SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

681ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

GIOVEDÌ 24 GENNAIO 1963

(Antimeridiana)

Presidenza del Vice Presidente TIBALDI

INDICE

CONGEDI . . . . . *Pag.* 31776

DISEGNI DI LEGGE:

Approvazione di procedura d'urgenza per il disegno di legge n. 2405 31776

Deferimento alla deliberazione di Commissione permanente 31776

Deferimento alla deliberazione di Commissioni permanenti di disegni di legge già deferiti all'esame delle stesse Commissioni 31776

Presentazione di relazioni 31777

Trasmissione 31776

« Modifica della denominazione del Ministero dei trasporti in Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ed istituzione dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile presso il suddetto Ministero » (**658-B**-*Urgenza*) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*) (Discussione e approvazione):

ANGELINI Armando . . . . . *Pag.* 31782
BARACCO, *relatore* 31783
CORNAGGIA MEDICI 31777
GIANQUINTO 31794
PUGLIESE, *Sottosegretario di Stato per la difesa* 31786

SUL PROCESSO VERBALE:

PIGNATELLI 31775

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1200)

Presidenza del Vice Presidente TIBALDI

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (*ore 11*).

Si dia lettura del processo verbale della seduta del 18 gennaio.

Sul processo verbale

C A R E L L I , *Segretario, dà lettura del processo verbale.*

P I G N A T E L L I . Domando di parlare sul processo verbale.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P I G N A T E L L I . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il Regolamento di quest'Assemblea non mi ha consentito di prendere la parola prima di oggi sul processo verbale della seduta del 18 corrente, nella quale ebbi l'onore di svolgere la mia interpellanza, rivolta al Ministro del tesoro, sull'assegnazione degli sportelli bancari. Il mio discorso ha determinato uno scalpore non previsto ed un vasto interesse nell'opinione pubblica, come è dimostrato dalla quantità di lettere elogiative che mi sono pervenute e che mi pervengono da ogni parte d'Italia, specie del centro e del settentrione. Evidentemente il popolo italiano non si è lasciato ingannare dal presuntuoso comunicato (presentato come « netta smentita » alle mie affermazioni da quella parte della stampa che è sempre prona al servizio dei potenti) dell'Associazione bancaria italiana, la quale presume che il proprio prestigio sia sufficiente per far trangugiare le sue imposture.

È ben comprensibile, se non giustificabile, la reazione della magna Associazione che, dalla mia pubblica denuncia, vede messe in pericolo la posizione di *dominus* nella concessione degli sportelli bancari in cui l'ha posta il provvedimento illegittimo del Comitato interministeriale del credito.

Ma non dispero che il Governo abbia rilevato che io ho affondato entrambe le mani in una piaga purulenta.

Il Senato ricorderà che nel mio discorso ho accennato ad una voce secondo cui le casse di un partito avrebbero tratto profitto dallo stato di cose da me denunciato. Ciò ha provocato il risentimento dell'onorevole Oronzo Reale, nella sua qualità di segretario politico del Partito repubblicano italiano.

P R E S I D E N T E . Senatore Pignatelli, lei non può entrare nel merito; lei può fare soltanto una dichiarazione sul processo verbale.

P I G N A T E L L I . Ma io desidero fare una precisazione su quello che ho detto, dando con essa soddisfazione a chi ne ha fatto pubblicamente richiesta.

Signor Presidente, guardi che si è creata una situazione di una gravità estrema ed io oggi sono praticamente isolato di fronte a una stampa la quale presenta un « caso Pignatelli », quando si tratta, invece, di un « caso dell'Associazione bancaria italiana », e presenta un comunicato di quest'ultima come « netta smentita » alle cose che io qui decisamente e parola per parola confermo.

Comunque, io devo fare queste precisazioni: a farle sono stato invitato anche dal Presidente del mio Gruppo parlamentare, senatore Gava, al quale ho indirizzato la seguente lettera: « In relazione ai chiarimenti che tu mi hai chiesto sullo svolgimento della mia interpellanza relativa alla procedura seguita per la concessione di sportelli bancari, devo precisarti che accennando a un partito politico non intendevo affatto identificarlo con il Partito repubblicano italiano, nè con alcun altro partito specificamente individuabile, in quanto riportavo voci genericamente

diffuse. Parimenti, deve essere disgiunta la posizione, inesattamente da me richiamata, del Presidente della Commissione, contemporaneamente Vice Segretario di un partito, dalla denuncia delle voci sopra riferite, mentre io intendevo soltanto insistere sulla necessità di abbandonare una procedura illegittima, suscettiva di gravi danni per il prestigio dei partiti politici e delle istituzioni democratiche.

Ritengo che tale mio chiarimento valga a dissipare i dubbi e le preoccupazioni di cui alla lettera a te indirizzata dall'onorevole Oronzo Reale ».

Dopo questa precisazione, debbo ribadire un'altra cosa, come del resto ho già fatto prima di leggere la lettera inviata al senatore Gava: confermo tutte le mie accuse, anche se ho usato, nel farle, espressioni piuttosto pesanti. E le smentite non mi tangono, perchè tutto il popolo italiano sa che in questa materia si è fatto mercimonio.

P R E S I D E N T E . Non essendovi altre osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

Congedi

P R E S I D E N T E . Ha chiesto congedo il senatore Massari per giorni 5.

Non essendovi osservazioni, questo congedo s'intende concesso.

Approvazione di procedura d'urgenza per il disegno di legge n. 2405

G R A V A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G R A V A . Chiedo che sia adottata la procedura d'urgenza per la discussione del disegno di legge: « Disposizioni in favore degli operai dipendenti dalle aziende industriali dell'edilizia e affini in materia d'integrazione guadagni » (2405), già approvato dalla Camera dei deputati.

P R E S I D E N T E . Non essendovi osservazioni, la richiesta s'intende approvata.

Annunzio di disegno di legge trasmesso dalla Camera dei deputati

P R E S I D E N T E . Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge:

« Estensione dei contratti collettivi di lavoro del settore del credito registrati in applicazione della legge 14 luglio 1959, numero 741 » (2464), d'iniziativa del deputato Buttè.

Questo disegno di legge sarà stampato, distribuito ed assegnato alla Commissione competente.

Annunzio di deferimento di disegni di legge alla deliberazione di Commissione permanente

P R E S I D E N T E . Comunico che il Presidente del Senato, valendosi della facoltà conferitagli dal Regolamento, ha deferito i seguenti disegni di legge alla deliberazione:

della 1ª Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno):

« Modifiche alle norme concernenti provvidenze in favore della cinematografia » (2463), previ pareri della 5ª e della 9ª Commissione;

« Contributo agli enti autonomi lirici ed alle istituzioni assimilate per l'esercizio finanziario 1962-63 » (2462), previo parere della 5ª Commissione.

Annunzio di deferimento alla deliberazione di Commissioni permanenti di disegni di legge già deferiti all'esame delle stesse Commissioni

P R E S I D E N T E . Comunico che il Presidente del Senato, su richiesta unani-

me dei componenti la 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro), ha deferito alla deliberazione della Commissione stessa il disegno di legge: « Norme modificative ed integrative delle leggi 19 luglio 1962, n. 959, e 12 agosto 1962, n. 1289 e n. 1290, concernenti la revisione dei ruoli organici dell'Amministrazione finanziaria e di quella del tesoro » (2440), d'iniziativa del senatore Piola, già deferito alla detta Commissione per il solo esame.

Comunico altresì che il Presidente del Senato, su richiesta unanime dei componenti la 1ª Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno), ha deferito alla deliberazione della Commissione stessa il disegno di legge: « Ammissione della donna ai pubblici uffici ed alle professioni » (2344), d'iniziativa dei deputati Cocco Maria ed altri, già deferito alla detta Commissione per il solo esame.

Annunzio di presentazione di relazioni

P R E S I D E N T E . Comunico che, a nome della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro), sono state presentate le seguenti relazioni:

dal senatore De Luca Angelo sul disegno di legge: « Conti consuntivi del Fondo speciale delle corporazioni per gli esercizi finanziari dal 1938-39 al 1942-43 » (2427);

dal senatore De Giovine, una relazione unica sui disegni di legge: « Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato e quelli delle Aziende autonome, per l'esercizio finanziario 1950-51 » (2428) e: « Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato e quelli di talune Aziende autonome, per l'esercizio finanziario 1951-52 » (2431).

Queste relazioni sono state stampate e distribuite ed i relativi disegni di legge saranno iscritti all'ordine del giorno della seduta di domani.

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Modifica della denominazione del Ministero dei trasporti in Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ed istituzione dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile presso il suddetto Ministero » (658-B-*Urgenza*) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*).

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifica della denominazione del Ministero dei trasporti in Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ed istituzione dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile presso il suddetto Ministero », già approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Cornaggia Medici. Ne ha facoltà.

C O R N A G G I A M E D I C I . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, onorevole sottosegretario Pugliese, a cui va in questo momento la rinnovata attestazione affettuosa e commossa della nostra solidarietà e del nostro cordoglio per il lutto tanto grave che di recente l'ha colpito. Prendo la parola, spero per l'ultima volta, sulla *vexata quaestio* del nuovo organo centrale per il governo dell'aviazione civile, rendendo innanzitutto al senatore Baracco una viva testimonianza (e lo faccio con cuore di vecchio pilota civile e militare) per la passione e la competenza che ha dimostrato, prima nell'elaborazione del primitivo testo del disegno di legge, in base al quale si sarebbe dovuto creare un Commissariato dell'aviazione civile presso la Presidenza del Consiglio o presso questo o quel Ministero; poi nella relazione veramente pregevole con la quale, a nome della 1ª Commissione, si chiede al Senato l'approvazione del testo attuale del disegno di legge, col quale l'aviazione civile esce dal grembo della madre che l'ha generata e va a disposarsi al Ministero dei trasporti.

Rendo altresì omaggio a tutti i colleghi che di questo problema si sono occupati con tanta competenza, in particolare il senatore Giuseppe Caron e l'onorevole Veronesi.

Vorrei dire che in questo momento è per me un obbligo ricordare, perchè resti agli atti del Senato, quanto l'aviazione militare ha fatto non solo per l'aviazione civile ma anche per il volo atmosferico, col più leggero e col più pesante dell'aria, e quanto già fa e farà domani nel campo missilistico e in quello dell'astronautica.

Possiamo dire che in Italia l'attività di volo ha tratto inizio dall'aviazione militare. Io non intendo far perdere tempo al Senato, il quale ha tante materie da trattare, ma certe realtà vanno pur ricordate. Perchè non avere presente anche in questo momento il primo impiego bellico — mi rivolgo a lei, nobile bersagliere, senatore Leopoldo Baracco — dell'aviazione sulla quarta sponda? Perchè non ricordare tutti i primati individuali, di velocità, d'altezza, e i primati di massa che ha conquistato la nostra aviazione?

E' da questi uomini, uomini del rischio, uomini dell'eroismo, uomini della tecnica che avevano progettato, forgiato e realizzato questi velivoli, che è venuto al nostro Paese un altissimo prestigio nel campo aeronautico. E lasciate che l'ultimo dei piloti e, ahimè, l'ultimo degli avvocati d'Italia renda all'ingegno italiano e alle nostre maestranze questa testimonianza, perchè, se è vero che la gloria appartiene al passato, è anche vero che quando l'Italia si è messa a fare qualcosa — come è avvenuto di recente, per esempio, con due tipi di velivoli, d'addestramento l'uno, d'addestramento e di impiego l'altro, il Macchi Bazzocchi 326 e i velivoli del nostro amico ingegner Gabrielli della Fiat, i G-91 a cui altri seguiranno — ha veramente dimostrato che in questo nostro Paese non si è spento il genio dell'invenzione, che non siamo eredi degeneri del Vinci, del Volta, del Barsanti e del Marconi, che non sia esaurita quella che io una volta chiamavo la divina capacità costruttrice di questo popolo, al quale, dicevo, Iddio ha dato una singolare capacità di creazione manuale. Tale capacità si rivela nella mano di un pittore o di uno scultore come nella mano che crea un velivolo, tanto che, di fronte ad un velivolo riprodotto in Italia, noi avvertiamo che esso ha caratteristiche diverse da quelle dello stesso velivolo realizzato altrove.

Questa, onorevoli colleghi, è l'Italia, l'Italia che Iddio ha voluto abbondante d'ingegno, che Iddio ha voluto dotare di un nobile proletariato, che vogliamo sempre più redento e qualificato e che ha capacità stupende di produzione e di realizzazione.

E' giusto ricordare, onorevoli colleghi, che l'aviazione civile ha avuto prima dal Ministero dell'aeronautica e poi dal Ministero unico della difesa, settore aeronautico, tutti gli apporti di cui poteva avere bisogno. Il primo apporto è quello degli uomini: l'aeronautica militare ha dato all'aviazione civile i suoi uomini migliori, come comandanti e come piloti, ha dato gli specialisti di volo, i marconisti, i radiotelegrafisti; inoltre essa ha fornito le prime infrastrutture sui campi erbosi e tutte le altre attrezzature che erano necessarie quando erano ancora in voga gli idroplani, che non so ancora per quale ragione il mondo abbia dimenticato. Lo dico a lei, senatore Barbareschi, che mi ricorda la sua cara Genova e le riviere così distese di questa nostra Italia... (*Interruzione del senatore Gianquinto*). Lasci parlare il senatore Barbareschi e me, perchè il senatore Barbareschi è ligure ed io, come milanese, sono legato alla Liguria da ragioni affestive ed anche da ragioni di cittadinanza, quanto meno agli effetti del domicilio scolastico. D'altra parte lei sa, senatore Gianquinto, che io mi rivolgo sempre a lei con quella fraternità che ci viene dal volo.

Come dicevo, l'Italia, che aveva già quegli smisurati campi di involo, creati e mantenuti in efficienza dalla Provvidenza, che sono le distese di acqua, ha avuto bisogno — quando si è affermato il velivolo terrestre e si sono affacciati nella storia dell'aeronautica aerei di grande tonnellaggio — di aeroporti lunghi, di testate quanto mai resistenti e di piste di grandi dimensioni. Oggi si può dire, onorevole Pugliese, che l'aeronautica militare può presentare una vistosa attività; non solo teorica, ma anche nel campo delle realizzazioni pratiche.

Io ebbi l'onore di far parte della Commissione d'inchiesta per l'aeroporto di Fiumicino, ma sui lavori di tale Commissione

sarà bene che taccia perchè penso che un commissario debba mantenere la riservatezza ed il segreto anche quando non è più investito delle funzioni. Comunque Fiumicino è una realtà, come è una realtà il sistema aeroportuale di Milano, a proposito del quale mi auguro che lo Stato riesca a risolvere i problemi ancora in sospeso e che i rapporti tra la S.E.A. e l'Alitalia vengano regolati nel migliore dei modi.

Ma vi sono altri aeroporti notevoli nella Italia settentrionale: Caselle in Piemonte, presso Torino, Villafranca nel Veneto; e poi, senatore Gianquinto, gli aeroporti della sua regione, dal piccolo San Nicolò, gemma incastonata tra gli splendori artistici di Venezia, al Sant'Angelo, dal San Giuseppe di Treviso, a Barene di Tessera. Quindi abbiamo veramente nel Piemonte e nel Lombardo-Veneto uno schieramento di infrastrutture notevoli. Abbiamo poi l'aeroporto di Bologna che risorge, per arrivare finalmente, senatore Barbareschi — la ricordo ancora con la devozione e la cordialità di sempre — alla sua Genova, che vuole protendersi verso i Paesi lontani non soltanto per le vie del mare, ma anche per le vie dell'aria, nel nome fatidico di Cristoforo Colombo, attraverso quella stupenda realizzazione che solo il vostro ardimento e la vostra tenacia potevano attuare.

Vi è poi un sistema di assistenza radio e di radar non solo panoramici e vicini, ma anche a lunga distanza. È stato realizzato da parte dell'ITAF, l'Ispettorato preposto alle telecomunicazioni e all'assistenza al volo del Ministero della difesa-aeronautica, tutto un piano in virtù del quale possiamo dire che, a parte la nostra speranza che l'Italia possa anche aderire domani all'Eurocontrol, l'assistenza al volo nel nostro Paese è aggiornata. suscettibile di un miglioramento quotidiano ed estremamente sicura.

Nessuno dimentichi, onorevole Pugliese, che, se volare su certe distese degli Stati Uniti d'America può essere cosa facile, volare in Italia, sia per la ventosità che affligge la nostra Penisola e le nostre Isole, sia per la presenza dei sistemi orografici alpino e appenninico, rappresenta quanto v'è di più difficile.

Moltissimo è stato fatto, nel campo delle infrastrutture e dell'assistenza non soltanto nell'Italia centro-settentrionale ma anche nell'Italia meridionale e insulare. Ricorderò gli aeroporti aperti al traffico civile di Brindisi e di Bari e gli aeroporti della Sicilia (Punta Raisi e Fontanarossa); ricorderò, anche se il senatore Barbaro oggi tace, che si sta per provvedere per la sua Reggio Calabria. Anche in Sardegna è stato realizzato molto.

Abbiamo così la visione delle infrastrutture che vanno gradualmente coprendo il territorio peninsulare e le grandi Isole, mentre l'assistenza alla navigazione consente una navigazione sempre più sicura, anche in un inverno terribile come questo, anche in giornate veramente tormentate dal maltempo.

E' un cospicuo patrimonio quello che la aeronautica militare, con i suoi ingegneri del Demanio, con i suoi ingegneri delle telecomunicazioni, con i suoi piloti e i suoi specialisti, offre al nuovo Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile!

A questo punto dobbiamo però ricordare che il volo, salvo ciò che potrà accadere fra qualche decennio, esige sempre due elementi: il velivolo e l'uomo che lo guida. E mi permetto non già di esprimere una speranza ma di manifestare una mia fede dicendo che noi in avvenire potremo sempre più e sempre meglio costruire velivoli.

Faccio appello, a questo proposito, al nostro grande maestro di ingegneria, il ministro Corbellini, perchè non posso certamente ammettere che, mentre si pensa di raggiungere gli spazi più lontani, si abbia ad affermare che, per incapacità di progettazione o di realizzazione o per ragioni economiche, l'Italia non è in condizioni di produrre dei velivoli.

L'Italia può produrre dei velivoli, magari in un primo tempo su licenza, e poi dei velivoli propri. Ritengo che questa sia una nostra esigenza industriale e nego che non si possano trovare gli acquirenti. Bisogna evidentemente produrre quel tipo di velivolo che può essere assorbito dai mercati, e, se non ci fossero altri mercati da indicare, basterebbe pensare a tutti i mercati della Africa, dove la mancanza di strade... (*Inter-*

ruzione del senatore Gianquinto). Non facciamo della polemica, senatore Gianquinto, parliamo dell'aviazione civile!

Io credo che noi potremo realizzare una notevole produzione in questo campo. Ma ciò che più ha importanza in questo momento è pensare al personale di volo in servizio e al personale di volo di domani.

Io voglio rendere al personale di volo in servizio — piloti, motoristi, sugli aerei dove i motoristi ci sono ancora, e marconisti, che spesso hanno mutato le loro funzioni perchè ormai tutto il traffico è governato in fonìa e non più in radio-telegrafia — voglio rendere a questi uomini seri, preparati, nobili nel rischio, raggruppati nella loro organizzazione, l'Associazione nazionale piloti dell'aviazione civile, una testimonianza di gratitudine, di ammirazione, una testimonianza attraverso la quale essi avvertono come il Paese li segue.

Bisognerà provvedere alla loro serenità psicologica, non solo con le retribuzioni del presente, ma anche con il trattamento pensionistico. Nel disegno di legge è prevista la presenza di un rappresentante dell'A.N.P.A.C. in seno al Consiglio superiore dell'aviazione civile: è infatti opportuno e necessario che gli specializzati possano esprimere il loro pensiero altamente qualificato in tutte le sedi competenti.

Mi si consenta di non dimenticare, nel corso di questa discussione, i successi della nostra compagnia di bandiera, l'Alitalia, che Carandini, Urbani e Velani hanno portato ad una quota veramente alta; infatti la nostra bandiera è presente nei cinque Continenti, da Tokyo a Sidney, dall'America meridionale all'America centrale e settentrionale, nell'uno e nell'altro capo dell'Europa, dell'Africa e dell'Asia: ricorderò per tutti Teheran, nella Persia antica.

In fondo i problemi connessi con questo disegno di legge sono semplici; si stabilisce infatti il trasferimento della Direzione generale dell'aviazione civile dal Ministero della difesa-aeronautica al Ministero dei trasporti, ove assumerà la nuova denominazione di Ispettorato generale dell'aviazione civile, mentre il Ministero subentrante cambierà nome, divenendo Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Da molto tempo anche noi soldati andavamo affermando che questi compiti potevano essere trasferiti istituzionalmente all'Amministrazione civile...

L O R E N Z I . Noi ormai siamo ex-soldati!

C O R N A G G I A M E D I C I . Caro senatore Lorenzi, non dimenticherò mai di essere stato medicato da lei, dopo un incidente di volo, e le rendo ancora il mio più affettuoso ringraziamento; ma lei sa che le persone possono dividersi in due categorie: quelle che sentono passare il tempo e lo contraddistinguono con i suffissi « pre » e « post », e quelle che invece, considerando che la vita è così breve, ritengono che non valga la pena di suddividerla in tante parti. Io appartengo a quest'ultima categoria. (*Commenti*).

Ora sicuramente tutto procederà molto bene, se fra i due Ministeri, il cedente e il subentrante, si conserverà sempre una nobile armonia e non si dimenticheranno i valori tradizionali e storici della nostra aviazione. Si dovrà ricordare che l'aviazione militare è sempre all'avanguardia nelle velocità e nelle altezze, e quindi sempre in grado di fornire utili elementi all'aviazione civile, la quale, a sua volta, per l'ampia esperienza di voli lontani, può sempre fornire utili esperienze di altra natura all'aviazione militare: vi deve essere infatti una reciproca osmosi, vantaggiosa parimenti per l'una e per l'altra, nel quadro di quella cooperazione tra le diverse Amministrazioni che è necessaria perchè si realizzi sempre l'unità del Governo e dello Stato.

Nella prospettiva di eventi deprecabili, ma che rimangono nella probabilità storica, è necessario aggiornare continuamente questa interconnessione.

Detto questo, onorevoli colleghi, penso che non molto vi sia da aggiungere, se non riaffermare le finalità di unificazione nazionale che spettano all'aviazione civile nella epoca storica che viviamo. Fino a poco tempo fa, quando per recarsi da Milano a Palermo si impiegavano circa 24 ore in ferrovia e un tempo anche maggiore in automobile, soprattutto a causa delle strade tor-

tuose della Calabria, Palermo appariva lontana al lombardo e al veneto; oggi Palermo in linea diritta è a circa un'ora e mezza di volo da Milano e potremmo ridurre il tempo del viaggio ad un'ora e 10 minuti. (*Interruzione del senatore Battaglia*). Senatore Battaglia, se permette, con la cordialità di sempre, le risponderò adesso. Credo all'aviazione che, accelerando le comunicazioni, unisce le grandi isole al continente ed il continente alle grandi e nobili isole, la sua Sicilia e la Sardegna.

Dobbiamo però essere chiari, onorevole Pugliese: noi affermiamo che vi dovrà essere una ben precisa distinzione di settori, cioè il settore nazionale ed il settore internazionale o intercontinentale. A me fa molto piacere che si possa andare in Africa, in America, in Asia, in Australia, negli altri Paesi d'Europa con i nostri aeroplani, però ci si può anche andare con gli aeroplani di altre compagnie. Non è invece ammissibile che in Italia ci si possa muovere da un aeroporto all'altro, anche se un aeroporto è l'aeroporto di Treviso e l'altro è quello di Trapani o di Palermo o di Catania, con altre società. Occorre dunque che siano intensicate queste comunicazioni nazionali; occorre, senatore Battaglia, che vi siano velivoli veloci e che per andare dalla sua splendida Conca d'oro alle brume della mia Milano non si abbiano a fare giri inutili e soste inutili; è necessario cioè, per esempio, che si possa andare in Sicilia con aerei veloci e direttamente, come già adesso avviene per la Sardegna. Occorre poi che vi siano quelle compagnie...

B A T T A G L I A . Sono necessari grandi aerei da trasporto.

C O R N A G G I A M E D I C I . Dopo parlerò anche di questo.

B A T T A G L I A . Le nostre primizie debbono arrivare al Nord.

C O R N A G G I A M E D I C I . Mi lasci continuare e vedrà che parlerò anche di questo. Dicevo dunque che occorre fare quanto ho detto ora per le linee nazionali, le quali debbono essere integrate (c'è la S.A.M., che espleta alcuni servizi, c'è la Itavia), perchè non è giusto che siano servite soltanto Milano, Torino e Genova, ma è necessario assicurare i servizi aerei anche ad altre località, altre città, altre zone, altre regioni.

Vi è poi tutta l'espansione verso il resto del mondo. Ricordando quello che facciamo già oggi con i DC-8, con i Caravelle, con i Viscount dell'Alitalia e con i DC-7 e i DC-6 che sono ancora in servizio, c'è da dire che dobbiamo anche fare una politica di ospitalità, cioè dobbiamo essere sempre in grado di ricevere in Italia persone che vengono da tutte le parti del mondo. Infatti il turismo, per il potere di attrazione dell'Italia, rappresenta un'attività di notevolissima importanza anche agli effetti dell'equilibrio della bilancia dei pagamenti.

Voglio a questo punto, riferendomi proprio a quello che diceva il senatore Battaglia, porre in rilievo il problema del trasporto di determinati prodotti, quali gli stupendi aranci della sua isola o le pesche di Verona od altri prodotti della Riviera ligure; tutti prodotti, come è evidente, estremamente deteriorabili, che debbono essere al più presto trasportati nelle altre parti del mondo dove essi sono richiesti dalla sete vitaminica.

G I A N Q U I N T O . Si ricordi anche degli ortaggi del Veneto!

C O R N A G G I A M E D I C I . Va bene, senatore Gianquinto, anche tutti gli ortaggi del Veneto! Comunque ho già citato le pesche di Verona, perciò sono venuto vicino a Venezia.

Z A C C A R I . E i fiori della Riviera!

C O R N A G G I A M E D I C I . Infatti ho parlato anche dei prodotti della Liguria.

Ora, sia ben chiaro che l'Alitalia ha già realizzato alcuni cargos e la S.A.M. fa, molte volte, anche servizi merci. Ma sta affacciandosi l'era dei cargos a getto, che consentiranno di ridurre il tempo dei trasporti, non

soltanto di questi prodotti deperibili, ma anche di altri prodotti per i quali si può avere l'esigenza di un trasporto quanto mai celere.

Ci troviamo in definitiva di fronte a tutta una vasta panoramica, la quale investe gli spostamenti all'interno e l'unione di popolazioni lontane, le quali finora non si conoscevano.

Pare a me che l'aviazione civile sotto questo aspetto adempie veramente a due delle nostre massime aspirazioni: la prima è che tutti gli uomini del mondo diventino una cosa sola; l'altra è che, grazie alla reciproca conoscenza, essi abbiano ad avere maggiore affetto e maggiore rispetto reciproco, cosicchè lo spettro della guerra si allontani e nel mondo venga, invece, col suo splendore, l'annuncio di una pace veramente duratura!

L'aviazione civile è diventata una cosa seria, e potrà dirlo lei, senatore Corbellini, che, per assolvere ad un altro compito altamente scientifico, ha lasciato il Ministero delle poste!

CORBELLINI, *Ministro senza portafoglio*. Non soltanto delle poste, ma anche delle telecomunicazioni!

CORNAGGIA MEDICI. Noi dobbiamo pensare che i rapporti umani, oggi, si svolgono veramente sotto il segno dell'aviazione civile! Ed è con questo pensiero rivolto ad un avvenire più sereno e felice del mondo, finalmente unito e pacifico, che io dichiaro che darò il mio voto favorevole a questo disegno di legge, con la ferma fiducia, peraltro, come ho detto esordendo, che tra la vecchia madre e la figlia che se ne distacca continuino quei rapporti di collaborazione senza dei quali noi verremmo ad avere dei risultati meno felici.

E mi sia permesso di dire che, come il cielo sovrasta libero la terra, così non deve essere ostacolato o intralciato lo sviluppo dell'aviazione civile, che deve essere libera! Per finire con un'espressione dantesca dirò che l'aviazione civile deve potersi muovere « nell'ampio e nell'altezza », per contribuire ad attuare una civiltà mondiale che possa veramente essere benedetta. (*Applausi dal centro. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. E' iscritto a parlare il senatore Armando Angelini. Ne ha facoltà.

ANGELINI ARMANDO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, intendo dire solo poche parole al termine di questa discussione generale sul disegno di legge in esame.

Ho preso la parola perchè, come voi avrete notato, questo disegno di legge fu presentato al Parlamento quando io ero Ministro dei trasporti e porta il mio nome.

Per arrivare a presentare questo disegno di legge, le difficoltà non sono state poche. Ho avuto in quell'occasione — e lo devo dichiarare con grande gioia e compiacimento — la solidarietà dell'allora Presidente del Consiglio Segni e del Ministro della difesa Andreotti.

E' inutile che io vi ricordi tutte le difficoltà superate. Ma è certo che, per cinque anni, sia partecipando varie volte alle conferenze di tutti i Ministri dei trasporti di Europa, sia in altre circostanze, io mi sono trovato, come Ministro italiano dei trasporti, in uno stato di assoluta inferiorità. Tutti i Ministri dei trasporti erano competenti in materia di aviazione civile fuorchè il rappresentante dell'Italia, per cui io, quando dovevano essere trattate questioni relative all'aviazione civile, dovevo ritirarmi e pregare l'amico Andreotti di mandare qualcuno a rappresentare il Ministero della difesa.

Sapete che oggi la situazione è questa: esiste un Ministero dell'aeronautica in America, in Russia e in Inghilterra. In tutti gli altri Paesi l'aeronautica civile è legata al Ministero dei trasporti.

La battaglia fu vinta: presentammo il disegno di legge, che ebbe l'approvazione del Senato, approvazione unanime, perchè tutti i Gruppi del Senato si manifestarono entusiasti che si arrivasse finalmente a togliere da uno stato di minorità questi servizi che hanno tanta importanza nella vita del Paese e nella vita mondiale e che certamente ancor più ne avranno nell'avvenire.

Debbo peraltro subito dire, con franchezza, che il lavoro compiuto dalla Camera do-

po l'approvazione del disegno di legge da parte del Senato, è stato notevole. Dobbiamo dare atto che effettivamente, nel testo che ci viene dalla Camera dei deputati, il disegno di legge risulta notevolmente migliorato: in base a tale testo, si sopprime la proposta di istituzione di un Commissariato per l'aviazione civile e il Ministero dei trasporti assume la denominazione di Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, si istituisce un Ispettorato generale dell'aviazione civile presso il Ministero dei trasporti e si apportano al disegno di legge altri notevoli e sostanziali miglioramenti.

Al nuovo testo darò il mio voto favorevole e sono sicuro che anche voi, colleghi senatori, farete altrettanto.

Abbiamo molto da fare, nel campo della aviazione civile, nel nostro Paese, anche se molto si è fatto. Se considerate la nostra posizione geografica nel Mediterraneo, vedrete subito che l'Italia rappresenta qualcosa come una predella di arrivo e di lancio per l'aviazione civile mondiale. Tuttavia, ripeto, abbiamo ancora molte cose da fare. Dobbiamo sviluppare l'aviazione civile specialmente per poter servire i nuovi Paesi africani: più che di grandi *jets* che ci portino a New York in poche ore, abbiamo bisogno di un'aviazione da trasporto che ci consenta di portare i nostri prodotti in tutta Europa e soprattutto in Africa, dove dovremo far sentire la potenza delle nostre attrezzature industriali e agricole.

Che cosa è questa aviazione civile da trasporto? Aeroplani che abbiano una velocità di 350-400 chilometri orari e che possano portare decine e decine di tonnellate di merce. Ho sempre pensato che nell'aviazione civile avverrà quello che avviene nel campo dei trasporti su strada. Le Ferrovie dello Stato attualmente trasportano circa 60-70.000 tonnellate di merci al giorno. Sulla strada si trasportano 500-550.000 tonnellate di merci al giorno Se guardiamo al tipo di merci, vediamo che quelle pregiate vengono trasportate su strada, mentre quelle meno pregiate e voluminose sono trasportate dalla ferrovia.

Per le merci pregiate il prezzo di trasporto su strada, anche se notevolmente superiore a quello delle ferrovie, viene accettato; purchè la merce arrivi un mese prima, evidentemente il prezzo non conta. Ora voi dovete considerare che avverrà lo stesso per le merci pregiate nel campo del trasporto aereo, e l'aviazione civile avrà uno sviluppo notevole in questo senso per i Paesi mediterranei e per i Paesi africani, dove si ha sete di prodotti e nei quali occorre penetrare per far sì che l'Europa rappresenti veramente qualcosa di sostanziale nella rinascita di tali Paesi, che, dopo aver conquistata l'indipendenza, devono avere la possibilità di vivere e di vivere agiatamente.

Non aggiungo altro. Ho voluto solo dirvi, onorevoli senatori, che oggi, tornando a noi questo disegno di legge, si è chiusa una parentesi di fatiche, di lavoro, di sforzi, al servizio di un'idea che oggi si realizza: quella di avere una aviazione civile italiana distaccata dall'aviazione militare.

Mentre dobbiamo riconoscere che l'aviazione militare ha fatto quanto era possibile negli anni decorsi per favorire lo sviluppo dell'aviazione civile, creandosi un'alta benemerenza degna di ogni elogio, sembra evidente che molto possiamo veramente attendere dell'autonomia ora concessa all'aviazione civile, la quale potrà concorrere liberamente con tutte le aviazioni civili delle varie Nazioni per conseguire luminosi traguardi che onoreranno il nostro Paese. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

B A R A C C O , *relatore* Nel prendere la parola ho presente il precetto oraziano *esto brevis, sed efficax;* circa la brevità, questa dipende da me e posso assicurarvi che è mia intenzione mantenere l'impegno, anche se normalmente è poco rassicurante l'enunciazione dell'oratore, che esordisce col dire « sarò breve »; circa l'efficacia questa dipenderà dalla valutazione che voi vorrete dare alle mie sintetiche e rapide parole, dico rapide perchè è stata ricordata la mia qualità di bersagliere, il che mi mette nell'obbligo di

essere veloce. Non ho la pretesa che la mia modesta parola di bersagliere, di fante celere ma sempre pedone, possa essere confrontata con la poesia nobile e la velocità ultrasonica dell'aviatore Cornaggia Medici, al quale porgo i miei ringraziamenti per le lusinghiere espressioni che mi ha rivolto; d'altra parte non mi avventurerò a rispondere ai rilievi di carattere tecnico che sono stati da un competente come lui avanzati in materia.

Potrei iniziare facendo la storia dell'*iter* laborioso del disegno di legge in oggetto, ma penso non sia il caso, anche perchè vi ho già fatto cenno nella mia relazione. Certo è che la questione centrale oggi sottoposta al nostro esame è sorta già trenta o quarant'anni fa: già allora si discuteva se fosse opportuno mantenere ancora l'aviazione civile nell'ambito di una amministrazione militare, o se non fosse più conveniente creare un ente autonomo, nell'ambito del Ministero dei trasporti, anche al fine di una specializzazione nei compiti, di una unità di indirizzi e di attività tecnico-finanziare.

Il problema così esposto sembra semplice. Come accennava il senatore Armando Angelini, già nel 1929 il senatore Ancona, relatore del bilancio 1928-29, affermava che ormai era arrivato il momento di separare i due settori, distinti l'uno dall'altro, non in contrasto, ma integrativi l'uno dell'altro: ad uno deve essere affidato il compito ambito di difendere la nostra indipendenza e la nostra libertà; all'altro invece deve assegnarsi il compito di potenziare in modo adeguato le attuali esigenze dei trasporti attraverso il mezzo aereo, il cui incremento, con cadenza di galoppo, supera tutte le aspettative e raccoglie l'ammirazione generale.

Questa idea così semplice ha dovuto essere elaborata per oltre 30 anni. Del resto avviene così un po' in tutti i campi, per cui tra ideazione e attuazione intercorre sempre un lungo lasso di tempo. Per quanto riguarda il volo abbiamo cominciato da Icaro, poi siamo passati all'Ariosto il quale ci ha descritto il volo dell'Ippogrifo in modo meraviglioso, per arrivare finalmente a Leonardo da Vinci il quale nei suoi preveggenti disegni ha fissato sinteticamente le norme del volo che sostanzialmente poi sono state applicate. Ciò avviene un po' dapperttutto, ma specialmente da noi italiani: noi abbiamo il grande merito di avere il lampo di genio e di preveggenza, ma quando poi dall'idea dobbiamo passare all'attuazione concreta, ci fanno difetto talvolta la costanza, la tenacia, la passione. Nel campo elettrico abbiamo avuto l'esempio della pila di Volta; nel campo delle telecomunicazioni il genio di Marconi; nel campo termonucleare troviamo ancora un nome italiano, quello di Fermi, anche se finora purtroppo la sua scoperta, invece di servire l'umanità a scopi pacifici, costiutisce una spada di Damocle, che lascia insonni le nostre notti e che ci fa tremare di fronte alla tragedia del domani nel deprecatissimo caso in cui si scatenasse una guerra.

Comunque, come vedete, dall'idea al fatto trascorre sempre del tempo; così è passato del tempo anche per questa iniziativa riguardante l'aviazione civile. Notate che a questo riguardo ci sono stati 87 interventi alla Camera dei deputati, 50 e più interventi qui al Senato; sono stati presentati 14 ordini del giorno, interrogazioni, interpellanze tendenti tutti a sottolineare la necessità di creare un ente autonomo, con proprie competenze ed adeguato alle esigenze del settore sempre progrediente, data l'esigenza di staccare l'aviazione civile dall'aviazione militare. Ben sette disegni di legge sono stati approntati, ma non sono arrivati al Consiglio dei Ministri. Voglio rivendicare al Senato il merito di aver infranto gli ostacoli, di aver superato i contrasti e di aver affermato concordemente, con voto unanime, il principio che ormai era tempo di provvedere, per la aviazione civile, alla creazione di ente distinto, separato dall'aviazione militare.

Naturalmente questo non significa voler mortificare o attenuare le benemerenze dell'aviazione militare. Noi riconosciamo che l'aviazione militare è stata la madre della aviazione civile, l'ha educata, migliorata, l'ha resa più efficiente. Noi siamo profondamente riconoscenti all'aviazione militare di tutto questo, e siamo riconoscenti del senso di dedizione al dovere, di generosa passione

dei capi e dei gregari, ma soprattutto degli eroismi ed i sacrifici affrontati in pace ed in guerra. Essi costituiscono un patrimonio degno di gratitudine e di ammirazione.

I colleghi ricorderanno che si presentavano cinque possibilità di attuazione, e che per selezione si è scelta quella attuale. Riconosco anch'io, d'accordo col collega Angelini, che effettivamente la Camera ha fatto uno studio molto approfondito di questo disegno di legge, sia in sede di Commissione, sia in sede di Assemblea, dove si sono avuti interventi numerosi e molto profondi.

Il disegno di legge, nel testo proposto dall'altro ramo del Parlamento, merita effettivamente la nostra approvazione, e nel dire questo sono confortato da altre considerazioni.

Gli interventi, in questa sede, non sono stati molti, il che significa indubbiamente che non c'è contrasto, non c'è dissenso sulle linee sostanziali e particolareggiate del disegno di legge. Quando alcuni colleghi hanno richiesto l'urgenza per la votazione di questo provvedimento, non si sono fatte obiezioni. Quando il disegno di legge è tornato alla nostra Commissione ha riscosso la quasi unanimità dei consensi, e a questo proposito debbo dare atto al collega Gianquinto della sua collaborazione: egli ha portato in questo campo la voce della sua esperienza e della sua passione di pilota.

Vediamo ora, molto rapidamente, quali sono le caratteristiche del disegno di legge.

Si crea un Ispettorato generale dell'aviazione civile presso il Ministero dei trasporti. In tal modo vengono superate tutte le questioni di carattere costituzionale. Alla progettata istituzione di un Commissariato presso il Ministero dei trasporti sono state mosse diverse obiezioni. Qual'è la natura del Commissariato? Partecipa esso alla responsabilità del Governo? Come può il Parlamento esercitare un controllo sulla sua gestione?

Con la creazione di un Ispettorato generale dell'aviazione civile presso il Ministero dei trasporti non si verificherà più ciò che si è verificato sino ad oggi. In un triennio abbiamo speso 241 miliardi per l'aviazione in genere, ma non abbiamo avuto la possibilità di conoscere quale sia stata la spesa fatta per l'aviazione civile e quale quella per l'aviazione militare.

In avvenire il Ministero presenterà il bilancio preventivo e consuntivo delle spese relative all'aviazione civile, e dovrà rendere conto dei criteri che sono stati adottati in rapporto a tali spese, in modo che il Parlamento abbia una possibilità di giudizio e di controllo.

Occorreva naturalmente un elemento tecnico specializzato, che avesse competenza specifica in materia. Si è creato pertanto il Consiglio superiore per l'aviazione civile, la cui azione sarà informata a criteri tecnici in analogia con quanto avviene nel Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Una delle modifiche essenziali riguarda il sistema delle competenze, così detto a « terzeria » tra i Lavori pubblici, l'aviazione civile e il Ministero della difesa. In ipotesi di progettazione, costruzione e ampliamento degli aeroporti, eliporti, campi di volo e campi di fortuna civili demaniali, secondo il progetto approvato dal Senato, bisognava sentire tre Ministeri, quello dei Trasporti, quello della Difesa e quello dei Lavori pubblici. La piaga delle competenze è nota; quando un Ministero è toccato nelle sue competenze, si levano alte grida. Col disegno di legge in discussione si propone di affidare tanto la materia della progettazione, quanto quella della costruzione al Ministero dei trasporti; il miracolo è dovuto all'energia spiegata dall'onorevole Andreotti e dall'onorevole Taviani. Quando si discusse il problema delle competenze attorno a un tavolo (ero presente anch'io in qualità di relatore) fu la ferma decisione dei due Ministri competenti che portò alla definitiva soluzione. Si è così stabilito che la progettazione e l'esecuzione, invece di essere suddivise tra tre Ministeri, debbono essere attribuite effettivamente al Ministero dei trasporti; ciò eviterà le interferenze e i contrasti inevitabili quando più organismi devono intervenire nell'esecuzione di un'opera.

Un altro problema grave, riguarda la sistemazione del personale. Sono stati stabiliti due criteri molto chiari, minuti e particolareggiati; è stato indicato quale perso-

nale dovrà restare al Ministero della difesa e quale dovrà essere trasferito all'aviazione civile; è stato stabilito che comunque il numero dei posti non dovrà essere superiore a 350.

Bisognava poi risolvere il problema dei beni demaniali e di quelli del Ministero della difesa; il problema è complicato dall'uso promiscuo di questi beni da parte dell'aviazione civile e da parte di quella militare. Anche questo problema è stato risolto con la nomina di un Comitato presieduto dal Ministro della difesa e composto da membri designati dal Ministero della difesa, dal Ministero dei trasporti e anche dal Demanio, con il compito di studiare l'assegnazione e il trasferimento degli aeroporti di uso strettamente militare al Ministero della difesa, e di quelli di uso civile al Ministero dei trasporti; speciale disciplina sarà applicata per gli aeroporti di uso promiscuo.

Sono state anche salvaguardate legittimamente le competenze del Ministero della difesa. Quando si tratti di progettazioni di rilievo miliare diretto od indiretto, il Ministero della difesa deve essere sentito preventivamente. In via transitoria, in attesa degli ulteriori sviluppi, i servizi di assistenza al volo saranno ancora assicurati dall'Ispettorato del Ministero della difesa, la cui efficienza è ben nota a tutti.

Non entrerò poi nelle questioni strettamente tecniche, su cui si è diffuso il senatore Cornaggia Medici, e che non sono di mia competenza; d'altra parte l'onorevole sottosegretario Pugliese, darà certamente ampi chiarimenti in materia. Confortato dal consenso della quasi unanimità della mia Commissione, conscio dell'importanza ragionata delle modifiche introdotte dalla Camera, sentito il parere favorevole degli oratori intervenuti in questa discussione, in esecuzione del mandato ricevuto dalla Commissione, raccomando al Senato l'approvazione di questo disegno di legge. (*Vivi applausi dal centro. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sottosegretario di Stato per la difesa.

PUGLIESE, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, non intendo certo intrattenere a lungo il Senato nella discussione di questo disegno di legge. Sento il dovere di ringraziare il relatore del contributo che ha portato, ed i senatori Cornaggia Medici e Armando Angelini. Il disegno di legge, come è stato ricordato dal relatore, è stato ampiamente discusso alla Camera dei deputati, con l'intervento di deputati di tutti i settori. La brevità dell'attuale discussione non sta a significare che il Senato non sia d'accordo, perchè v'è il consenso tacito ma unanime anche da parte del Senato. Pertanto aggiungo soltanto pochissime parole per sottolineare le finalità ed il contenuto del disegno di legge e cioè: necessità di una strutturazione autonoma dell'aviazione civile nel quadro di una politica responsabile dei trasporti; necessità di eliminare (e su questo punto si è soffermato il relatore) pluralità di competenze; necessità non soltanto di creare un organismo efficiente, pari ai compiti di oggi dell'aviazione civile, ma soprattutto di imprimere a questa l'indispensabile stimolo e l'auspicato vigore in vista dei compiti che crescono ogni giorno di più in quantità ed intensità; necessità infine di adeguarsi a quanto negli altri Stati più progrediti è stato già fatto nel campo della strutturazione amministrativa e del suo inquadramento. Il senatore Angelini ha accennato a quest'ultimo punto, ma io preciso che, a prescindere dall'Inghilterra, dagli Stati Uniti, dall'Australia, dalla Svezia e dalla Nuova Zelanda, che hanno un Ministero dell'aviazione civile (meta alla quale anche noi miriamo, con la gradualità impostaci dal progredire del settore, e che speriamo possa essere raggiunta tra pochi anni); a prescindere, ripeto, da questi Stati, dove (come è avvenuto in Inghilterra, negli Stati Uniti, in Svezia, Stato piccolo, quest'ultimo, ma che si è potuto avvantaggiare di particolari congiunture favorevoli) lo sviluppo dell'aviazione civile è stato tale da consentire la creazione di un apposito Ministero, negli altri Stati dell'Europa e del mondo ormai l'aviazione civile è inquadrata, con autonoma articolazione, nella politica del Ministero dei trasporti. Rimane invece

agganciata al Ministero della difesa e dell'aviazione militare soltanto nel Brasile, nella Repubblica di San Salvador, nel Nicaragua, nel Pakistan, nell'Arabia Saudita, nell'Uruguay e in Spagna.

Già il relatore ha detto che la figura del Commissariato autonomo non è stata ritenuta perfettamente corretta dal punto di vista costituzionale. La nostra Costituzione non parla di Commissari. E' il Commissario responsabile o no di fronte al Parlamento? Il Commissario partecipa o no alla responsabilità collegiale del Governo? Questioni che sono state poste e che hanno fatto scegliere l'attuale soluzione. Non mi addentro, specie in considerazione dell'ora, in questa che potrebbe essere un'allettante discussione; ormai siamo tutti d'accordo.

La stesura definitiva del disegno di legge, che ha incontrato il generale parere favorevole della Camera ed anche del Senato, si industria di ovviare a tutti i prevedibili e previsti inconvenienti: a quella competenza finora a mezzadria tra Lavori pubblici, aviazione civile ed aeronautica militare — talchè si potrebbe parlare addirittura di « terzeria » — per quanto riguarda la progettazione, la costruzione e l'ampliamento degli aeroporti, che ha prodotto talvolta seri inconvenienti che sono stati ricordati nella discussione e a cui viene ovviato appunto con la formulazione dell'articolo 4; a quelli derivanti dalla mancanza di una programmazione a sviluppo poliennale, indispensabile per evitare un'azione che può essere talvolta discontinua e talvolta suggerita da fattori contingenti che non rispondono ad un'obiettiva e serena valutazione della situazione. Accennerò fugacissimamente più avanti a quanto è stato fatto a questo proposito; per altro nel disegno di legge è appunto prevista l'istituzione del Consiglio superiore dell'aviazione civile, che conforterà le determinazioni e l'azione del Ministro competente col suo parere e coi suoi suggerimenti.

Occorre, inoltre, assicurare finalmente al personale che da anni lavora in questo settore, non una posizione giuridica che ha già acquisito, ma una posizione più strettamente aderente alle sue funzioni, facendo sì che venga eliminata quella situazione, la cui esistenza oggi non può disconoscersi, di passaggi di personale militare di spiccate qualità e capacità, che transita nell'aviazione civile per breve tempo e ritorna all'aviazione militare alla prima promozione.

Il Governo ha ritenuto, conformemente, del resto, al parere della Camera dei deputati, che per ora i servizi di assistenza al volo continuino ad essere forniti dal Ministero della difesa. E credo che non occorrano parole per illustrare l'opportunità, anzi la necessità di tale disposizione.

A questo punto vorrei addentrarmi nei problemi dell'Eurocontrol — ai quali ha accennato il senatore Cornaggia Medici — ma prima di tutto usciremmo dai limiti di questa discussione e, secondariamente, andremmo molto lontano. Mi piace confermare soltanto che la posizione di riserva e di attesa non modifica l'atteggiamento di attenta osservazione che il nostro Paese desidera mantenere nei riguardi dell'Agenzia dell'Eurocontrol, col proposito non solo di uniformarci, nei limiti del possibile, alle raccomandazioni che venissero emanate, ma altresì di seguire favorevolmente i possibili sviluppi del problema.

Onorevoli senatori, non avrei da aggiungere altro, se non dovessi, nel momento in cui il Senato si accinge a discutere, sia pure brevemente, gli articoli e ad approvare il disegno di legge sulla nuova strutturazione dell'aviazione civile, assolvere un obbligo che mi compete: fare, cioè, un'illustrazione, sia pure fugacissima, sintetica e schematica di quanto in quest'ultimo periodo è stato compiuto nel settore dell'aviazione civile, dando così giusto riconoscimento al personale che da anni lavora nella Direzione generale dell'aviazione civile e del quale ho potuto apprezzare in questi mesi le doti, la capacità, l'attaccamento, la passione.

Già il Ministro della difesa, nei due rami del Parlamento, ha accennato a qualche dato in sede di discussione di bilancio ed ha sottolineato lo sforzo che è stato compiuto, con positivi risultati, dalla Direzione generale dell'aviazione civile.

E' evidente che il crescente, dinamico sviluppo dell'aviazione civile italiana, che tutti riconoscono, non si sarebbe potuto realizza-

re se la Direzione generale dell'aviazione civile non fosse stata, malgrado le difficoltà e la scarsezza dei mezzi, un organismo efficiente e se il personale che ne fa parte non fosse stato di sicura e precisa preparazione.

I successi e l'espansione della compagnia di bandiera sono ben noti: alla fine del 1958 la rete dell'Alitalia comprendeva 93.994 chilometri; al 31 maggio 1962 lo sviluppo della rete aerea dell'Alitalia raggiungeva ben 154 mila 534 chilometri.

E' da dirsi che l'Italia, la quale nel dicembre 1958 occupava il quattordicesimo posto nei traffici aerei mondiali, è salita all'ottavo posto, raggiunendo così il livello delle Nazioni di più brillante posizione aviatoria.

In questo stesso periodo alla compagnia di bandiera si sono affiancate e si stanno affiancando altre società aeree (S.A.M., Itavia) per alcuni collegamenti interni, ad integrazione della rete gestita dall'Alitalia e per la esecuzione dei voli Charters.

All'intenso traffico esclusivamente italiano si unisce un imponente traffico mondiale, che affluisce di anno in anno più numeroso nella penisola ed al quale permette felicemente di far fronte la nostra rete aeroportuale, in parte realizzata ed in parte in via di estensione e di completamento.

Questo intenso traffico può essere compendiato, per il 1962, nella seguente attività complessiva della rete aeroportuale italiana: si sono avuti, secondo i dati al 31 dicembre 1962, oltre 90.000 velivoli in arrivo ed altrettanti in partenza; 2.463.587 passeggeri sbarcati, 2.465.022 passeggeri imbarcati, 755.408 passeggeri in transito; 25.016 tonnellate di merce sbarcata, 31.432 tonnellate di merce imbarcata, 18.991 tonnellate di merce in transito.

Potrebbe affermarsi che la compagnia di bandiera è soltanto un settore dell'aviazione civile, ma non può sfuggire ad alcuno l'importanza fondamentale di tale settore, imperniato sull'interesse del Paese, all'interno ed all'estero, fulcro di ogni attività nel campo dell'aviazione civile.

Nel campo interno la sistemazione delle infrastrutture aero-portuali ha consentito la estensione dei servizi aerei a tutte le più importanti città italiane e si è conseguito un allargamento dell'attività aerea, che alcuni anni fa sembrava assolutamente impossibile realizzare.

Si è cercato poi di porre il problema della preparazione dei piloti delle linee aeree, naturalmente nell'ambito delle possibilità di bilancio, disponendo un primo corso di addestramento ad alto livello; si è potenziato il servizio dell'aviazione civile per quanto concerne gli accertamenti sulla sicurezza dei voli; si sono fatti studi notevoli per l'aggiornamento e la definizione di una convenzione per i trasporti aerei aderente alle esigenze odierne e alle pubbliche necessità; si sta cercando in tutte le maniere di migliorare il personale che negli aeroclubs è addetto alla istruzione degli allievi piloti, con l'opera di propaganda e con l'istituzione di appositi corsi; la Direzione generale dell'aviazione civile è stata in grado di organizzare a Roma l'Assemblea generale dell'O.A.C.I., ricevendo dai dirigenti dell'istituzione lusinghieri apprezzamenti; è in atto permanentemente l'adeguamento dell'attività pratica della Direzione generale dell'aviazione civile alle norme ed alle regolamentazioni internazionali in tutti i settori tecnici ed amministrativi.

Di fronte all'imponenza del lavoro svolto, nonostante la scarsezza dei mezzi, cui si è potuto sopperire con l'abnegazione del personale, eventuali rilievi critici (essersi cioè sviluppato soltanto il settore finanziato dall'I.R.I. o potenziato dalle Partecipazioni statali), sono privi di qualsiasi fondamento, ed io ritengo che tutti debbano avere riconosciuto più che giusto e più che legittimo quanto il Ministro della difesa ha voluto affermare, in piena coscienza, in occasione della discussione del bilancio del suo Dicastero.

Ho tenuto, onorevoli senatori, a fare queste precisazioni per la passione che ho dedicato in questi mesi al settore affidatomi, oggi che la Camera dei deputati ha approvato, ed il Senato si appresta ad approvare il provvedimento legislativo, dopo averlo discusso con l'obiettività e con la serietà che merita l'argomento, senza preconcetti e senza posizioni predeterminate, giacchè il problema reale dell'aviazione civile non consiste soltanto nel distacco dal Ministero della di-

fesa (distacco che non può essere certamente una specie di toccasana), bensì nell'attuazione di un organismo più moderno, idoneo allo svolgimento della propria attività in forma autonoma, con mezzi, personale e organizzazione propri.

Sono certo che questo è l'obiettivo desiderato da tutti coloro che auspicano le migliori fortune dell'ala italiana. Questo è stato l'obbiettivo della Camera, questo è certamente l'obbiettivo del Senato della Repubblica. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . Dobbiamo ora passare all'esame delle modifiche introdotte dalla Camera dei deputati. Faccio presente che il testo approvato dal Senato è stato completamenet modificato dalla Camera. Si dia pertanto lettura degli articoli nel testo trasmesso dalla Camera.

C A R E L L I, *Segretario*:

Modifica della denominazione del Ministero dei trasposti in Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ed istituzione dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile presso il suddetto Ministero

Art. 1.

Il Ministero dei trasporti assume la denominazione di Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

Ad esso sono devoluti tutti i compiti e le attribuzioni esercitati dal Ministero della difesa in materia di aviazione civile, nonchè tutte le competenze già attribuite dal Codice della navigazione al Ministero dell'aeronautica.

(*È approvato*).

Art. 2.

Per l'esercizio dei compiti e delle attribuzioni di cui al precedente articolo è istituito nel Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile un Ispettorato generale dell'aviazione civile, cui è preposto un direttore generale.

L'organizzazione centrale comprende:

a) il servizio degli affari generali e del personale;

b) il servizio degli aeroporti;

c) il servizio dei trasporti aerei.

Le circoscrizioni di aeroporto di cui all'articolo 688 del Codice della navigazione sono determinate con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

La Ragioneria centrale presso il Ministero dei trasporti assume la denominazione di Ragioneria centrale presso il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Nell'ambito della predetta Ragioneria tutti i servizi concernenti l'aviazione civile devono essere affidati a ripartizioni organiche diverse da quelle che si occupano dei trasporti.

(*È approvato*).

Art. 3.

I servizi di assistenza al volo continuano ad essere forniti all'Ispettorato generale dell'aviazione civile del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, dall'Ispettorato delle telecomunicazioni e dell'assistenza al volo del Ministero della difesa.

(*È approvato*).

Art. 4.

Alla progettazione, costruzione e ampliamento degli aeroporti, eliporti, campi di volo, campi di fortuna civili demaniali provvede il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Ispettorato generale dell'aviazione civile.

I progetti di aeroporti, eliporti, di campi di volo, di campi di fortuna non appartenenti allo Stato debbono essere approvati dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Ispettorato generale dell'aviazione civile.

(*È approvato*).

Art. 5.

I provvedimenti che abbiano diretti riflessi sulla difesa nazionale sono adottati d'intesa col Ministero della difesa.

La vigilanza sull'Aereo Club d'Italia e sullo sport aereo è esercitata dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Ispettorato generale dell'aviazione civile, di concerto col Ministero della difesa e, per lo sport aereo, con il Ministero del turismo e dello spettacolo.

Il Registro aeronautico italiano passa sotto la vigilanza del Ministero dei trasporti - Ispettorato generale dell'aviazione civile.

(*È approvato*).

Art. 6.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile è assistito dal Consiglio superiore dell'aviazione civile, che è organo consultivo per tutte le questioni concernenti l'aviazione civile ed il traffico aereo.

Il parere del Consiglio superiore è obbligatorio nelle seguenti materie:

1) concessioni di esercizio di servizi aerei di linea;

2) programmi di investimento a sviluppo poliennale;

3) istituzione di nuovi aeroporti;

4) forma e modalità delle gestioni aeroportuali.

Per lo studio dei provvedimenti necessari per il coordinamento delle attività aeree civili con quelle militari nell'ambito dello spazio aereo nazionale e di ogni altra questione di speciale importanza il Consiglio superiore dell'aviazione civile nomina, nel suo seno, particolari commissioni, le quali affidano ad un proprio membro l'incarico di riferire al Consiglio le conclusioni adottate.

(*È approvato*).

Art. 7.

Il Consiglio superiore dell'aviazione civile è composto di un presidente, del direttore generale dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile, di un consigliere di Stato designato dal presidente del Consiglio di Stato, di un sostituto avvocato generale dello Stato designato dall'avvocato generale dello Stato, e di altri nove membri designati ciascuno dal Ministero degli affari esteri, dal Ministero delle finanze, dal Ministero del tesoro, dal Ministero dei lavori pubblici, dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (Ispettorato generale dell'aviazione civile), dal Ministero dell'industria e del commercio, dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, dal Ministero delle partecipazioni statali, dal Ministero della sanità, dal Ministero del turismo e dello spettacolo e dal Presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, nonchè di sei esperti uno dei quali rappresentante della categoria dei piloti civili, designato dall'A.N.P.A.C.

Fanno inoltre parte del Consiglio stesso due funzionari (civili o militari) dell'Amministrazione della difesa-aeronautica, di cui uno in servizio presso l'Ispettorato delle telecomunicazioni e dell'assistenza al volo, designati dal Ministero della difesa.

I membri designati dai Ministeri devono avere qualifica non inferiore ad ispettore generale o equiparata.

La Commissione, da costituire ai sensi dell'ultimo comma dell'articolo precedente, per lo studio dei provvedimenti necessari al coordinamento delle attività nell'ambito dello spazio aereo nazionale, è presieduta dal presidente del Consiglio superiore dell'aviazione civile ed è composta di altri quattro membri, di cui due appartenenti ai ruoli dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile e due del Ministero della difesa-aeronautica.

In seno al Consiglio superiore dell'aviazione civile è istituita una segreteria diretta da un funzionario della carriera direttiva del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, Ispettorato generale dell'aviazione civile, con qualifica non inferiore a quella di direttore di divisione il quale esercita le funzioni di segretario del Consiglio.

(*È approvato*).

Art. 8.

Il presidente ed i membri del Consiglio superiore dell'aviazione civile sono nominati con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

Essi, ad eccezione del direttore generale dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile, permangono in carica tre anni e possono essere riconfermati.

Non può essere membro del suddetto Consiglio chi sia proprietario, amministratore, rappresentante o consulente di società o ditte che siano o entrino in rapporto di affari con l'Amministrazione dell'aviazione civile.

Il Consiglio si riunisce almeno una volta al mese.

Per la validità delle adunanze del Consiglio superiore dell'aviazione civile occorre la presenza di almeno dodici membri, oltre il presidente, e per la validità dei pareri, la maggioranza degli intervenuti.

(*È approvato*).

Art. 9.

Il Governo della Repubblica è delegato a provvedere, entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, alla emanazione di norme aventi valore di legge per regolare:

1) l'organizzazione periferica dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile, da articolarsi su tre compartimenti di traffico aereo, e la determinazione delle attribuzioni dell'organizzazione centrale, dei compartimenti e delle circoscrizioni di aeroporto, con un criterio di largo decentramento dei servizi ed attribuzione di ampi poteri deliberanti agli organi preposti ai servizi periferici, e con caratteristica di definitività per quei provvedimenti di competenza degli stessi per cui non sia indispensabile la previsione della facoltà di ricorso;

2) la corrispondente organizzazione decentrata dei servizi di ragioneria e di controllo, con l'utilizzazione a tal fine dei già esistenti uffici periferici della Ragioneria e della Corte dei conti.

(*È approvato*).

Art. 10.

Il Governo della Repubblica è delegato altresì a provvedere, entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, alla emanazione di norme aventi valore di legge per regolare:

1) l'istituzione dei ruoli organici degli impiegati civili strettamente indispensabili in relazione alle effettive esigenze dei servizi dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile e comunque per un numero di posti non superiore a 350 e la prima formazione dei ruoli stessi mediante trasferimenti e concorsi riservati.

Per i trasferimenti negli istituendi ruoli dovrà essere osservato il criterio di consentire l'inquadramento a domanda nel limite dei posti disponibili e nelle carriere e qualifiche corrispondenti al personale civile del ruolo ordinario del Ministero della difesa.

I concorsi dovranno essere per titoli, riservati agli ufficiali e sottufficiali in servizio permanente, e per titoli e per esame speciale, consistente in un colloquio sui servizi di istituto dell'Ispettorato generale, riservati agli ufficiali in ausiliaria e nella riserva ed al personale civile dei ruoli aggiunti delle carriere direttive e di concetto del Ministero della difesa-aeronautica.

I concorsi riservati al personale militare potranno concernere anche qualifiche superiori a quelle iniziali e non più di due quinti dei posti disponibili dopo i trasferimenti: l'ammissione ai concorsi stessi dovrà essere consentita avendo riguardo all'assimilazione risultante dalla tabella allegata al decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 19.

I concorsi riservati al personale dei ruoli aggiunti non potranno concernere qualifiche superiori a consigliere di prima classe, o equiparata, delle carriere direttive e a segretario o equiparata delle carriere di con-

cetto e non più di due quinti dei posti disponibili dopo i trasferimenti.

Per la copertura dei posti disponibili dopo i trasferimenti in ciascuna delle qualifiche non superiori ad archivista, o equiparata, delle carriere esecutive e ad usciere capo, o equiparata, delle carriere del personale ausiliario dovrà essere osservato il criterio di conferire la totalità di detti posti al personale dei corrispondenti ruoli aggiunti del Ministero della difesa-aeronautica.

I trasferimenti e i concorsi di cui al presente punto n. 1) sono riservati al personale in servizio presso la direzione generale dell'aviazione civile e del traffico aereo del Ministero difesa-aeronautica e relativi organi periferici da almeno un anno alla data di entrata in vigore della presente legge;

2) l'istituzione di un ruolo degli operai dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile nel quale inquadrare gli operai che, alla data di entrata in vigore della presente legge, siano in servizio presso la Direzione generale dell'aviazione civile e del traffico aereo e relativi organi periferici e appartengano al ruolo operai del Ministero della difesa-aeronautica o abbiano titoli ad essere inquadrati, ai sensi dell'articolo 62 della legge 3 marzo 1961, n. 90. L'organico degli operai del Ministero della difesa-aeronautica dovrà essere ridotto del numero dei posti previsti per il ruolo di nuova istituzione;

3) il trasferimento al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Ispettorato generale dell'aviazione civile - degli impiegati civili non di ruolo del Ministero della difesa-aeronautica che, alla data di entrata in vigore della presente legge, prestino servizio presso la Direzione generale dell'aviazione civile e del traffico aereo e relativi organi periferici.

(*È approvato*).

Art. 11.

Le norme di cui ai precedenti articoli 9 e 10 saranno emanate con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto coi Ministri del tesoro e della difesa.

(*È approvato*).

Art. 12.

Fino alla data di nomina dei vincitori dei concorsi di cui alle norme previste dall'articolo 10, e di inquadramento in ruoli o trasferimento di cui allo stesso articolo, il personale civile del Ministero della difesa-aeronautica e gli ufficiali e sottufficiali dell'aeronautica in servizio da almeno un anno alla data di entrata in vigore della presente legge presso la Direzione generale dell'aviazione civile e del traffico aereo e relativi organi periferici, sono messi a disposizione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — Ispettorato generale dell'aviazione civile.

Gli organici dei ruoli del personale civile del Ministero della difesa-aeronautica, con effetto dalla data con la quale saranno disposti i trasferimenti di cui alle norme previste dall'articolo 10, sono ridotti di un numero di posti pari, distintamente per ruoli e qualifiche, a quello dei posti coperti dal personale civile trasferito.

Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro della difesa di concerto con i Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile e del tesoro sarà provveduto alla determinazione della consistenza dei nuovi organici dei ruoli del personale civile del Ministero della difesa-aeronautica, in conseguenza della riduzione verificatasi nei ruoli stessi in applicazione delle norme contenute nel precedente comma.

(*È approvato*).

Art. 13.

Il Consiglio di amministrazione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, per l'esercizio delle attribuzioni di cui all'articolo 146 del testo unico 10 gennaio 1957, n. 3, relativamente al personale e agli

Uffici dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile, è composto:

1) del direttore generale dell'aviazione civile;

2) dei capi dei servizi centrali;

3) del presidente del Consiglio superiore dell'aviazione civile;

4) di due rappresentanti del personale scelti dagli altri membri del Consiglio di amministrazione.

Il Consiglio di amministrazione è presieduto dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile o, per delega, dal Sottosegretario di Stato.

(*È approvato*).

DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI

Art. 14.

Alle spese necessarie per il funzionamento dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile si provvede con gli stanziamenti recati dallo stato di previsione della spesa del Ministero della difesa, concernenti i servizi della Direzione generale dell'aviazione civile e del traffico aereo e le spese del personale per la quota parte relativa al personale del Ministero della difesa-aeronautica messo a disposizione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ai sensi del precedente articolo 12, fin quando detti stanziamenti e dette spese non saranno inseriti nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

Alle nuove spese di carattere generale valutate in lire 37.300.000 si provvede a carico del fondo di riserva per le spese impreviste iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

(*È approvato*).

Art. 15.

Per la determinazione dei beni e impianti da destinarsi esclusivamente al traffico aereo civile e dei beni e servizi di impiego promiscuo dell'aeronautica militare e dell'aviazione civile e per la determinazione delle relative modalità per l'uso comune, sarà costituito con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di concerto con i Ministri della difesa e dei trasporti e dell'aviazione civile, un Comitato presieduto dal Ministro della difesa e composto di altri sette membri designati, tre dal Ministro della difesa e quattro dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

Le modalità per l'uso comune dei beni e servizi di impiego promiscuo saranno approvate con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, in conformità della determinazione del Comitato di cui al precedente primo comma. Al Comitato stesso sarà deferita la definizione di ogni questione relativa all'applicazione del suddetto decreto.

L'assegnazione in uso al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile degli immobili in uso all'aeronautica militare da destinarsi esclusivamente al traffico aereo civile sarà disposta dal Ministro delle finanze; quella dei beni mobili sarà effettuata a cura del Provveditorato generale dello Stato, se trattisi di beni assegnati in uso all'aeronautica militare da detto Provveditorato, ovvero a cura del Ministero della difesa, se trattisi di beni da esso Ministero acquisiti a carico del proprio stato di previsione della spesa. Il trasferimento di questi ultimi beni sarà effettuato a titolo gratuito.

Per l'esplicazione dei compiti di cui all'articolo 4 l'Ispettorato generale dell'aviazione civile può avvalersi, fino a quando non sara stato attuato quanto previsto dal presente articolo, dell'opera della Direzione generale del demanio del Ministero della difesa-aeronautica.

(*È approvato*).

Art. 16.

La Direzione generale dell'aviazione civile e traffico aereo del Ministero della difesa è soppressa.

P R E S I D E N T E . L'articolo 16 è identico all'articolo 14 approvato dal Senato.

Si dia lettura dell'articolo 17.

C A R E L L I , *Segretario*:

Art. 17.

La presente legge entra in vigore 90 giorni dopo la sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale.*

(*È approvato*).

P R E S I D E N T E. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il senatore Gianquinto. Ne ha facoltà.

G I A N Q U I N T O. Mi è particolarmente caro, signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, ricordare che il Gruppo dei senatori comunisti è stato sempre tra i protagonisti della lunghissima lotta condotta per conseguire l'autonomia dell'aviazione civile. E, quando parlo di lotta, mi sembra di usare un termine appropriato.

Il nostro valoroso presidente della I Commissione, senatore Baracco, ha accennato nel suo intervento a questa stranissima situazione: da anni, da decenni i due rami del Parlamento erano d'accordo sulla necessità di dare all'aviazione civile uno strumento di sviluppo autonomo e proprio. Il Parlamento aveva più volte affermato che era assurdo che l'aviazione civile continuasse ad essere alle dipendenze del Ministero della difesa, così come sarebbe inconcepibile che la marina mercantile italiana fosse ancora alle dipendenze della marina militare, come alcuni decenni fa.

Uomini di governo si erano dichiarati d'accordo. Ricordo qui il dramma del senatore Caron che dovette minacciare financo di dimettersi da sottosegretario alla Difesa, se il disegno di legge per l'autonomia dell'aviazione civile non avesse compiuto il suo *iter*: Nonostante tutto ciò, si sono frapposti ostacoli assurdi e anacronistici, che pare ora siano vinti.

Per consentire l'obiettivo dell'autonomia dell'aviazione civile noi comunisti, nella seduta del 15 dicembre 1960, demmo il nostro voto al disegno di legge, pur lamentandone le insufficienze, le manchevolezze e le contraddizioni.

Ora, dopo due anni — dico due anni — viene a noi un nuovo testo elaborato dalla Camera dei deputati, che indubbiamente dà al settore un assetto più razionale e politicamente più conseguente e risolve molti problemi in modo più accettabile. E non è, senatore Angelini, che la Camera dei deputati abbia visto più di noi e meglio di noi; noi il problema l'avevamo visto e lo avevamo posto nei giusti termini, ma la verità è che ad un certo momento, nell'ansia di ottenere il risultato desiderato, abbiamo dovuto accedere ad un compromesso, cioè all'istituzione del Commissariato dell'aviazione civile nell'ambito del Ministero dei trasporti.

Il fatto è che in quel momento non avevamo ancora, tutti noi insieme, la forza di vincere quelle resistenze di cui, onorevole Pugliese, si è ancora giustamente parlato, pur non negando le benemerenze dell'aviazione militare e del Ministero della difesa. Mi duole, da una parte, che la soluzione che era stata intravista da noi sia stata adesso raggiunta dalla Camera dei deputati, ma da altro canto siamo lieti che un assetto più razionale e più logico sia stato dato all'aviazione civile.

Io ritengo che la creazione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile possa essere considerata come un passo avanti verso la costituzione del Ministero unico dei trasporti: terra, mare e cielo. Vorrei ricordare, a questo proposito, che occorre, onorevole Ministro, che il Governo mantenga l'impegno di sollecitare la discussione, da parte del Parlamento, della legge sull'ordinamento della Presidenza del Consiglio e dei Ministeri. Di questa legge si è parlato sempre come di una necessità attinente al-

l'ordine giuridico costituzionale, ma sempre è stata ritardata e rinviata. Quando alla Camera dei deputati si stava per discutere questa legge, con l'altro Ministero Fanfani, il Governo cadde e non se ne parlò più.

Il fatto è che voi, signori del Governo e del Partito della democrazia cristiana, non volete quella legge, che, oltre a stabilire le competenze della Presidenza del Consiglio, dovrebbe anche fissare il numero dei Ministeri; quella legge non conviene a voi, perchè, senza quella legge, nelle crisi di Governo potete navigare in quel tal mercato che qui non definisco, per giungere a compromessi concreti con le sottocorrenti e per arrivare più facilmente al sottogoverno.

Indubbiamente bisognerà arrivare a quella legge e si porrà in quella sede la necessità della creazione in Italia non del Ministero dell'aviazione civile, ma del Ministero unico dei trasporti terrestri, marittimi ed aerei.

Dicevo prima che il testo che ci viene dalla Camera è migliore di quello da noi approvato, che era la risultante di un certo rapporto di forza tra noi e quelle tali forze che hanno resistito allo sganciamento dell'aviazione civile. E' migliore, ma non realizza ancora la piena autonomia dell'aviazione civile. D'accordo, onorevole Pugliese, non è questo il momento per discutere questi problemi: ne avremo sempre il tempo; ma l'articolo 3 mantiene, senza alcuna ragione, il cordone ombelicale, direi, che continuerà a legare l'aviazione civile all'aviazione militare. Infatti i servizi di assistenza al volo, essenziali oggi per la sicurezza della navigazione aerea, per la sicurezza del traffico aereo sempre più intenso, continueranno ad essere forniti all'Ispettorato generale della aviazione civile del Ministero dei trasporti dall'Ispettorato delle telecomunicazioni e dell'assistenza al volo del Ministero della difesa.

Qui tutti hanno ricordato la situazione in cui si trova ancora il nostro Paese nei confronti degli altri Paesi del mondo in cui la aviazione civile è completamente sganciata dall'aviazione militare. Siamo noi e la Spagna. Orbene, onorevole Sottosegretario, è innegabile che in tutti i Paesi del mondo, tranne l'Italia e la Norvegia, i servizi di assistenza al volo dell'aviazione civile sono disimpegnati da organismi civili, autonomi e indipendenti dagli organismi di controllo militari.

PUGLIESE. *Sottosegretario di Stato per la difesa.* Nel testo proposto dalla Commissione alla Camera era detto: « finchè non sarà provveduto ad un'autonoma organizzazione ». Poi non si è ritenuto di mantenere questa dizione, ma quel principio era stato a suo tempo inserito.

GIANQUINTO. Comunque non figura nel testo che dobbiamo approvare.

Anche dal punto di vista della tecnica e dell'esperienza, gli organismi militari hanno una competenza del tutto diversa e inconfondibile rispetto a quella degli organismi di controllo e di assistenza al volo per la sicurezza del traffico aereo civile. C'è tutta la questione del trattamento del personale e del suo reclutamento, questione già affrontata altre volte, che rimane ancora oggi insoluta con questo disegno di legge. E le conseguenze di questa situazione ci sono state, onorevole Sottosegretario.

Soltanto l'Italia e la Norvegia hanno rifiutato di aderire all'Eurocontrol, determinando vive preoccupazioni e proteste altissime, documentate tra l'altro dall'Associazione nazionale piloti civili, che il collega Cornaggia Medici ha testè ricordato, e creando problemi gravi, che restano insoluti e che stanno lì a denunciare come quelle forze che per quindici anni hanno ostacolato la attuazione, unanimemente auspicata, dello sganciamento dell'aviazione civile, ancora esistano e continuino a opporre resistenze che dovremo superare nel futuro.

Se noi non fossimo con l'acqua alla gola, non tanto perchè pare che il Parlamento stia per chiudere i suoi lavori, ma per l'urgenza di porre termine alla situazione attuale, io avrei forse proposto degli emendamenti al testo pervenutoci dalla Camera. Non mi convince, signori del Governo, la composizione del Consiglio superiore dell'aviazione civile, organismo, peraltro, indispensabile e necessario.

La composizione di tale Consiglio ha infatti una natura prevalentemente burocratica: 17 componenti sono funzionari dei vari Ministeri e soltanto 6 sono esperti. Consiglio superiore più burocratico di così non si poteva concepire! Per buona fortuna, e me ne compiaccio, la Camera ha eliminato il rappresentante del Ministero dell'interno; il Ministero di polizia non è fortunatamente rappresentato nel Consiglio. Però non vedo la necessità di questa inflazione di direttori generali, di altissimi funzionari dei vari Ministeri, in confronto a 6 esperti soltanto.

E' giusto che uno di tali esperti sia il rappresentante dell'A.N.P.A.C. E mi auguro che uno degli altri esperti sia un rappresentante dell'aviazione sportiva e degli aeroclubs.

Non vedo quale funzione abbia, nel Consiglio superiore dell'aviazione civile, un consigliere di Stato. Sarebbe ora di finirla col distogliere i magistrati del Consiglio di Stato dalla loro naturale funzione. Per la consulenza giuridica sarebbe bastato il rappresentante dell'Avvocatura dello Stato, che fa parte del Consiglio, ed è giusto che ne faccia parte.

Vorrei ripetere qui una raccomandazione che ho fatto, da questo posto, oltre due anni fa: che l'Ispettorato dell'aviazione civile presso il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile non sia il rifugio di ex militari. Se l'Ispettorato deve essere un organismo che presieda allo sviluppo dell'aviazione civile, i suoi funzionari debbono essere dei civili, e dico questo senza offesa per nessuno. I militari facciano i militari, i civili facciano i civili.

Nonostante queste riserve, noi diamo il nostro voto favorevole al disegno di legge; avremo la possibilità di dare il nostro contributo per migliorare ancora questo strumento.

L'augurio che formulo è che il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile possa dimostrarsi un organismo valido e soprattutto entusiasta, senatore Angelini (entusiasmo e passione sono elementi essenziali dell'aviazione), capace di dare nuovo impulso allo sviluppo dell'aviazione civile in ogni campo: da quello della produzione industriale, a quello della soluzione dei molti problemi giuridici e del diritto della navigazione aerea che sono ancora in sospeso. In particolare, mi auguro che esso possa risolvere il problema della formazione degli equipaggi di volo. Ritorno ad una mia vecchia idea: come nell'ambito del Ministero della marina mercantile esistono gli Istituti nautici, così bisogna creare, nell'ambito di questo nuovo Ministero, un Istituto per la formazione degli equipaggi di volo.

E' stata ricordata l'espansione dell'aviazione civile, e si è detto che la nostra bandiera raggiunge le più lontane regioni del globo; il senatore Angelini ha ricordato la esigenza di un'ulteriore espansione, che porti la nostra bandiera anche nei Paesi sottosviluppati di recente giunti all'indipendenza. D'accordo; tuttavia debbo notare una dimenticanza (scusate la mia malizia): nè il senatore Cornaggia Medici nè il senatore Angelini hanno ricordato altri grandi Paesi di propulsiva civiltà: l'Unione Sovietica e i Paesi socialisti dell'Oriente europeo. C'è qualche cosa con la Polonia e con l'Ungheria, ma non mi pare che vi siano collegamenti nè con la Jugoslavia, nè con la Bulgaria, nè con l'Unione Sovietica. E' là che bisogna portare la nostra bandiera, stabilendo delle convenzioni di navigazione aerea! Perchè questa chiusura? Perchè, onorevoli colleghi che avete ricordato, fra gli altri problemi di fronte ai quali si trova il nuovo Ministero, quello dell'ulteriore espansione dei nostri servizi aerei, vi siete dimenticati di questi Paesi di imponente sviluppo economico e turistico? Anche con questi Paesi bisogna avere uno scambio di traffici aerei.

Non vorrei che si pensasse ad una mia preoccupazione, per così dire, campanilistica. L'orientamento politico e di politica economica del nostro Gruppo investe, naturalmente, anche questo settore; ma vorrei ricordare al senatore Cornaggia Medici che a Venezia esiste un campo di aviazione che si intitola a Marco Polo; questo campo, insieme al vecchio, glorioso porto marittimo di Venezia, che nel passato è stato uno scalo così importante per gli scambi commerciali e per l'espansione della nostra civiltà e della nostra cultura nei Paesi dell'Oriente europeo,

quando la distensione sarà divenuta la realtà dei rapporti fra i popoli, avrà una funzione importantissima nei rapporti con lo Oriente europeo.

Ci sono dunque i mezzi, ma manca la buona volontà, manca un orientamento politico, e la situazione a questo riguardo è rimasta immutata anche con il Governo di centro-sinistra.

Signor Presidente, mi associo, concludendo, all'augurio rivolto con passione e commozione dal senatore Cornaggia Medici ai tecnici dell'aviazione e agli equipaggi di volo; l'augurio va non soltanto ai piloti, ai motoristi, ai marconisti, ma anche al personale di cabina, agli stewart, alle hostess, che sempre e in ogni caso, anche nei momenti più difficili, hanno dimostrato il loro valore e che gareggiano in eroismo con il personale di pilotaggio dell'aereo. Molti uomini e molte donne del personale di cabina si sono sacrificati per salvare dei passeggeri. A tutto questo personale vada il nostro saluto ed il nostro augurio; ma non basta riconoscere i meriti di questo personale, signori del Governo: bisogna risolvere anche i suoi problemi economici di previdenza e di assistenza, che sono stati qui ricordati. E mentre inviamo il nostro augurio agli equipaggi di volo, che continuano nelle vie del cielo la tradizione gloriosa dei marinai della Marina mercantile italiana, auspichiamo un nuovo, grande sviluppo dell'aviazione civile, strumento di conoscenza reciproca, di fraterni rapporti tra tutti i popoli del mondo. (*Applausi dall'estrema sinistra. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*E' approvato*).

Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi alle ore 17, con l'ordine del giorno già stampato e distribuito.

La seduta è tolta (*ore* 12,50).

Dott. ALBERTO ALBERTI
Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari