in contrasto flagrante con lo spirito e con la lettera della nostra Costituzione.

Orbene, io voglio sperare che l'onorevole Segni, quale Ministro della difesa, non vorrà dichiarare, oggi, che egli ignora quanto avviene negli stabilimenti della Spezia, di Taranto, di Torino e di molte altre città di italiane, che dipendono dal suo Ministero.

Egli non può, infatti, ignorare che i suoi predecessori — mi riferisco in modo specifico agli onorevoli Pacciardi e Taviani — hanno dato l'esempio a tutti gli industriali italiani di una politica, all'interno degli stabilimenti di Stato, basata sulla discriminazione, sulle rappresaglie politiche e sulla violazione delle leggi.

Già è stato ricordato stamane come negli stabilimenti di Stato sia tuttora in vigore il famigerato statuto giuridico, tipicamente fascista, del 1924, vale a dire di 34 anni or sono. È, credo, perfino superfluo segnalare l'assoluta necessità che venga posto fine al più presto a questo stato di cose; l'assoluta necessità che venga elaborato ed approvato al più presto, dal nuovo Parlamento, nello interesse di questi operai, un nuovo statuto che corrisponda all'attuale situazione italiana e che sia improntato allo spirito della Costituzione della Repubblica. Ma per in-

tanto occorre porre fine, subito, immediatamente, ai fatti più gravi e scandalosi avvenuti fino ad ieri, fino ad oggi, negli stabilimenti della Difesa. È uno scandalo, infatti, che migliaia — dico migliaia — di ottimi operai, giovani e anziani, molti dei quali eccezionalmente capaci nel loro mestiere che non avevano mai mancato ai loro doveri di lavoratori e di patrioti, siano stati cacciati, negli ultimi anni, da questi stabilimenti, con i più vari pretesti e con i metodi più diversi, soltanto perchè conosciuti come comunisti, come socialisti, oppure semplicemente come militanti fedeli ed attivi dell'organizzazione sindacale di classe. È uno scandalo, per esempio (non voglio citare che un solo caso, ma potrei citarne decine e decine), che l'operaio Florindo Lemma, dell'arsenale di Taranto, licenziato dai fascisti nel 1934 a causa delle sue idee politiche, poi riassunto nel 1944, sia stato poi nuovamente cacciato dallo stesso arsenale e per analogo « reato » nel gennaio del 1957. È uno scandalo che venga applicata, nello arsenale della Spezia, non solo la perquisizione di operai all'uscita dello stabilimento a piacimento dei guardiani, ma anche al momento dell'entrata nello stabilimento, il che non è assolutamente tollerabile, tanto più che si giunge in alcuni casi fino a frugare nei portavivande e nei portafogli dei perquisiti. Chiunque, come me, abbia lavorato nelle fabbriche, sa quanto questi metodi ripugnino alla coscienza degli operai ed offendano la loro dignità di uomini e di lavoratori. Quasi ciò non bastasse, è sufficiente durante queste perquisizioni vengano trovati, non dico manifestini di propaganda, ma anche solo delle convocazioni sindacali, perchè l'operaio, reo di un tale delitto, sia severamente punito.

Voglio augurarmi che l'onorevole Ministro della difesa eviti di dichiarare anche questa volta di ignorare questi fatti.

Ma l'aspetto più grave della situazione degli operai che dipendono dallo Stato continua ad essere il sistema dei contratti a termine, che dura appunto dal 1924 e che rappresenta l'arma più perfida e più efficace contro i diritti e contro la libertà dei lavoratori e che costituisce, come è noto, un'aperta violazione della legge. L'articolo 2097 del Codice civile dice infatti testualmente: « Il contratto di lavoro si reputa a tempo indeterminato se il termine non risulta dalla specialità del rapporto o da atto scritto. In quest'ultimo caso l'apposizione del termine è priva di effetto se è fatta per eludere le disposizioni che riguardano il contratto a tempo indeterminato ».

Se si pensa che vi sono migliaia di operai, dipendenti dallo Stato, che da anni ed anni continuano a vivere sotto la spada di Damocle del contratto a termine in violazione della legge, non si può non provare un senso di vergogna e, diciamolo pure, anche di indignazione nei confronti dei Governi e delle maggioranze parlamentari che si sono succeduti negli ultimi anni. Come potrà il Governo fare rispettare le leggi agli industriali italiani (dato, ma non concesso, che abbia questa intenzione), se esso per primo viola continuamente le leggi in difesa dei diritti dei lavoratori? Nè si ripeta, per carità!, quello che, con spirito di parte e di fazione l'onorevole Fanfani ha detto pochi giorni or sono in quest'Aula, vale a dire che lo Stato ha il diritto e il dovere di eliminare dai suoi stabilimenti coloro che non offrono, secondo il giudizio insindacabile del Governo, sufficienti garanzie di patriottismo: vale a dire, secondo l'onorevole Fanfani, i comunisti, i socialisti e gli elementi più attivi della C.G.I.L. Poichè è a questi operai che si riferiva l'onorevole Fanfani, io ricorderò che, allorchè l'onorevole Fanfani faceva l'apologia del fascismo, del razzismo e dell'alleanza nazifascista, decine di operai comunisti dell'arsenale della Spezia andavano per anni in galera e nelle isole di confino per difendere la libertà e l'onore dell'Italia. E che quando, durante la lotta di liberazione, l'onorevole Fanfani dormiva i suoi sonni tranquilli nella Svizzera ospitale e neutrale, la maggior parte degli operai licenziati negli ultimi anni dall'arsenale della Spezia combattevano con le armi alla mano contro i tedeschi e salvavano con il rischio della loro vita gli impianti dello stesso arsenale.

Basta dunque con le discriminazioni, i soprusi e gli insulti contro la parte migliore della classe operaia italiana!

Faccia il Governo, verso gli operai da esso dipendenti, il proprio elementare dovere, e questi operai dimostreranno, come sempre, con i fatti, il proprio attaccamento al lavoro ed il loro profondo, sincero, esemplare patriottismo. (*Applausi dalla sinistra*).

PRESIDENTE. Si dia lettura dei due ordini del giorno del senatore Barbaro.

RUSSO, *Segretario*:

« Il Senato,

considerata la sempre maggiore importanza, che di anno in anno acquista l'aviazione civile nel mondo e quindi anche in Italia e la conseguente, indilazionabile, assoluta necessità che siano sempre perfezionate le attrezzature aeronautiche ed intensificati e migliorati i collegamenti mediante regolari linee aeree civili in tutte le provincie specialmente periferiche del territorio nazionale;

considerato il vastissimo riordinamento in corso dell'Aviazione civile italiana, che conseguentemente merita tutte le più attenti, sapienti e concrete cure;

invita il Governo a provvedere — in armonia con quanto molto opportunamente si è di già fatto, con leggi speciali trattandosi di nuovi, importanti, quanto necessari aeroporti, oltre che per Genova con un impegno di ben 15 miliardi e per Fiumicino con un impegno di 14 miliardi, per Palermo e Venezia — alla urgente risoluzione del medesimo problema aeronautico anche nella Calabria — che è lontana, quanto, anche sotto questo riguardo, particolarmente trascurata, — mediante almeno la sistemazione dei pochi aeroporti esistenti e mediante soprattutto la costruzione concreta, effettiva e immediata delle più moderne e già progettate piste nell'aeroporto di Reggio, che, posto nel cuore del Mediterraneo, collaudato da lunga, favorevole esperienza, ed essendo in piena efficienza da molti anni, non può non essere a tutti i fini potenziato al massimo e con la maggiore, dovuta urgenza; e ciò altresì per evitare che, per una eventuale, deprecabilissima soppressione di servizi, quelle benemerite popolazioni possano essere ricacciate indietro di almeno 50 anni dalle vie del progresso »;

« Il Senato,

considerata l'opportunità e, insieme, la urgenza, che siano — almeno nelle zone di notevole e indiscutibile importanza strategica, come la Calabria, la Puglia, eccetera — riportati e distribuiti equamente i reparti delle gloriose Forze Armate, che vi hanno avuto sempre stanza;

invita il Governo non solamente ad evitare qualunque minacciata riduzione, come sembra, che si stia per fare a danno di Cosenza, e forse anche di Catanzaro, ma bensì a ripristinare tutti i reparti allontanati da tempo, e il cui ricordo è nel cuore di tutte le patriottiche popolazioni interessate ».

PRESIDENTE. Il senatore Barbaro ha facoltà di svolgere i due ordini del giorno.

BARBARO. Onorevole signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, il primo dei miei ordini del giorno si riferisce a problemi dell'aeronautica civile, il secondo a qualche particolare problema della difesa, e cioè a quello dell'ubicazione dei reparti del glorioso Esercito italiano.

Ho assistito con molto piacere alla discussione, anzi alla simpatica polemica, tra il collega carissimo onorevole Nencioni, il relatore e altrettanto carissimo amico onorevole Cornaggia Medici, e il Sottosegretario per l'aeronautica, onorevole Caron, circa gli aeroporti di Milano.

Mi fa piacere di aver sentito e seguito attentamente questa discussione, che, tra l'altro, è stata interessante e, direi, istruttiva per un appassionato di questi problemi come me, e credo come molti di voi, perchè in fondo questi sono i problemi dell'avvenire: le grandi vie dell'avvenire sono queste

azzurre, infinite vie del cielo, le vie divine del cielo.

Mi fa piacere questo fatto anche da un altro punto di vista perchè, se in zone, come Milano, si parla di due aeroporti con enorme facilità, e si affronta la costruzione di essi, mi lusingo e mi auguro che il problema, che io sostengo con calabrese tenacia da anni, possa essere molto facilmente realizzato, perchè si tratta di completare un aeroporto, che da venti anni rende preziosi servizi alla Nazione, all'aviazione italiana ed anche a tutta l'aviazione, che si muove nel centro del Mediterraneo.

Evidentemente, con lo sviluppo dell'aviazione, sempre mirabilmente crescente (non do cifre, perchè sono troppo ligio alle cifre, avendo l'onore di essere docente di statistica e quindi l'obbligo di usarle a tempo debito), è interessantissimo notare la linea d'incremento di questi grandiosi movimenti di persone e di beni anche sugli aeroplani italiani: d'altronde, anche in tutto il mondo tale aumento è qualcosa di impressionante e di incoraggiante; basti dire che, mentre 50 anni fa si facevano non facilmente 100 metri, ora l'aviazione fa il giro del mondo, oltrecchè senza scalo, con le linee normali in 5 giorni e mezzo e tra poco con i reattori, credo, in meno di due giorni e mezzo.

Quindi i progressi sono infiniti e noi dobbiamo adeguarci ad essi, sia adottando quelle che sono le attrezzature aeronautiche, sia perfezionando le linee di comunicazione. Evidentemente, come ho detto in quest'Aula in varie circostanze, durante lo esame dei bilanci dei Trasporti oltre che di quelli della Difesa, le linee più importanti, e che perciò meritano particolare attenzione, sono quelle che vanno lungo i meridiani e non quelle che vanno lungo i paralleli. Questo è dovuto ad una ragione evidente, accertata e indiscutibile di geografia economica, per cui le differenze di clima determinano differenza di produzione, e quindi necessità di traffici nel senso dei meridiani e non dei paralleli, perchè per questi ultimi vi è uguaglianza di produzione. In conseguenza di questa osservazione tutte le vie di comunicazione terrestri, ferroviarie, marittime e aeree sono da considerarsi prevalenti per importanza proprio quando seguono i meridiani. Ora, siccome l'Italia nostra, diletta, bellissima, che è il paradiso tra tutte le Nazioni del mondo, è proprio orientata, grosso modo, lungo i meridiani, è naturale, e conseguente, che le linee aeree, che la percorrono nel senso della sua lunghezza, sono tra le più importanti e perciò dobbiamo curarle sempre maggiormente. Quindi, si impongono con urgenza le attrezzature di carattere aeroportuale e i miglioramenti dei servizi aerei.

A me fa immenso piacere che si facciano, oltre che i due aeroporti di Milano, anche quello di Genova, per i quali ci siamo impegnati per 15 miliardi, e quello di Fiumicino, per il quale ci siamo impegnati per 14 miliardi, ma per il quale, a giudizio dei competenti, si richiederà il doppio dello stanziamento; mi fa altresì piacere che Venezia e Palermo abbiano migliorati i loro aeroporti; ma mi auguro che anche gli aeroporti della Calabria, che sono purtroppo pochissimi, tre o quattro, almeno siano messi in condizione di funzionamento, perchè ne abbiamo pienissimo diritto, tanto più poi per quello di Reggio, che è proprio sulla vena maestra della civiltà italiana, di questa nostra Italia, che attraverso lo Stretto si protende verso l'Asia, l'Africa, l'Oceania, eccetera.

L'aeroporto di Reggio, come sa bene lo onorevole Ministro della difesa e benissimo l'onorevole Sottosegretario all'aeronautica, ha bisogno di un'adeguata pista già studiata, di circa 2 chilometri, che è necessario realizzare, costruire subito, perchè siccome tra poco tempo gli apparecchi che attualmente fanno servizio saranno ritirati, se noi non saremo in grado di assorbire il traffico più veloce, perderemo il collegamento aeronautico e saremo portati indietro di 50 anni e strappati dalle feconde vie del progresso. Indietro non si torna, questo è un motto, che ha avuto sempre valore, in tutti i momenti e maggiormente ne avrà per lo avvenire!

E allora noi preghiamo vivamente l'onorevole Ministro della difesa di voler considera-

re con la maggior benevolenza e comprensione questa nostra richiesta e di volerla realizzare, perchè, onorevole Caron, sono appena 11 gli aeroporti italiani in cui vi è un traffico aereo civile giornaliero; di questi alcuni sono in ottime condizioni, altri no; cerchiamo di mettere questi pochi ultimi in condizioni di efficienza tali da rispondere alle richieste del traffico e da non consentire le umiliazioni, recentemente inflitte alla Calabria da parte di alcuni aviatori e giornalisti valorosi, che, passando per l'aeroporto di Reggio, hanno sollevato uno scandalo osservando che esso ricorda piuttosto una giungla neo-zelandese o indo-cinese. Onorevoli senatori, noi siamo invece al centro della civiltà italiana, nella zona più antica, che ha il vanto di aver dato per prima questo divino nome all'Italia. Non possiamo perciò tollerare che polemiche di questo genere ci offendano, anche se esse possono farci sperare nella più rapida soluzione del vitale problema. Esso poi si riduce a poche centinaia di milioni: non si arriva a 600 milioni in tutto. Confido molto, onorevole Ministro della difesa, in una rapida, concreta, effettiva soluzione del problema.

Lei conosce la pista dell'aeroporto di Reggio, sulla quale ha avuto un incidente, come onestamente mi ha riferito, incidente peraltro senza conseguenze. Del resto l'aeroporto di Reggio è benedetto da Dio, onorevole Ministro, perchè su di esso sono transitate decine di migliaia di apparecchi di tutti i tipi senza che si avesse a lamentare alcun incidente, nonostante lo stato della pista. Si tratta di un grande aeroporto capace di tutti gli sviluppi. Il mio grande, indimenticabile amico, eroe nazionale, morto mentre percorreva le vie della storia e della gloria della Patria, Antonio Locatelli, decorato di tre medaglie d'oro al valore militare, da me interpellato circa quell'aeroporto, che insieme con mio fratello ingegner Antonio Barbaro avevo studiato, dichiarava che nella stupenda zona di Reggio si poteva fare quello che si voleva in fatto di aeronautica. E questa è la pura verità, come ha confermato la trentennale esperienza sperimentale!

Si faccia dunque quello che si deve fare. Ci vuole la pista: bisogna assolutamente e urgentemente farla. Prendano a cuore questo problema l'onorevole relatore, che mi è molto vicino nell'idea della realizzazione di questo piano, l'onorevole Sottosegretario, che ci ha onorati con la sua attenta visita e che conosce il problema indubbiamente meglio di me ed ha promesso di risolverlo, e soprattutto l'onorevole Ministro della difesa. Io conto sul loro aiuto perchè il problema veda finalmente il suo termine e la sua conclusione, e perchè la sistemazione dell'aeroporto sia concretamente realizzata non soltanto nel nostro interesse ma nell'interesse e in considerazione di tutte le esigenze dell'aeronautica italiana ed internazionale che transita per il centro del Mediterraneo. Il nostro aeroporto ospita infatti apparecchi di tutte le nazionalità e spesso è avvenuto anche che esso costituisse una pista di salvataggio per alcuni apparecchi di linea, i quali, se non ci fosse stato quel magnifico aeroporto nel centro del Mediterraneo, avrebbero probabilmente subìto una sorte ben diversa.

Concludendo l'illustrazione di questo ordine del giorno, non posso non rinnovare, onorevole Ministro ed onorevole Sottosegretario, la preghiera di incrementare anche dal punto di vista militare quella base aerea. Non sarebbe singolare, e nemmeno strano, se ivi si istituisse una scuola di pilotaggio. Chi vi parla, avendo avuto l'onore di essere il presidente dell'Aeroclub ed essendone tuttora il presidente onorario, per dir così, vi ricorda che noi abbiamo un'ottima scuola per i bervetti di primo grado di pilotaggio, della quale il precipuo merito va al valoroso comandante Mario Gulli e ai suoi degni collaboratori: il primo brevetto comunque e con una spesa modesta lo diamo noi nell'aeroporto di Reggio. Non ci sarebbe perciò niente di male, nè di strano, se si spostasse colà qualche scuola di pilotaggio, in maniera che Reggio avesse la fortuna e il piacere di ospitare, accanto al piccolo numero di aviatori di oggi, qualche cosa di più consistente come numero e come importanza.

Navigare in cielo, come in mare, è una assoluta ragione di vita per l'Italia, che deve muoversi e agire su tutte le vie del mondo, per poter affermare la sua missione civilizzatrice, di lievito fecondo per la stessa civiltà umana. Questa è la conclusione appassionata dello svolgimento del mio primo ordine del giorno.

Passo al secondo, che è di una semplicità assoluta. Onorevole Ministro, purtroppo noi in questi ultimi anni abbiamo avuto il dolore di veder allontanati dalle nostre città di Reggio, Catanzaro e Cosenza, come da altre città dell'Italia meridionale, alcuni reggimenti che avevano ivi la loro sede tradizionale. Ora, non si può negare che la Calabria sia una delle zone più importanti da un punto di vista strategico che abbia l'Italia nel centro del Mediterraneo; basta vedere che cosa ne pensavano gli antichi romani, che per quella zona ebbero l'audacia di fare le guerre puniche, che portarono quasi a rischio di morte il più grande Stato del mondo, quello di Roma; basta vedere quello che è successo nelle altre guerre, anche in quelle recentissime; basta ricordare per tutte la battaglia di Punta Stilo; basta ricordare che la Calabria fu il baluardo, come lei, onorevole Ministro, sa certamente al pari di me, che resistette per millenni a tutte le ondate delle barbarie di tutte le specie, che cercavano di conquistare l'Italia; e, come dice uno studioso e mio valoroso amico, il professor Ernesto Frugoni, forse per questa ragione la Calabria è così stremata dal lato economico, perchè ha troppo sacrificato di se medesima nella difesa della civiltà umana e cattolica contro tutte le barbarie, che la minacciavano da ogni parte.

Orbene, qui si tratta non soltanto di non togliere, onorevole Ministro, come purtroppo si minaccia di fare, alcuni reparti — ho notizia che il reparto di Cosenza e quello di Catanzaro possano essere spostati altrove —, ma si tratta di restituire quei reparti, che furono tolti, e che si sono coperti di gloria su tutti i campi di battaglia: basta ricordare la brigata Brescia e la brigata Catanzaro, che hanno avuto la massima onorificenza al valor militare. Adottiamo questo salutare, saggio e benefico provvedimento, onorevole Ministro, e farà una cosa veramente importante, un atto di perequazione che varrà a restituire a quelle benemerite e patriottiche popolazioni una nuova, maggiore speranza e insieme una ragione di rinnovata fede nell'avvenire luminoso dell'Italia che deve essere in tutto degno del suo grande, indistruttibile e indimenticabile passato. (*Applausi e congratulazioni dalla destra*).

PRESIDENTE. Si dia lettura dello ordine del giorno dei senatori Azara e Monni.

RUSSO, *Segretario*:

« Il Senato,

tenuto presente che fino a poco tempo fa esisteva il servizio aereo civile fra Roma e Olbia con scalo all'aeroporto di Vena Fiorita e che tale servizio era particolarmente utile alle popolazioni del centro e del nord orientale della Sardegna;

poichè i servizi aerei con scali a Elmas e Fertilia non possono essere convenientemente usufruiti dalle popolazioni su indicate a causa delle grandi distanze e della mancanza di collegamenti;

fa voti perchè sia esaminata e studiata sollecitamente l'opportunità di ripristinare il servizio soppresso, provvedendo intanto a sistemare convenientemente il campo ».

PRESIDENTE. Il senatore Monni ha facoltà di svolgere quest'ordine del giorno.

MONNI. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, sono lieto di prospettare il problema, che forma oggetto di quest'ordine del giorno del senatore Azara e mio, all'onorevole ministro Segni, così attento a tutti i problemi dell'Isola e così esperto conoscitore dei bisogni della Sardegna.

Esisteva fino a qualche anno fa un servizio aereo tra Olbia e Roma. Non so bene per quali ragioni questo servizio fu soppres-

so. Era un servizio molto comodo ed utile per le popolazioni delle zone centro-orientali e nord-orientali della Sardegna.

Le linee aeree di cui attualmente la Sardegna può usufruire sono quella di Elmas-Cagliari, e quella di Fertilia, vicina a Sassari: servono, quindi, le parti occidentali della Sardegna, non le parti orientali per cui praticamente le popolazioni che vivono nella zona centro-orientale e nel nord dell'Isola non hanno nessuna possibilità di viaggiare in aereo in quanto per prendere l'aereo a Cagliari, per esempio, i nuoresi debbono percorrere quattro ore di strada in automobile, mentre per prendere l'aereo a Fertilia debbono percorrerne tre. Se poi pensiamo a quello che succede agli abitanti dell'Isola della Maddalena, agli abitanti di Olbia e agli altri, constatiamo che per viaggiare in aereo bisogna che vadano a Sassari e a Cagliari e tornino poi indietro ad Olbia, alla Maddalena o alle zone centro orientali della Sardegna. Il campo di Vena Fiorita, scalo di Olbia, si disse che non era molto indicato, giacchè, pur essendo un bellissimo campo naturale, non aveva apprestature.

Per la Sardegna non si è fatto molto in materia di aviazione civile; speriamo che si faccia d'ora in poi di più, nel quadro del « piano di rinascita ». Penso che in tale piano troverà posto anche la parte che riguarda l'incremento delle linee aeree della Sardegna. Non è giusto che possano usufruirne soltanto talune popolazioni e non altre.

Prospetto al Senato questa situazione. Durante l'inverno coloro che abitano nella parte centro-orientale e nord-orientale, debbono necessariamente viaggiare per mare, anche quando il mare è molto agitato. Il Tirreno da novembre fino a marzo, ed anche oltre, è normalmente agitato. C'è chi non soffre mal di mare, ma c'è chi lo soffre; ci sono persone deboli, malati, bambini, vecchi.

Il Conwair, che compie il tragitto Cagliari-Roma, Fertilia-Roma, in circa un'ora e mezzo, da Olbia a Roma verrebbe in tre quarti d'ora o meno. Sarebbe, dunque, un servizio molto comodo. Non rappresenterebbe poi una grande spesa l'attrezzatura del campo di Vena Fiorita per il ripristino dello scalo, che non costituirebbe una linea a sè stante, ma sarebbe, come era prima, una tappa dei servizi esistenti.

Credo che il problema non sia di molto difficile soluzione. Certo presenterà le sue difficoltà, come ogni problema. Ma bisogna tener conto che i sardi hanno tutti eguale interesse a servirsi delle linee aeree e i sardi della parte orientale dell'isola hanno interesse a potere anche essi viaggiare in aereo, quando hanno urgenza e quando vogliono evitare una notte di sofferenza sulla motonave.

Senza far perdere altro tempo e senza spendere altre parole, penso che l'onorevole Ministro della difesa voglia interessarsi del problema e voglia quindi accettare l'ordine del giorno.

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dello ordine del giorno del senatore Moltisanti.

R U S S O , *Segretario*:

« Il Senato, considerato che la società Alitalia ha soppresso dal 1° aprile 1958 la linea Comiso-Catania;

considerato che tale soppressione ha arrecato ed arreca notevole danno all'economia del Ragusano ed ha apportato remore alla esportazione dei primaticci che è fonte, assieme alla produzione delle miniere di asfalto, del cementificio e dei pozzi petroliferi, di ricchezza per l'economia regionale e nazionale;

considerato che la Provincia di Ragusa e le zone circostanti mancano di strade di grande comunicazione e che i treni sono insufficienti e lenti (basti pensare che da Ragusa a Roma si impiegano circa 22 ore), per cui gli operatori economici interessati all'attività industriale e commerciale della zona molte volte si trovano in difficoltà;

invita il Governo a voler prontamente intervenire perchè la società Alitalia ripristini la linea aerea Comiso-Catania ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Moltisanti ha facoltà di svolgere questo ordine del giorno.

MOLTISANTI. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, sull'argomento che forma oggetto del mio ordine del giorno avevo già presentato una interrogazione il 12 luglio. Poichè è imminente la sospensione dei lavori parlamentari per le ferie e quindi la soluzione di questo problema, che a mio avviso è urgente, verrebbe ad essere notevolmente ritardata, ho creduto opportuno tramutare l'interrogazione in ordine del giorno. L'argomento è succintamente esposto sia nell'interrogazione che nell'ordine del giorno. Mi permetto solo di far rilevare che la Provincia di Ragusa dista dalla Capitale circa mille chilometri e che per percorrere col treno tale distanza occorrono 22 ore, mentre in aereo la stessa distanza, con scalo a Comiso, si copre in due ore ed un quarto. Per via aerea da Roma a Catania si impiega appena una ora e cinquanta minuti, mentre per andare da Catania a Ragusa in ferrovia (tratto lungo 200 chilometri) si impiegano oltre sette ore, anche perchè non si trovano subito le coincidenze.

È da tenere, altresì, presente che per percorrere i 350 chilometri da Ragusa a Palermo, capoluogo della Regione, occorrono oltre sei ore di treno o di auto, quando in aereo da Comiso si può raggiungere Palermo in poco più di un'ora.

Da quanto ho esposto appare evidente la necessità di ripristinare la linea aerea Catania-Comiso, al fine di consentire ai cittadini del ragusano e di buona parte della Provincia di Caltanisetta ed agli operatori economici delle suddette zone di spostarsi con maggiore rapidità.

Questa parte della Sicilia ha assunto ormai uno sviluppo industriale e commerciale veramente notevole sia per il cementificio e per le miniere di asfalto di Ragusa sia per i ritrovamenti dei giacimenti petroliferi nella stessa Ragusa, a Vittoria e a Gela, già in piena fase di sfruttamento.

Nel litorale, poi, che va da Vittoria a Scicli, attraverso Santa Croce e Marina di Ragusa, si producono notevoli quantità di primaticci che, pur essendo apprezzati in tutti i mercati nazionali ed esteri, trovano ostacolo alla loro rapida esportazione per la deficienza di idonei mezzi di trasporto.

Le attuali esigenze, che già da sole giustificano pienamente l'apertura al traffico dell'aeroporto di Comiso, aumenteranno sempre più con la imminente realizzazione della zona industriale di Ragusa e con l'altra di prossima attuazione a Pozzallo.

Il completamento di queste opere ed il funzionamento dei relativi complessi industriali daranno nuova impronta ed un impulso sempre più vivo all'attività economica di tutta la Provincia iblea, oggi già in notevole e rilevante sviluppo.

Per quanto ho avuto l'onore di esporre, voglio sperare che il Governo vorrà tenere in considerazione l'ordine del giorno da me presentato e disporre il ripristino della linea aerea Catania-Comiso.

In via subordinata mi permetto proporre che l'Alitalia, qualora ritenga oneroso l'esercizio di questo percorso, voglia effettuare la variante Roma-Comiso-Catania e Palermo-Comiso-Catania. In tal modo Comiso avrebbe soltanto la funzione di stazione di transito con notevole economia per la società che gestisce la linea.

PRESIDENTE. Lo svolgimento degli ordini del giorno è esaurito. Rinvio il seguito della discussione alla prossima seduta.

Annunzio di interrogazioni

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

RUSSO, *Segretario*:

Al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere a che punto trovasi la pratica per la sistemazione della zona industriale di Reggio Calabria, essendo noto che la detta sistemazione e gestione appartiene alla competenza del Ministero dei lavori pubblici a norma della legge 4 aprile 1935, n. 454, articolo 14.

A quanto risulta agli interroganti lo stesso Ministero avrebbe dato assicurazione alle autorità provinciali, dietro le loro legittime

sollecitazioni, che sarebbe stato officiato il Ministero del tesoro per un'assegnazione straordinaria di fondi per l'esecuzione delle opere. Mentre si ha fiducia che le decennali aspirazioni della città di Reggio Calabria possano finalmente divenire realtà nel quadro delle promesse, cui il Governo non vorrà venir meno, per la industrializzazione del Mezzogiorno, gradirebbero gli interroganti sapere se non sia il caso, come lo è certamente, che il Ministero dia immediatamente incarico al Genio civile di Reggio, perchè appronti i progetti, dando così prova tangibile che il problema entra nella fase esecutiva e contribuendo in tal modo a tranquillizzare le popolazioni reggine (87).

MARAZZITA, BARBARO, MARIOTTI, MASCIALE

Ai Ministri dell'industria e del commercio e del lavoro e della previdenza sociale, per sapere quali provvedimenti intendano prendere per evitare la preannunciata chiusura dello stabilimento di Costa di Rovigo da parte della Società italiana zuccheri, chiusura che getterebbe nella disperazione circa 500 famiglie di lavoratori i quali vivono esclusivamente del guadagno ricavato dalla campagna saccarifera.

Gli interroganti fanno presente ai Ministri interessati che non esistono ragioni che giustifichino un così grave provvedimento da parte della Società italiana zuccheri dato il normale andamento della produzione delle bietole (88).

GAIANI, MARIOTTI

Al Ministro di grazia e giustizia, affinchè voglia disporre i provvedimenti urgenti ed opportuni per dare finalmente a Napoli un nuovo palazzo di giustizia unanimemente richiesto da magistrati, avvocati e cittadini, come necessario ed indispensabile per dare sollecitudine ed adeguata dignità all'amministrazione di sì alta funzione (89).

SANSONE, VENDITTI, PALERMO

Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta

Al Ministro della pubblica istruzione, per sapere se intenda accogliere, con cortese sollecitudine, la domanda del Comune di Linarolo (Pavia) tendente ad ottenere il contributo previsto dagli articoli 120 e 121 del Regolamento generale per l'arredamento del nuovo edificio scolastico.

Tale contributo si rende necessario perchè il vecchio arredamento è insufficiente ed in pessime condizioni e la scuola è sprovvista di sussidi didattici aggiornati (107).

LOMBARDI, VERGANI

Ai Ministri dei lavori pubblici e della marina mercantile, per segnalare:

1) l'urgenza di provvedere ai necessari lavori straordinari di consolidamento alle benne esterne del porto peschereccio di Mola di Bari;

2) la soluzione dei problemi venutisi a creare con l'esecuzione della variante a mare della statale adriatica n. 16.

Viene reclamata la sistemazione delle zone sconvolte ed inoltre lo studio di nuove opere intese a proteggere le barche da pesca per le limitate capacità ricettive delle Cale Portecchia e Loreto (108).

RUSSO

Ai Ministri degli affari esteri e del tesoro, per conoscere se, in dipendenza dell'evidente danneggiamento subìto dai coloni proprietari e dai coloni concessionari agricoli in Libia, in esecuzione del «trattato italo-libico» ratificato e reso esecutivo il 2 agosto 1957, sia stato provveduto o si intenda provvedere con opportuno provvedimento di legge a ristorare i danni patiti dalle predette categorie per le gravi conseguenze patrimoniali subite, tenuto conto che allo Stato libico a titolo di «contributo per la ricostruzione» sono state concesse erogazioni annuali per l'ammontare complessivo di lire 4.850.000.000 a carico del bilancio dello Stato italiano, oltre alla

quasi indiscriminata facoltà all'incameramento dei beni agricoli ed immobiliari, già di proprietà dei coloni stessi e da questi valorizzati e resi produttivi (109).

GRECO

Al Ministro del tesoro, per conoscere quale sia il criterio seguito dai competenti uffici per la liquidazione dei danni relativi ai beni già in territori di cessata sovranità italiana e segnatamente in rapporto alla interpretazione degli articoli 28 e 51 della legge 27 dicembre 1953, n. 968. A quanto risulta le detrazioni disposte dall'articolo 28 verrebbero applicate sulla somma rivalutata e non già su quella di base, e le stesse decurtazioni e gli stessi criteri verrebbero applicati ai danni contemplati dall'articolo 51; la quale interpretazione è da ritenersi illegale o comunque eccessivamente fiscale, dato che i beni di cui al detto articolo 51, appartenendo alla seconda parte della legge e trovandosi cioè regolati da disposizioni particolari, non dovrebbero essere sottoposti alla limitazione portata dall'articolo 28; al che si aggiunge che l'articolo stesso che pone i limiti dell'indennizzo e del contributo, non fa richiamo alla applicazione di limiti alle somme da liquidare. Trattandosi di evitare complicazioni ed ogni eccesso fiscale in danno dei danneggiati che da tanto tempo attendono il risarcimento, richiede se non ritenga opportuna l'eventuale emanazione di norme interpretative in base alla chiara volontà manifestata dal legislatore (110).

GRECO

Al Ministro del tesoro, per conoscere se, contrariamente alla procedura finora adottata e che non ha dato giammai luogo ad inconvenienti, corrisponde a verità che la liquidazione delle pratiche per danni di guerra nei territori di cessata sovranità italiana ed all'estero, sia stata di recente totalmente subordinata all'assunzione di particolari informazioni « in luogo » tramite le rappresentanze consolari italiane attualmente sul posto. Se corrisponde a verità che tali limitate rappresentanze consolari non siano in grado, per l'insufficienza del personale e dei fondi a disposizione, a provvedere a tali informazioni in così vasti territori, a circa 18 anni dall'avvento del fatto dannoso, e se come fonti di indagini le stesse ricorrano ad elementi locali che, specie nelle ex colonie italiane della Libia e dell'A.O.I., hanno interessi comprensibilmente divergenti dalle richieste dei danneggiati dei cui beni si sono abusivamente impossessati (111).

D'ALBORA

Al Ministro dell'interno, per sapere se e quali provvedimenti intende prendere nei confronti del Prefetto di Siena che, con sua ordinanza del 24 luglio 1958, ha vietato l'affissione di un manifesto contenente, nel testo pubblicato dall'organo ufficiale della Democrazia Cristiana del 16 luglio 1958, un brano di una recente lettera del Papa allo Episcopato cattolico.

Il Prefetto di Siena ha ritenuto che « il contenuto del manifesto, se affisso, integra gli estremi del reato di cui all'articolo 656 del Codice penale » (112).

MENCARAGLIA

Al Ministro della difesa, per sapere quali sono i motivi per cui al maresciallo maggiore di artiglieria Salerno Aniceto fu Giuseppe da San Pietro Apostolo (provincia di Catanzaro), numero di matricola 42547, ancora non è stata liquidata la pensione privilegiata ordinaria;

se in considerazione che sono trascorsi già due anni da quando è stata inoltrata al Ministero la relativa domanda, non ritiene giusto voler disporre che l'interessato sia soddisfatto nei suoi diritti con tutta sollecitudine (113).

DE LUCA Luca

Al Ministro del tesoro, per sapere quali misure intende adottare per facilitare l'espletamento dei ricorsi giacenti presso

la Corte dei conti, relativi a pensioni di guerra, il cui diritto è stato contestato in sede competente;

trattasi di diecine di migliaia di cittadini, mutilati e invalidi di guerra che, nella generalità dei casi, versano in disagiate condizioni economiche e che da 6-7 anni attendono di conoscere almeno se hanno diritto alla pensione.

A corroborare quanto sopra si citano gl esempi dei signori:

1) Vigliaturo Francesco, pos. 285791;

2) Mascaro Luigi fu Francesco, pos. 292348;

3) Mercuri Giuseppe fu Nicola, pos. 141487;

4) Masso Pasquale fu Pasquale, pos. 61781;

5) Benvenuto Pierino di Tommaso, pos. 1461224-D;

6) Prenesti Bruno fu Michele, pos. 1376090 (114).

PRIMERANO

Al Presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del mezzogiorno, se è a conoscenza di quanto sta avvenendo a proposito dei contributi concessi per miglioramento fondiario a piccole aziende agricole;

i beneficiari di detto contributo, (come esempi, il signor Saverio Losciavo di Gaetano da Amato in provincia di Catanzaro, ed altri) avendo ottenuto il decreto di concessione, si sono rivolti alla Cassa di risparmio di Calabria, rilasciando procura speciale per il finanziamento. Si è già avuto il collaudo e non si liquida il concessionario, per cui gli interessi aumentano ed invece di costituire, il contributo, un miglioramento della piccola azienda, costituisce una seria e grave preoccupazione che potrà risolversi in rovina per i piccoli conduttori;

pertanto, quali provvedimenti s'intende prendere, con l'urgenza che il caso richiede (115).

PRIMERANO

Ordine del giorno per la seduta di martedì 29 luglio 1958

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica martedì 29 luglio alle ore 17 con il seguente ordine del giorno:

I. Discussione del disegno di legge:

Conversione in legge del decreto-legge 23 luglio 1958, n. 721, concernente l'estrazione anticipata dello spirito da vino accantonato ai sensi dei decreti-legge 16 marzo 1957, n. 69 e 14 settembre 1957, n. 812, rispettivamente convertiti in legge, con modificazioni, nelle leggi 12 maggio 1957, n. 307 e 27 ottobre 1957, n. 1031 (*Procedura urgentissima*) (64).

II. Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959 (21).

III. Svolgimento dell'interpellanza:

LUSSU. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere se sia deciso a dare alla situazione creatasi nella « Carbosarda » una soluzione e quale. Lo interpella per conoscere se le maestranze e gli impiegati delle miniere del Sulcis e la stessa città di Carbonia possano continuare a vivere alla giornata, con gli impegni aziendali violati ad ogni trimestre, con progetti e piani ufficialmente annunciati e non attuati, sotto l'incubo dello smantellamento dell'azienda e la morte della città. Contrariamente a tutte le assicurazioni precedentemente date, i licenziamenti continuano, senza una giustificazione dimostrata, e se ne annunzia l'ultimo per questi giorni di 1.600 operai. Macchinari solo da qualche anno acquistati all'estero per cifre di miliardi, e i cui impianti sono costati centinaia di milioni, vengono ora demoliti e venduti come ferraglie, mentre l'azienda continua a parlare di valorizzazione certa; e

tecnici di indiscusso valore certificano delle grandi possibilità del bacino del Sulcis nell'interesse dell'economia regionale e nazionale (20).

e dell'interrogazione:

CRESPELLANI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'industria e del commercio e del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere:

a) se esiste un definitivo programma di riordinamento dell'Azienda carbonifera sarda e quali risultati esso si proponga di conseguire;

b) se risponde al vero che tale programma dovrebbe comportare un ulteriore licenziamento di n. 1.600 operai;

c) se — ove la notizia non risponda al vero — non si ritenga di doverla smentire in forma ufficiale, al fine di restituire tranquillità e distensione alla massa operaia e alla popolazione di Carbonia che, a seguito della notizia corsa, vive in grave stato di allarme;

d) se — ove la notizia sia, per contro, rispondente al vero — non siasi già provveduto o s'intenda provvedere a studiare e attuare altre forme di attività industriali, ricorrendosi se del caso a iniziative I.R.I. che consentano il contemporaneo assorbimento della mano d'opera licenzianda, onde evitare l'aggavarsi dello stato di depressione del bacino minerario dell'Isola, deprecabile non soltanto nei riflessi della tutela dell'ordine pubblico ma anche e soprattutto per il raggiungimento di quelle finalità sociali che costituiscono l'originalità dell'attuale democrazia (20).

La seduta è tolta (*ore 20,40*).

Dott. ALBERTO ALBERTI
Direttore dell'Ufficio dei resoconti parlamentari