CDXL. SEDUTA

MARTEDÌ 13 GIUGNO 1950

(Seduta pomeridiana)

Presidenza del Presidente BONOMI

INDI

del Vice Presidente ZOLI

INDICE

Autorizzazione a procedere (Trasmissione di domanda) . . . . . *Pag.* 17218

Commissioni permanenti (Per la rinnovazione) 17217

Congedi 17217

Disegno di legge: «Stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951» (855) (Seguito della discussione):

GALLETTO 17218
PANETTI 17221
BRAITENBERG 17226
CAPPA 17230
CADORNA 17237
BELTRAND 17242
TESSITORI 17244
CARBONI 17249
ALBERTI Giuseppe 17253
PISCITELLI 17254

Interpellanza (Per lo svolgimento):

PRESIDENTE 17219, 17220
BUBBIO, *Sottosegretario di Stato per l'interno* 17219
SCOCCIMARRO 17219
RAJA 17220

Interrogazioni (Annunzio) 17254

Rendiconto generale dello Stato per l'esercizio 1942-43 (Comunicazione della Corte dei conti) 17218

Richiesta di procedura d'urgenza:

PACCIARDI, *Ministro della difesa*. . . . 17220

La seduta è aperta alle ore 16.

BORROMEO, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Cingolani per giorni 18, Giardina per giorni 5, Guarienti per giorni 1.

Se non si fanno osservazioni, questi congedi s'intendono accordati.

Per la rinnovazione delle Commissioni permanenti.

PRESIDENTE. Come il Senato ricorderà, nella seduta pomeridiana del 26 maggio ultimo scorso, si invitarono i Gruppi parlamentari a far pervenire alla Presidenza le designazioni per la costituzione delle Commissioni permanenti, scadendo il 16 o 17 corrente i due anni stabiliti dall'articolo 20 del Regolamento per la rinnovazione delle Commissioni medesime.

Poichè a tutt'oggi non è ancora pervenuta alla Presidenza alcuna comunicazione in pro-

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1200)

posito, rinnovo l'invito ai Gruppi perchè vogliano far conoscere al più presto le loro designazioni.

Rendiconto generale dello Stato per l'esercizio 1942-43.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il Presidente della Corte dei conti, in ottemperanza al disposto dell'articolo 100 della Costituzione, ha trasmesso, in data di ieri, la deliberazione presa da detta Corte a Sezioni riunite sulla parificazione del rendiconto generale dello Stato per l'esercizio 1942-43, con allegata la relazione finanziaria sul detto rendiconto.

Trasmissione di domanda di autorizzazione a procedere

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il Ministro di grazia e giustizia ha trasmesso una domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il senatore Gavina per aver preso la parola in una riunione in luogo pubblico tenutasi senza preavviso al questore (articolo 18 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773). (*Doc.* CXV).

Seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951 » (855).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951.

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

GALLETTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il mio intervento è brevissimo e si riferisce solo ad un argomento che non è stato preso in considerazione, e forse non poteva neppure esserlo, dalla relazione sul bilancio della Difesa. Voglio parlare precisamente del problema delle caserme. Avrei potuto fare una interrogazione o una interpellanza, preferisco trattare l'argomento in sede di bilancio perchè il problema ha una certa importanza. Nelle nostre città, specie del Veneto, esistono parecchie caserme vuote, vecchie e nuove; ex conventi, fabbricati di una certa importanza ed anche caserme nuovissime, i quali, per cinque sesti ed anche più, sono attualmente non occupati. So di incontrare, per così dire, la contrarietà del Ministro nel trattare questo argomento e comprendo che il Ministro della difesa si preoccupi giustamente non di quello che è l'oggi, ma di quello che potrebbe essere il domani. Comunque io ritengo che, qualunque ipotesi possa avverarsi, dato il modo in cui si sviluppa l'esercito moderno, anche pensando ad un possibile scoppio della guerra, noi non ci troveremo mai ad avere tali masse di soldati che giustifichino un così grande numero di caserme a disposizione, e pertanto una parte di esse può essere certamente ceduta, direttamente o indirettamente, agli enti che le hanno ripetutamente richieste.

È una stonatura — e non lo dico in senso demagogico — che vicino a questi grandi edifici disabitati esistano famiglie sfrattate le quali non sanno dove trovare alloggio. In alcuni centri abbiamo scuole relegate nei luoghi meno idonei e questi fabbricati servirebbero magnificamente ad ospitarle. Sono state avanzate parecchie richieste in questo senso, ma il demanio militare in materia è di una rigidezza veramente eccezionale. Siamo arrivati al punto che, per poter scantonare un fabbricato militare mezzo distrutto, allo scopo di permettere il passaggio ad una linea tranviaria, sono occorsi mesi e mesi di discussioni e di pressioni e l'onorevole Meda me ne potrebbe dare atto.

Io pongo quindi in questi termini il problema: veda il Ministro della difesa e vedano i suoi collaboratori se è possibile destinare ad altra utilizzazione queste caserme vuote, che rischiano, fra l'altro, di andare in deperimento, tanto più se si pensa che molte di esse sono presidiate da poca truppa, mentre si tratta di locali vastissimi e mal tenuti.

E poichè ho la parola, vorrei fare una osservazione sul discorso del senatore Terracini. L'ho ascoltato con molta attenzione e credo si possa affermare che è stato il più rilevante

tra quelli svolti nella discussione di questo bilancio. Se dovessi dargli un titolo, io lo intitolerei: « La guerra addomesticata ». Quando il senatore Terracini parlava considerando il problema internazionale, indicando i settori in cui la guerra dovrebbe scoppiare e quelli in cui invece non lo dovrebbe, svolgendo la tesi che l'Europa e l'Italia potrebbero rimanere neutrali, ho avuto la sensazione che si trattasse di una meravigliosa disquisizione di carattere dottrinale, ma sofistica, poichè nella realtà dei fatti pensare ad una neutralità italiana od europea in questo momento è una cosa storicamente errata. Invitiamo pertanto il Ministro della difesa ed i suoi collaboratori ad attrezzare le nostre Forze armate in modo tale che nell'eventualità di una guerra possano effettuare una difesa vera e solida del nostro territorio, e che siano forti non solo dal punto di vista tecnico, ma anche dal punto di vista spirituale; in altre parole, che i nostri soldati sappiano che vengono disciplinati ed istruiti per la difesa del nostro territorio. Quando essi verranno educati con questa mentalità, acquisteranno una unità spirituale e una preparazione vera e propria, indispensabili nella eventualità di un conflitto, per la difesa del nostro Paese.

Chi vi parla, scusate il cenno personale, ha fatto tre guerre, dieci anni di vita militare, ha cominciato al Podgora, Oslavia, sul Carso, altipiano di Asiago, nel 1915, e ha terminato il 15 agosto sotto il bombardamento della stazione di Milano e sa che cosa sia la guerra. Non venite dunque a dirci, amici dell'altra parte, che noi siamo favorevoli alla guerra: di guerre non ne vogliamo più perchè sappiamo cosa sono i disastri che ne derivano, i morti, i feriti, i prigionieri, le sofferenze, le invasioni e via di seguito, ma pensiamo che vi può essere una sola guerra giustificata, quella per difendere il patrimonio del nostro Paese, il nostro territorio, la nostra civiltà. (*Approvazioni*).

Per lo svolgimento di una interpellanza.

BUBBIO, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BUBBIO, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Volevo annunciare al Senato che il Ministro Scelba è disposto a discutere domani, pomeriggio, l'interpellanza presentata dal senatore Lussu.

SCOCCIMARRO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCOCCIMARRO. Secondo la dichiarazione del Sottosegretario, domani si discuterà la interpellanza Lussu. Ora, se si discute sulla base di interpellanze, avrebbero diritto alla parola solo gli interpellanti. Data la natura e il carattere del problema in discussione, ritengo che sarebbe opportuno dare la possibilità a tutti i colleghi di intervenire nella discussione, anche se non hanno presentato delle interpellanze, in modo che chiunque possa esprimere il suo avviso e dare un contributo al chiarimento della questione. Perciò propongo che la discussione si faccia sulle dichiarazioni del Presidente dell'Assemblea. Invero, quando il Presidente ci ha fatto quelle comunicazioni, si sarebbe potuto discutere e tutti i senatori potevano prendere la parola. Abbiamo deciso di non fare subito quella discussione, ma di rinviarla o al pomeriggio o al giorno dopo. Questa sarebbe la discussione che dovremo fare domani. In questo modo non c'è bisogno che si presentino altre interpellanze per poter prendere la parola: qualunque senatore potrà intervenire nella discussione e dire il suo parere.

Questa procedura offre il vantaggio di concentrare la discussione sul problema essenziale, cioè se il deferimento al Consiglio di disciplina è misura che esaurisce il compito del Governo nei confronti di un avvenimento come quello di cui ci occupiamo. Si evita così un dibattito puramente politico che si concluderebbe senza alcuna soluzione. Per queste ragioni propongo che si consideri la discussione di domani come quella che avrebbe dovuto aver luogo stamane sulle dichiarazioni del Presidente e che noi abbiamo rinviato, per dare la possibilità al Ministro di essere presente.

PRESIDENTE. Onorevole Scoccimarro, nel suo discorso di stamane era detto: « ... pertanto chiedo al Presidente del Senato che nell'ordine del giorno di domani sia posta in discussione l'interpellanza che è già stata presentata dal senatore Lussu e quella mozione che ci riserviamo di presentare ». Faccio osservare che se si presentasse una mozione potrebbero

parlare tutti i senatori, ma che in caso di interpellanza ha la parola l'interpellante, il Governo, e poi, l'interpellante per la replica.

SCOCCIMARRO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCOCCIMARRO. Onorevole Presidente. È necessario un brevissimo chiarimento su questo problema. Non sono molto favorevole a presentare una mozione perchè non vorrei che il problema in discussione venisse portato sul terreno della fiducia o sfiducia verso il Governo. Questo darebbe luogo ad una delle solite discussioni in cui la maggioranza si contrappone all'opposizione, mentre si tratta qui di un problema che tutto il Senato deve porre dinanzi al Paese. Perciò vorrei evitare la mozione o qualsiasi altro procedimento che comporti un voto o che comunque snaturi la questione, sulla quale dovrebbe realizzarsi la unanimità del Senato. Per queste ragioni io ho proposto che la discussione si svolga sulle dichiarazioni del Presidente; dichiarazioni che io approvo completamente, tranne la comunicazione del deferimento al Consiglio di disciplina, che ritengo misura inadeguata al fatto denunciato. Però, questo non dipende dal Presidente dell'Assemblea, ma dal Governo.

Ora, se si vuole che venga presentata una mozione o un ordine del giorno, lo faremo! Ma io mi permetto di richiamare ancora una volta l'attenzione dei colleghi sull'importanza che avrebbe per il Paese, se il Senato, all'unanimità, affermasse il principio del rispetto assoluto delle prerogative parlamentari, che bisogna imporre a tutti.

PRESIDENTE. Vi è dunque un'interpellanza Lussu che non possiamo ritirare perchè lo onorevole Lussu non è presente. Se domani svolgiamo l'interpellanza Lussu risponderà il Governo e l'onorevole Lussu replicherà; nessun altro potrà interloquire. Se qualche altro senatore intende parlare presenti una interpellanza oppure presenti una mozione; così rimaniamo sul terreno regolamentare, altrimenti si inizierebbe su una interpellanza una discussione di carattere generale.

RAJA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RAJA. Vorrei dire questo: questa mattina il Presidente ci ha fatto delle comunicazioni, e su queste comunicazioni si poteva fare una discussione a cui poteva partecipare qualunque membro dell'Assemblea. Questa discussione è stata rinviata e non credo che ci sia stata da parte di chicchessia obiezione alcuna per tale rinvio. Pertanto, a me pare che indipendentemente dall'interpellanza Lussu, si possa discutere sulle comunicazioni del Presidente del Senato Perchè si vuole allargare la discussione, secondo il mio modestissimo pensiero? A me pare che il Senato per una istintitiva sensibilità delle sue prerogative, sente il bisogno di fare un'affermazione di principio; affermazione di principio che non può essere fatta certamente su una mozione che comporta un voto, nè su una interpellanza. Affermazione di principio che, per essere efficace e solenne e rappresentare anche un ammonimento al Paese, deve essere unanime, perchè se questa unanimità non c'è, è inutile discutere anche su quelle che furono le comunicazioni del Presidente.

Pertanto, a me pare che possiamo, tenendo presente le comunicazioni del Presidente, discutere queste comunicazioni abbinandole con la stessa interpellanza dell'onorevole Lussu.

VENDITTI. A nome del gruppo liberale mi associo alla proposta dell'onorevole Raja.

PRESIDENTE. Siamo ora di fronte ad una proposta concreta, quella di abbinare domani all'interpellanza Lussu una discussione sulle comunicazioni del Presidente del Senato.

Chiedo al Governo di esprimere il suo parere.

BUBBIO, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Sono d'accordo.

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Richiesta di procedura d'urgenza.

PACCIARDI, *Ministro della difesa*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PACCIARDI, *Ministro della difesa*. Ho lo onore di presentare al Senato la richiesta di procedura d'urgenza per l'esame del disegno di legge: « Delega al Governo per la soppressione della razione viveri del personale militare e dei corpi militarmente organizzati » (1079).

PRESIDENTE. Per questo disegno di legge, il Senato dovrà pronunziarsi sulla richiesta della procedura di urgenza fatta ora dall'onorevole Ministro.

Pongo ai voti tale richiesta. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvata*).

Il disegno di legge seguirà il corso stabilito dal Regolamento per la procedura d'urgenza.

Ripresa della discussione sul bilancio della Difesa.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare sul bilancio della difesa il senatore Panetti: ne ha facoltà.

PANETTI. La tesi che mi propongo di svolgere riguarda le relazioni che oggi passano fra gli strumenti della guerra e quelli di alcuni settori della produzione industriale ed i vantaggi che il progresso può trarre trasportando in un campo i perfezionamenti realizzati nell'altro; e ciò conduce a considerare alcune voci di un bilancio della difesa come utilizzabili indirettamente per l'economia generale di un popolo, a condizione che la sua mentalità sia bene orientata per trarne profitto.

Che il progresso tecnico sia stato esaltato nei periodi deprecati, ma, sotto questo punto di vista, fecondi delle guerre è fatto oggi troppo evidente perchè occorra dimostrarlo. Considerando questi fenomeni sotto un punto di vista generale si direbbe che l'umanità continua nel secolare cammino del suo progresso, verso mète che sfuggono alla nostra osservazione, troppo limitata nel tempo e nello spazio, avvantaggiandosi dei periodi più dolorosi e più difficili non meno che di quelli sereni e riposanti.

Che il progresso scientifico e tecnico possa costituire una mèta capace di soddisfare la dignità umana, non è cosa sicura.

Certamente oggi è assioma della nostra civiltà, anche perchè va congiunto col benessere di un numero sempre maggiore di uomini, ed io mi limito ad esaminarne le conseguenze dal punto di vista della utilizzazione dei mezzi che la difesa reclama, e che figurano in un bilancio come quello che stiamo esaminando, quando in esso si consideri la parte che ha scopo funzionale e non quella, purtroppo prevalente, che rappresenta la triste eredità di una guerra disastrosa, senza effetti utili nella fase che attraversiamo.

Si trovano legami che ci permettono di trarre, da spese destinate a finalità deprecabili, vantaggi per la vita di produzione che sta al centro dei nostri programmi. Che questi legami esistano non vi può essere dubbio; quando vediamo come le guerre intercontinentali che abbiamo vissuto — le ultime due guerre — hanno segnato passi formidabili nel progresso dei settori più brillanti della nostra attività: lo automobilismo, l'aviazione, le telecomunicazioni e le sorgenti d'energia poste al servizio del lavoro umano, è impossibile negare che la abbondanza dei mezzi che l'impulso bellico ha messo a disposizione del progresso ha risolto problemi che purtroppo diversamente non avremmo potuto affrontare. C'è da domandarsi qual'è il lato utile di questa tragedia e l'ho già accennato: il rafforzamento degli strumenti della pace, sfruttando gli insegnamenti della guerra. Il passaggio da un regime all'altro non manca di provocare squilibri economici perchè il cambiamento dei generi richiesti può mettere in crisi le industrie attrezzate ad uno scopo e non abbastanza agili per modificare la loro produzione verso nuove richieste. Ma se l'intendimento di unire due obiettivi fosse seriamente perseguito, qualche vantaggio potremmo sempre ricavarne. Ci sono oggetti della produzione in cui queste relazioni hanno quasi il carattere di identità. Per esempio, i cingoli dei carri armati diventano i cingoli delle trattrici agricole; per esempio il processo di forzamento delle bocche da fuoco, che costringe gli strati esterni delle canne a collaborare con quelli interni per resistere alle altissime pressioni, si trasporta identicamente nella fabbricazione dei torchi idraulici delle presse; per esempio, le strutture a guscio degli aeroplani da combattimento sono diventate le strutture più moderne dell'automobilismo sul quale, lungi dal fabbricare l'ossatura portante per cui la carrozzeria costituiva una specie di epidermide, di soprastruttura inerte, diventa essa stessa (la carrozzeria) struttura di forza con grande economia del materiale necessario. Per

esempio, nel campo della motorizzazione i motori dell'aviazione sono diventati motori spinti dell'automobilismo da corsa. Basta saper cogliere queste analogie e, nel campo industriale, saper trasformare le attrezzature adatte ad una produzione in quelle idonee ad un'altra. Tutto questo rappresenta un processo ben noto a quanti si occupano di produzione in grandi serie.

In un'altra sfera, quella corrispondente ad un livello straordinariamente più alto, al livello in cui si svolge la più formidabile scoperta dell'ingegno umano nel secolo che attraversiamo, cioè quella dell'energia atomica, il passaggio dagli strumenti della guerra a quelli della pace è altrettanto possibile. Rivelata la struttura dell'atomo non semplice e indivisibile come la chimica del secolo XIX lo riteneva, ma costituita di elementi con cariche elettriche e masse diverse, si riconobbe la possibilità di scinderli e di comporli realizzando il sogno degli alchimisti per i corpi di scarso equilibrio come il radio. Poi si constatò che fra la massa totale dell'atomo e la somma delle masse dei suoi costituenti esiste una differenza che si identifica come una formidabile quantità di energia che si può raccogliere e della quale si può dosare lo sviluppo con la introduzione di materia inerte rallentatrice delle così dette reazioni a catena.

Tutto questo è conquista scientifica; è conquista che sotto l'impulso di una lotta senza quartiere, è diventata un'arma: la bomba atomica realizzata con la scissione dell'uranio, e oggi con la fabbricazione dell'idrogeno pesante. Domani diventerà uno strumento fecondo del lavoro: un generatore formidabile di energia e quasi certamente un accumulatore di energia di peso incredibilmente ridotto, che colmerà una delle più deplorate deficienze della tecnica. Già si parla nelle armi della propulsione atomica, dei razzi come terza conquista in ordine di tempo. Terza arma che si avvicina più che mai alle realizzazioni della pace come nuovo mezzo di locomozione.

Ma chi mai crederà in buona fede che siano sufficienti degli accordi internazionali per impedire, a quella nazione che fosse più progredita nelle applicazioni tecniche di questa scoperta, di valersene per fabbricare armi quando essa sia o si creda minacciata, o comunque decida di ricorrere al triste partito della violenza? Quando, rotto l'equilibrio che faticosamente la diplomazia cerca di mantenere, manchino i controlli che gli accordi possono aver sancito, e sia libero ciascuno di servirsi delle forze che ha imparato a dominare sia pure per altri scopi?

Quindi a mio avviso tutte queste convenzioni e dichiarazioni sono ingenue Il progresso realizzato ai fini industriali costituisce oggi indiscutibilmente un mezzo di dominio nella guerra. Ciò che può impedire di volgere a tragiche finalità le conquiste superbe dell'ingegno umano, è il sentimento morale dell'uomo, che se avrà fatto tali progressi da conquistare gli animi della grande maggioranza, potrà imporsi a chi guida la sorte dei po poli per impedire la guerra. Sarà questa una dimostrazione che la rettitudine morale è forza superiore a tutte le energie umane, anche alle conquiste dell'ingegno, per il bene dell'umanità (*Applausi*).

Ma frattanto non vi è dubbio che è nell'interesse nostro cercare di valorizzare i mezzi da cui la produzione può trarre i suoi miglioramenti, anche se dobbiamo cercarli nel bilancio della difesa senza lasciarci impressionare dal fatto che, per la nostra piccolezza e per la deficienza della nostra ricchezza, il nostro contributo può apparire piccolo. Valorizzarsi, progredire come meglio ce lo consentono i nostri mezzi finanziari; poichè anche in proporzioni modeste, può l'uomo di buona volontà ed il popolo fiero delle sue tradizioni affermarsi. È questa precisamente la tesi che mi propongo di trattare. Ed è sintomatico che, essendo l'aeronautica l'arma nella quale il tecnicismo è portato al suo più alto valore, essa sia anche stata, negli interventi che mi hanno preceduto, all'avanguardia delle preoccupazioni degli oratori Che l'aeronautica sia vagheggiata come mezzo di trasporto civile è cosa evidente e messa in evidenza nella bella relazione dell'onorevole Gasparotto alla quale mi associo; ma io tengo a sottolineare il fatto che essa è la più efficace promotrice del progresso tecnico e ci può insegnare come si debbono orientare i nostri mezzi di studio e di produzione, che sono

al tempo stesso sfruttabili nel campo delle armi e dell'industria.

Mi riferisco, anzitutto, alla motorizzazione e rilevo dal piano generale delle spese prevedute per le tre forze armate, quattro voci che riguardano il fabbisogno di combustibili liquidi. Nel capitolo 194 per l'Esercito, sono preveduti a questo scopo 4.970.000.000; nel capitolo 199 per la Marina 4.032.000.000; nel capitolo 205 per l'Aeronautica 5.000.000.000; nel capitolo 212 per l'Arma dei carabinieri, 1.300 milioni; con un totale di 27 miliardi, pari ad un dodicesimo della spesa totale preveduta per il Ministero della difesa.

Ciò dimostra l'enorme importanza che ha per noi assicurarci l'eccellenza di questi prodotti della raffinazione dei petroli greggi, dalla quale si ricavano le benzine per l'automobilismo e la aeronautica ed i gasoli per i motori pesanti della navigazione. Il ministero della difesa è un cliente formidabile di questa produzione. Può essa svolgersi vantaggiosamente nella nostra industria? e vi sono perfezionamenti capaci di valorizzarla?

Per nostra fortuna sì. È ben noto che le due varietà fondamentali di combustibili liquidi, la benzina per i motori a carburazione ed il gasolio per i motori ad iniezione rispondono tanto meglio alla produzione economica dell'energia quanto più elevato è nelle benzine il cosidetto numero di ottano, indice per esse della capacità di evitare, anche nelle miscele più energicamente compresse, la detonazione; e per le nafte, il cosidetto numero di cetano, indice della velocità di propagazione della fiamma, la quale permette una utilizzazione migliore del calore sviluppato.

Migliorare questi caratteri significa economizzare nel consumo del carburante ed una economia sopra cifre di questa mole acquista facilmente un grande peso. Riducendo i consumi anche soltanto nella misura del due per cento (e si può far di più), realizzeremmo sul bilancio della difesa la economia di 540 milioni. Contemporaneamente assicureremmo alle nostre raffinerie del petrolio una esportazione verso l'Oriente, che è anche nei programmi delle nazioni del Patto Atlantico. Il Ministero della difesa ha lavorato insieme col Ministero dei trasporti a questo scopo, ottenendo dalle raffinerie italiane l'impegno di perfezionare il processo della piroscissione dei petroli greggi importati dall'estero. Tanto che, a partire dal 1° ottobre saranno distribuite in Italia benzine di qualità assai superiore a quella attuale, inadeguata alla economia della produzione. Saranno benzine con un numero di ottano minimo pari a 72-74, per i tipi ordinari, mentre oggi lo si garantisce soltanto per i supercarburanti; ed avremo pure benzine con numero di ottano pari ad 82-85 per scopi speciali, quali quelli della navigazione aerea, pareggiando le benzine che si adoperano negli Stati Uniti d'America. Tutto questo è stata conseguenza di una pressione energica dei nostri Ministri; perchè noi avevamo delle raffinerie capaci di ottenere, con relativa facilità, questo materiale di alta qualità, come per esempio quelle dell'A.G.I.P., mentre altre, come le raffinerie di Trieste, dovevano migliorare i loro impianti per adeguarsi a queste esigenze che l'aeronautica reclamava ed ha finalmente ottenuto.

Nel campo delle ricerche di laboratorio le esigenze dell'aeronautica sono ancor più rimarchevoli; e possiamo finalmente dimostrare quale impulso esse rechino al progresso dei mezzi di studio, in particolare di quelli che riguardano l'uso dei modelli, antico e tradizionale nel campo delle scienze navali, di cui le vasche, delle quali abbiamo qui a Roma uno splendido esemplare, rendono ottimi servigi nello studio delle carene per ridurre la resistenza all'avanzamento delle navi, ed in quello delle mutue influenze fra carene ed eliche, non facile a determinarsi per via puramente teorica. Nel campo aeronautico le prove sui modelli sono alla base di tutte le ricerche, perchè deducono il modo di comportarsi degli aeroplani in vera grandezza da quelle eseguite sui modelli. Sarebbe di fatto costosissimo e molto meno preciso ricavare con l'esperimento in volo i caratteri distintivi dell'apparecchio, che occorre mettere a disposizione del progettista.

L'argomento mi offre l'occasione di citare un punto dell'intervento, così particolareggiato, dell'onorevole Caron nei riguardi della navigazione aerea, a fini commerciali e civili. Egli ha detto, fondandosi sulle notizie date da alcuni periodici americani, che sono da attendersi nuove disposizioni degli aeroporti, capaci di

permettere economia del terreno necessario. Con accorgimenti opportuni sui carrelli orientabili, le piste, invece di essere divergenti, si possono predisporre parallele. Si fanno le piste divergenti perchè i venti non soffiano sempre nella stessa direzione, e sia nella manovra di involo, sia in quella di atterraggio conviene operare con il vento in faccia. Quindi disponendo di due piste ad un certo angolo, fra loro, che le condizioni meteorologiche della regione suggeriscono, l'aereo è in grado di scegliere quella per la quale la condizione annunciata si verifica meglio. Effettivamente non basta il carrello orientabile per partire o atterrare col vento in deriva; ma bisogna ricorrere anche a timoni che raddrizzano la spinta rispetto alla rotta, quando questa è deviata rispetto al vento. Ma per proporzionare i timoni non c'è altro mezzo che sperimentare sui modelli.

Osservo che della importanza di questo mezzo di studio si è reso conto l'estensore del bilancio della difesa, segnalando con questo nome i capitoli della spesa destinati agli studi. Sono cifre molto modeste, ma è confortante vederle almeno segnalate per tutte e tre le armi: trecento milioni per l'Esercito; trecentosessanta per la Marina ed un miliardo per l'arma del volo. Ciò dimostra per lo meno il riconoscimento del Ministro della difesa per la importanza delle ricerche, come base del perfezionamento degli armamenti base che il periodo dodicennale di isolamento nel quale siamo vissuti dall'inizio della guerra per una ragione e dal dopoguerra ad oggi per un'altra, ha completamente distrutto. Il riconoscimento di questa funzione deve preludere ad un programma di attività che, unite ad un progressivo svilupparsi delle capacità economiche ci metteranno in grado, poco per volta, di convincere noi stessi di valere qualcosa, prima e assoluta condizione per convincere gli altri. Quando la persuasione individuale è animata da una coscienza sicura e dalla volontà decisa di un intero popolo di trarre profitto dai mezzi che sono a sua disposizione, quel popolo non può più essere considerato come una quantità del tutto trascurabile sia rispetto agli alleati sia rispetto a quelli dello schieramento opposto, anche se i mezzi sono scarsi. Io sono convinto che questa presunzione avrà un'influenza internazionale più efficace di molte argomentazioni diplomatiche per convincere i popoli, da una parte e dall'altra del sipario di ferro, che l'Italia non può essere dimenticata e le giuste ragioni dei suoi figli non possono essere calpestate in una qualsiasi zona B dell'Europa.

Ora, a base di questa rinascita sta la preparazione scientifica e quella industriale. Da esse scaturiranno senza troppa difficoltà quelle funzioni che in un deprecato conflitto l'Italia sarebbe chiamata a svolgere secondo il prospetto tracciato con eloquenza commovente dal senatore Cingolani nel suo intervento, inteso a dimostrare che noi non abbiamo soltanto la possibilità di opporre muraglie di petti umani contro l'invasione, ma che dobbiamo e dovremo essere in grado di armarci anche dal punto di vista navale ed aeronautico, nella misura che le nostre piccole possibilità ci consentono auspicando un loro graduale sviluppo. Ma base dello sviluppo è, lo ripeto, la nostra preparazione scientifica e tecnica, e la preparazione non s'improvvisa.

A proposito dell'energia atomica l'onorevole Cingolani disse che il Consiglio delle ricerche dà cinque milioni di sussidi annui per incoraggiare una schiera di giovani ad occuparsi dell'argomento. Ma vi posso assicurare che l'iniziativa universitaria va molto oltre questa cifra, che i laboratori di fisica di tutta Italia hanno sentito l'appello e stanno concentrando le migliori energie in questo campo. Siano raggi cosmici o siano forme innocenti della fisica atomica, ciò non toglie che domani i suoi segreti potranno diventare familiari alle nostre giovani intelligenze, dalle quali potrebbe nascere al momento opportuno la possibilità di valersene industrialmente. E in questo indirizzo mi domando se, anche con la deficienza dei mezzi, non sia possibile di fare qualche cosa che prepari l'avvenire.

Ci sono delle istituzioni in Italia di carattere, per esempio, interessante l'aeronautica civile che, a mio avviso, potrebbero essere ulteriormente valorizzate: accenno al Registro aeronautico per la navigazione aerea, istituzione analoga a quella del Registro navale. Qual'è il suo compito? Quello di constatare che

le strutture, a cui si dà il permesso dei trasporti sulle aviolinee ,rispondano alle esigenze della sicurezza del viaggiatore; tanto che si fece qui osservare (ed è stato rilievo opportuno) che il disastro di Superga non fu un disastro imputabile all'attività delle aviolinee italiane, perchè il viaggio, finito così tragicamente, non era assolutamente nei loro quadri. Ma la istituzione del Registro, che (è bene rilevarlo) vive coi mezzi propri, è finanziata dalle stesse case costruttrici e dalle società di aeronavigazione che ha il compito di controllare, deve oggi addestrare i suoi tecnici alla conoscenza degli strumenti di bordo che servono di guida al pilota negli atterraggi con scarsa visibilità.

Ora questi strumenti sono necessariamente coordinati con quelli delle stazioni fisse dei campi di volo, i quali attualmente sono sotto il controllo dell'autorità militare. Sarebbe importante una intesa fra gli ingegneri del Registro, che sono autorizzati ad occuparsi di uno solo dei lati del problema ed i comandi militari degli aeroporti che vegliano soprattutto sull'altro. Auspico quindi che la intesa si faccia sempre più profonda.

In un altro campo, che a me interessa perchè vi ho dedicato la miglior parte della mia attività — intendo questa volta parlare delle ricerche di laboratorio nel settore dell'aeronautica, con le quali si determinano le caratteristiche degli apparecchi ed i problemi della sicurezza e della economia del volo — abbiamo estremo bisogno di rinnovarci.

In Italia, prima della guerra, accanto agli impianti dei laboratori universitari, esisteva la stazione centrale di Guidonia la quale vantava un gruppo aerodinamico di primissimo ordine, che, appunto per questo, le truppe di occupazione tedesche hanno avuto cura di smantellare e di portare fuori l'Italia, abbandonandone i relitti in una città di Baviera, ove gli agenti atmosferici ne hanno fatto scempio. Un impianto simile sarebbe oggi necessario per lo studio delle strutture aerodinamiche moderne, che hanno un carattere profondamente diverso dalle strutture tradizionali, imposto dalle altissime velocità del volo, oggi adottate sia negli apparecchi da combattimento, sia negli apparecchi da trasporto intercontinenale.

Ho detto che l'aerodinamica delle altissime velocità ha caratteri assolutamente diversi da quelli delle velocità ordinarie. Basta guardare un apparecchio modernissimo: invece delle ali estese, trasversalmente, di grande apertura (a somiglianza di quelle dei grandi volatori del regno animale), abbiamo ali arofiche; invece delle ali orientate trasversalmente alle fusoliere, abbiamo formazioni a freccia; invece dei profili alari arrotondati in corrispondenza dell'orlo anteriore, ove l'omero del volatile rivestito della massa pennosa corrisponde alle forme di ottima penetrazione, abbiamo le forme geometriche con spigoli aguzzi anteriori e posteriori; invece dei fusi accorciati a prora e prolungati a poppa per reggere gli stabilizzatori, abbiamo fusi sviluppati anteriormente e corti posteriormente. E un capovolgimento dei fenomeni. Per approfondirli è sempre al primo piano la ricerca scientifica e matematica. L'Accademia nazionale dei Lincei lo ha recentemente riconosciuto, assegnado uno dei suoi massimi premi ad un professore della scuola di Torino, al professor Carlo Ferrara, il quale, con l'uso sapiente della analisi matematica, sebbene privo di mezzi sperimentali, è riuscito a scoprire leggi nuove di questi movimenti che hanno richiamato l'attenzione delle Università americane, le quali lo hanno anche invitato a portarsi negli Stati Uniti, ciò che egli non ha fatto per amor di Patria e di famiglia. A ricercatori di tanto valore è saggio consiglio offrire questi mezzi. Essi li sapranno valorizzare al cento per cento. Per questo appunto, incoraggiato dalla recente segnalazione della nostra massima Accademia, ho fatto presente all'onorevole Gasparotto la via più economica per ottenere quel minimo che rappresenterebbe un potenziamento prezioso. Dotare il laboratorio di Torino, che è il meglio attrezzato e quindi il più preparato a sfruttare gli aiuti che gli verranno concessi, di un impianto per lo studio delle velocità ipersoniche, tanto più che il Politecnico di Torino attualmente sta trasferendosi in più ampia sede e quindi avrebbe la possibilità di ospitare questo nuovo impianto. L'onorevole Gasparotto ebbe la cortesia di segnalare la scoperta nella sua relazione. Spetta al Ministro della difesa giudicare se questa è una soluzione che soddisfi le esigenze

del suo Stato maggiore. E, da questo punto di vista, mi permetto di dire che, accordando i mezzi, non manchino di enunciare le loro esigenze: non domandiamo un dono, ma un compito anche arduo da assolvere, poichè effettivamente esiste un nucleo di ricercatori che sanno dedicarsi con abnegazione perfetta allo studio di questi problemi, per amore della ricerca scientifica, per desiderio che l'Italia non debba continuare in questo campo a sollecitare la benevolenza estera, pagandola a caro prezzo col diritto alla utenza di brevetti sapientemente valorizzati. Ecco ciò che importa preparare, perchè al momento del risveglio siano pronte quelle competenze che ho creduto di sottolineare in questo intervento col fine, come ho detto, di far comprendere all'estero che l'Italia non ignora le sue possibilità, che essa aspira a riconquistarsi un posto nel consesso delle Nazioni sia nel campo industriale sia nel campo della difesa, gettandone le basi col progresso scientifico. (*Vivi applausi dal centro e dalla destra e molte congratulazioni*).

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

BRAITENBERG. Signor Presidente, onorevoli senatori, se intervengo nella discussione del bilancio della Difesa non è per parlare di questioni e problemi importanti come hanno fatto gli oratori che mi hanno preceduto, perchè mi manca la competenza specifica.

Debbo limitarmi a richiamare l'attenzione del Senato su un problema, per sè modesto, che però, per il modo come è stato finora trattato e per il gran numero delle persone che sono interessate alla sua risoluzione, assume una certa importanza e richiede una sollecita soluzione, che non può aversi che nella discussione di questo bilancio. Il problema in poche parole è questo: negli anni 1940-42, quando è stato costruito il cosiddetto vallo alpino, sono stati occupati, ed in minima parte espropriati, innumerevoli immobili, lungo il confine settentrionale, specialmente nella provincia di Bolzano, dove furono costruiti quasi 500 fortini, diversi fossi anticarro, alcuni campi di fortuna mai utilizzati, 80 chilometri di strade, ecc. Dopo la guerra si poteva ben attendere che l'amministrazione militare o restituisse questi immobili ai proprietari o li pagasse, tanto più che in minima parte erano state eseguite le espropriazioni e si trattava solo di occupazione temporanea. Purtroppo, finora, l'amministrazione militare non ha fatto nè l'una nè l'altra cosa e centinaia di piccoli proprietari, quasi tutti coltivatori diretti di montagna, che in un momento di pericolo per la Patria hanno consegnato senza esitazione i loro immobili per la difesa, attendono ormai da 10 anni il pagamento di quanto loro spetta in base alla legge sulle espropriazioni.

Nell'autunno scorso, quando abbiamo discusso il bilancio dell'anno corrente, ho presentato un ordine del giorno con il quale si invitava il Governo a pagare finalmente l'indennità di espropriazione e di occupazione dei terreni riferentesi all'ultima guerra ed a restituire quelli che non erano più necessari all'amministrazione militare. Tale ordine del giorno è stato anche accolto quale raccomandazione dall'onorevole Ministro, e mi consta che effettivamente sono state diramate alcune circolari agli uffici competenti del genio militare, però, purtroppo, con pochissimo effetto, per cui oggi siamo quasi allo stesso punto di allora. Dopo le dichiarazioni che ha fatto l'onorevole Ministro al Senato, che il Ministero avrebbe fatto di tutto, nei limiti del possibile, per accontentare quei valligiani, mi sarei effettivamente atteso che in questo bilancio che esaminiamo fosse inserito almeno un modesto importo per continuare nelle procedure e per pagare le indennità. Ma, con mia grande sorpresa, ho dovuto constatare che anche questo bilancio ignora completamente il problema e non provvede nemmeno per lo stanziamento delle somme occorrenti per continuare nelle procedure di espropriazione. La somma modesta che è stata stanziata nel capitolo 156, l'unico capitolo che c'è al riguardo, non basta nemmeno per le spese correnti, ordinarie, che non si possono ignorare. Sarebbe male informato il Senato se si volesse sottacere che l'esiguità dello stanziamento di questo capitolo 156 è stata raggiunta per la circostanza che non è tenuto conto in nessun modo degli obblighi precisi dello Stato, basati sulla legge del 1865, di pagare le spese di occupazione e di esproprio dell'ultima guerra.

È ovvio che il Tesoro cerca con ogni mezzo di restringere le spese di ogni singolo dicastero, ma questa tendenza, di per sè lodevole,

deve trovare la sua limitazione nelle necessità giuridiche ed anche morali di far fronte ai vecchi debiti. Nell'esame della questione non dobbiamo dimenticare che abbiamo superato una lunga e difficile guerra, che ha lasciato, specie al Ministero della difesa, una dolorosa eredità di debiti per i quali non solo debbono essere pagati gli interessi correnti — è il 5 per cento che lo Stato paga per questi debiti — ma che una volta, prima o tardi, debbono essere pagati. Quanto prima l'amministrazione militare paga, tanto più risparmia di interessi, tanto prima si libera di questo fardello, tanto più i suoi uffici saranno liberi per nuovi compiti. Coloro che hanno compilato questo bilancio non si sono mai posti la domanda: come potranno essere pagati questi vecchi debiti, in che modo dovranno essere stanziati i relativi importi? Questa domanda, se vogliamo essere leali, richiede oggi una risposta: dobbiamo trovare i fondi e poichè non ci è più possibile di aumentare lo stanziamento del Ministero della difesa, non si può farlo in altra maniera che con variazione entro i singoli capitoli. Il fabbisogno per pagare tutto il vecchio debito per espropriazioni e danni militari di occupazione è, secondo le mie informazioni, di circa 15-18 miliardi. Il Ministero ha proposto al Tesoro lo stanziamento, per il bilancio che esaminiamo, di 10 miliardi. Il Tesoro non ha stanziato neanche un centesimo per questo scopo, non ha nemmeno concesso le somme necessarie per continuare le procedure pendenti, i sopraluoghi, le trasferte, cosicchè tutte le pratiche pendenti dovrebbero rimanere ferme ancora per un anno. Se non vogliamo che i debitori dello Stato, che attendono pazientemente da dieci anni il pagamento di quanto loro spetta, vengano nuovamente illusi nelle loro speranze, se non vogliamo che il problema si ripresenti l'anno prossimo nella stessa maniera, anzi aggravato dagli interessi maturati entro l'anno, dobbiamo deciderci per una soluzione, e questa può consistere soltanto in una variazione compensativa dello stato di previsione.

Ho preparato un emendamento allo stato di previsione con il quale propongo la istituzione di un capitolo speciale, per non creare confusioni, il capitolo 156-*bis*, che dovrà servire esclusivamente per le indennità definitive e temporanee e per gli espropri la cui procedura sia stata già iniziata prima dell'armistizio, cioè prima del 25 aprile 1945. La direzione generale del Genio aveva proposto dieci miliardi, io mi limito ad un quarto di questa somma: a due miliardi e mezzo, perchè ritengo che con tutti gli sforzi non sarà possibile di evadere più di un quarto delle pratiche quest'anno. (*Commenti del Ministro della difesa*). L'onorevole Ministro ride, ma una volta dobbiamo pur cominciare.

PACCIARDI, *Ministro della difesa*. Non si può rifare il bilancio. Doveva dirlo al Ministro del tesoro.

BRAITENBERG. Ma se stanziamo un quarto della somma ogni anno, in quattro anni ci liberiamo di questo peso. Sarebbe ben possibile diminuire il debito dell'erario: si restituiscano i terreni occupati. Malgrado le circolari diramate, gli uffici militari del Genio dichiarano di non volere restituire assolutamente niente. Io comprendo ancora che non lo si faccia nella nostra provincia, nella Val di Pusteria, all'est, ma non lo comprendo per le fortificazioni costruite dieci anni fa verso la Svizzera o l'Austria e che non servono a nulla; non lo capisco per questi campi di fortuna che mai sono stati utilizzati, ed oggi sono ridotti a campi di patate o di granoturco che servono per produrre piccole entrate alle stazioni militari mentre sarebbero così necessari ai nostri contadini.

Il mio emendamento contiene anche un'altra proposta, cioè di aumentare di 300 milioni lo stanziamento del capitolo 159, per i fitti di immobili, per le indennità di occupazione temporanea di immobili e per i danni relativi, e ciò per permettere alle amministrazioni militari di cominciare finalmente a pagare i danni di occupazione dovuti a quasi tutti gli alberghi di Merano, requisiti durante l'ultima guerra per sette anni e trasformati in ospedali militari, onde essi possano finalmente tornare al proprio esercizio. Diversi autorevoli membri del Governo hanno visitato Merano ed hanno dato assicurazione dell'interessamnto del Governo per questi luoghi di cura. Molti parlamentari recentemente hanno fatto visita a Merano e si sono resi conto dello stato deplorevole in cui

si trovano tutti gli alberghi a causa della occupazione. Manca ogni stanziamento e io devo insistere che qui almeno si provveda per quel piccolo importo di 300 milioni che non permetteranno che di dare, tutto al più, il 20 per cento dei danni che sono stati arrecati a questi alberghi. La copertura di questo maggiore stanziamento di due miliardi e 800 milioni — non è una somma piccola — si dovrebbe trovare fra i capitoli che comprendono spese non obbligatorie ma facoltative, mentre le spese di cui parlo sono obbligatorie.

L'onorevole Ministro mi ha obiettato che dovrei presentare il mio emendamento in occasione della discussione del bilancio del tesoro. Quando i bilanci finanziari furono presentati alla Camera io non potevo sapere che le assicurazioni date l'anno scorso non avessero trovato nessuna eco nel bilancio del Ministero della difesa. Quando il bilancio del tesoro arriverà al Senato, se proponessi di stanziare un'ulteriore importo di due miliardi e mezzo a favore del bilancio della difesa, sono convinto che il Senato non lo approverebbe per ragione che il bilancio dovrebbe tornare all'altro ramo del Parlamento e quindi non saremmo più in tempo. Fintanto che il Governo non si deciderà a presentare tutti assieme i bilancio del tesoro e degli altri dicasteri noi non saremo mai in grado di fare le cose così come si dovrebbero fare.

Onorevoli senatori, il solo stanziamento non basta, bisogna snellire anche la procedura, e, se continuiamo nell'attuale ritmo, gli uffici saranno occupati ancora per almeno dieci anni. Qui non si tratta di normali pratiche di amministrazione, si tratta di pratiche che bisogna evadere con personale eccezionale, siamo di fronte alle necessità di liquidare con la massima sollecitudine il pesante fardello dell'ultima guerra. Vi sono eccessivi formalismi che impediscono il deflusso ed occorre eliminarli. Mi sono permesso, mesi fa, di dare dei modesti suggerimenti al Ministero della difesa sugli attuali intralci delle pratiche in modo che si possa avere uno snellimento in questo esame. Oggi la procedura si svolge, almeno nella mia provincia, molto lentamente; gli interessati presentano i documenti, l'ufficio lavoro del Genio militare dovrebbe fare il sopraluogo e qui incomincia il primo intralcio, perchè non dispone dei mezzi per pagare le diarie, specialmente quando si tratta di sopraluoghi lontani che richiedono almeno un giorno o due di permanenza. Le pratiche dormono per mesi e mesi Il personale dell'Ufficio lavoro è scarsissimo e oberato di lavoro. Mi consta che l'Ufficio lavoro di Bolzano ha fatto la proposta al Ministero di poter effettuare il lavoro straordinario di pomeriggio, perchè hanno l'orario unico; hanno fatto inoltre la proposta di affidare il lavoro in parte a geometri privati: ambedue queste proposte sono state respinte dal Ministero, probabilmente per le ragioni che mancano i fondi. Eppure l'Erario avrebbe avuto solo un vantaggio da questa autorizzazione, perchè, quanto prima evade le pratiche, tanto più risparmia interessi su questi pagamenti. Il lavoro straordinario sarebbe costato, per Bolzano, 35 mila lire al mese; tre impiegati avrebbero lavorato tutti i pomeriggi per 35 mila lire al mese, somma modesta, nemmeno mezzo milione all'anno e con ciò si sarebbero potute esaminare e definire almeno pratiche per cento milioni e probabilmente per duecento, trecento, quattrocento milioni, con un risparmio, per ogni cento milioni, di cinque milioni. Questi confronti tra spese e rendite, così naturali per ogni ditta privata, non sono abituali, mi pare, negli uffici statali; forse perchè pensano: a noi non interessa di definire i lavori, qualcuno pagherà questi interessi. Quando poi l'ufficio ha finalmente elaborato la stima, con i geometri, che sono molto bravi ed hanno anche dei giusti criteri, per una disposizione interna, non so da chi impartita, la pratica deve essere riveduta ancora da un altro ufficio governativo, l'ufficio tecnico erariale. Anche quest'ufficio è oberato di lavoro e non ha il tempo per evadere rapidamente le pratiche che giacciono per mesi e mesi, forse anche per un anno. Quando finalmente le evade, i prezzi che questi uffici tecnici erariali indicano agli uffici del Genio militare, sono talmente bassi che ne nasce, di regola una corrispondenza di una certa entità tra i due uffici tecnici, quello militare e quello erariale. Io mi sono accertato che un ufficio finanziario ultimamente ha perfino espresso il parere che, per aggiornare il valore di stima dal 1940 al 1950, basta moltiplicare per cinque.

Ognuno sa che i prezzi si sono moltiplicati per cinquanta, ed i prezzi degli immobili di almeno venti o trenta volte e non si capisce come gli uffici erariali possano arrivare a questa conclusione. Quando poi anche questi due uffici si mettono finalmente d'accordo, la cifra, che è di gran lunga inferiore a quella del comune commercio prevista dalla legge, viene comunicata all'interessato e l'interessato non l'accetta, naturalmente, perchè la ritiene troppo bassa e si rivolge — come è suo diritto — alla prefettura (da noi al commissario del Governo) per ottenere la stima giudiziaria. Ne segue una nuova lunga corrispondenza tra la prefettura e l'ufficio militare per avere tutti i dati ecc. Finalmente il prefetto (da noi il commissario del Governo) si rivolge al tribunale, che nomina il perito ufficiale il quale fa poi la seconda o la terza stima, con l'effetto, in tutti i casi, nella provincia di Bolzano, che questa è di gran lunga superiore alle stime fatte dagli uffici del Genio militare e di gran lunga superiore a quella degli uffici tecnici erariali. L'erario militare deve allora pagare un prezzo molto superiore; si pagano gli interessi per la grande dilazione e quattro uffici governativi lavorano per mesi e mesi in una inutile corrispondenza, in sopraluoghi ecc. per evadere una pratica che più semplicemente potrebbe essere evasa con contatti diretti tra gli interessati e gli Uffici del lavoro del Genio militare.

Onorevole Ministro, io la pregherei: faccia un atto coraggioso lei che in altri campi ha dimostrato tanto coraggio, dia l'autorizzazione ai suoi uffici di definire queste pratiche in maniera semplice, che chiamino gli interessati, che trattino direttamente con essi. Ho parlato con tanti interessati e tutti dicono: saremmo disposti a transigere press'a poco su quei valori che sono stati fissati dall'Ufficio lavoro del Genio militare, ma sappiamo bene che poi l'Ufficio tecnico erariale li ribassa in tal modo e che dobbiamo attendere mesi e forse anni prima di avere il pagamento. Io ho seguìto un caso che è rimasto un anno e mezzo al Ministero a Roma, ed era completamente definito, prima che fosse emesso il mandato. In queste circostanze, nessuno ha l'intenzione di transigere, e questo è sempre a danno della collettività e a danno però anche dell'erario militare.

La questione che finora ho trattato dal lato finanziario, ha però anche il lato morale: gli interessati sono per la grande maggioranza piccoli proprietari, sono contadini di montagna che difettano di capitale e che, specialmente oggi, con la diminuzione del valore dei prodotti dell'agricoltura, versano in difficili condizioni. Pochi giorni fa ho ricevuto una lettera da un'alta vallata di montagna vicino al confine svizzero dove nove o dieci contadini attendono cinque milioni e mezzo dall'Erario militare per occupazioni o espropri fatti nel 1940-41. Essi sono disperati perchè si trovano oggi effettivamente in malora ed avrebbero bisogno dei cinque milioni e mezzo; per una vallata situata a 1.500 metri tale importo costituisce una somma considerevole. Bisogna evadere questi pagamenti. La popolazione, nostra specialmente, come tutte le popolazioni di montagna, conserva un alto rispetto per l'autorità dello Stato e specialmente per l'autorità militare che per loro è un simbolo di correttezza, di ordine e di puntualità. In loro è innato il senso che il pagare un debito risponde ad un obbligo, è anzitutto dovere morale, è un dovere di onore. E qui mi sia permesso di accennare ad una consuetudine antica che vige ancora in qualcuna delle nostre vallate di montagna. Ogni anno, a mezza Quaresima, si trovano all'aperto presso il ponte principale della vallata, tutti gli uomini di questa vallata ed è obbligatorio che colui che è debitore deve cercare il suo creditore e porgergli la mano; se il creditore gli stringe la mano, il debito è rinnovato per un anno, se il creditore chiede una qualche modificazione del credito, ne tratta parlando e poi si stringono la mano ed il contratto è fatto per un anno. Guai al debitore che non si presentasse a questa riunione, e guai a quello che non mantenesse quello che ha promesso con la stretta di mano! Il suo nome sarebbe in bocca a tutti, avrebbe perduto l'onore e nessuno si metterebbe con lui intorno al tavolo dell'osteria. In tutte le vallate alpine vige ancora questo alto senso di onore e di morale.

Che impressione deve fare, se lo Stato da dieci anni non si presenta ai suoi creditori, e se nemmeno si preoccupa di stampare nel bilan-

cio quel poco che è necessario a continuare le procedure, e pagare finalmente i suoi debiti?

Ho già abusato troppo della vostra pazienza: vorrei ora riassumere in poche parole quello che, con la mia modesta eloquenza, ho posto in luce. Primo: esiste un obbligo dello Stato di pagare l'occupazione e l'espropriazione, obbligo che si basa sulla legge del 1865; è un debito scaduto molti anni fa che deve essere pagato, e per il quale lo Stato deve corrispondere annualmente l'interesse del 5 per cento. Secondo: ci sono molte centinaia di cittadini italiani che attendono da vari anni il pagamento di quanto loro spetta; questi cittadini pagano puntualmente allo Stato le loro imposte, e chiedono che anche lo Stato dia quanto loro spetta. Terzo: c'è una questione morale, direi politica, che ci impone di definire finalmente questa vecchia pendenza e, poichè il potere esecutivo ha dimostrato di non occuparsi sufficientemente di questo problema, spetta a noi, potere legislativo, di creare le premesse, con opportune variazioni di bilancio, per il pagamento di tali spese a cui lo Stato è obbligato: a tal fine dobbiamo trovare nelle pieghe del bilancio quel poco sufficiente ad incominciare almeno la liquidazione di questo doloroso passato. Non ci vorrà molto, bastano intanto tre quarti di un centesimo delle competenze del bilancio della difesa, e cioè meno di quanto il bilancio è stato incrementato, rispetto all'anno scorso, tenendo anche calcolo dell'aumentato onere per il personale.

Io rivolgo vive raccomandazioni all'onorevole Ministro di portare la sua attenzione a questo problema che io credo sia per lui penosissimo. Esiste un vecchio proverbio: « Le cose lunghe diventano serpi ». ed io non vorrei che questi problemi diventassero serpi velenose: evitiamolo quindi. Siamo sinceri e leali e diamo ai citadini finalmene quanto loro spetta. evitiamo inutili lavori degli uffici militari; evitiamo anche umiliazioni agli impiegati degli uffici, perchè non può far piacere ad essi rispondere continuamente agli interessati: non abbiamo fondi, non possiamo far niente. Mi hanno detto essi stessi che per loro è penosissimo di dover continuare in questa situazione. Evitiamo che gli interessi dovuti dallo Stato aumentino. Con le odierne complesse procedure, le somme che lo Stato dovrà pagare, in base alle stime giudiziali, sono di gran lunga superiori a quelle che sarebbero in seguito a trattazioni dirette basate sulle stime già fatte dagli uffici tecnici militari.

E, finalmente, liberiamo gli uffici da questo lavoro e liberiamo a loro la strada per i vari delicati compiti che attendono il Genio militare, nella riorganizzazione delle nostre forze armate. (*Approvazioni dal centro. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Cappa, il quale ha presentato anche, insieme ai senatori Bo, Boggiano Pico e Anfossi, il seguente ordine del giorno:

« Il Senato, convinto che le attuali condizioni dell'aviazione civile italiana permangono del tutto inadeguate allo sviluppo mondiale dei traffici aerei e alla economia generale del Paese;

invita il Governo a provvedere a dare anche all'Italia un'organizzazione autonoma dell'aviazione mercantile con un proprio bilancio della spesa ed ispirata a criteri di sana gestione commerciale;

sollecita la definizione di un programma concreto tecnico e finanziario per dotare di convenienti scali aerei i principali empori commerciali della Repubblica a carattere e rapporti internazionali;

addita al Governo la necessità di potenziare con sollecite provvidenze l'organizzazione mercantile italiana dei trasporti aerei ».

Ha facoltà di parlare il senatore Cappa.

CAPPA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ho presentato questo ordine del giorno su una materia che non è la prima volta che io tratto in questa Assemblea.

Prima di svolgere nella sua parte specifica questo ordine del giorno, al quale hanno dato la loro firma alcuni colleghi, ritengo convenga un accenno brevissimo di politica generale sul bilancio in discussione.

Il preventivo 1950-51 del Ministero della difesa comporta 323 miliardi di stanziamento per le tre armi. Detti stanziamenti non sono di molto maggiorati da quelli dell'esercizio in corso, che sta ora per chiudersi. Gli aumenti sono portati soprattutto dai miglioramenti di

legge alle condizioni degli impiegati e degli ufficiali.

Ora, onorevoli colleghi, pur tenendo conto, come dobbiamo tener conto, del fatto che sul totale di 323 miliardi gravano notevolissimi oneri di pensioni e della spesa dell'Arma dei carabinieri, va però rilevato che esso assorbe quasi un terzo degli introiti dell'erario dello Stato. In contropartita non abbiamo, in realtà, la forza armata necessaria ed indispensabile ad un minimo di difesa dei confini del Paese e della indipendenza della Patria. L opinione pubblica questa garanzia reclama nella evoluzione che si è lentamente percorsa dopo il disastro e il collasso spirituale della guerra perduta. La Nazione sente ogni giorno più che un popolo di 46 milioni di abitanti, non può restare indifeso da qualsiasi minaccia esterna: e quindi si rivolge ancora una volta — come abbiamo constatato recentemente nelle riviste in occasione dell'anniversario della Repubblica — alle sue forze armate con il desiderio e la speranza di vederle atte al loro compito, ove fosse necessario adempierlo. Ma purtroppo la loro efficienza resta assolutamente impari a tale eventuale bisogno. Egli è — e qui è opportuno essere franchi anche se il rilievo possa dispiacere — che l'organismo burocratico di tutti e tre i dicasteri, che si vollero unificati nel Ministero della difesa, è rimasto pletorico e pesantissimo. La massa degli impiegati amministrativi anzichè ridursi è andata aumentando e i quadri degli ufficiali permangono del tutto sproporzionati agli effettivi ed ai mezzi delle tre armi. Il senatore Terracini notava, nel suo intervento, che contiamo, se ho ben sentito, un ufficiale ogni dodici soldati.

PACCIARDI, *Ministro della difesa*. Ha sentito bene, ma è una sciocchezza.

CAPPA. Comunque dobbiamo rilevare una enorme sproporzione fra le spese dell'amministrazione militare e la efficienza delle tre armi. È un dubbio giustificato, onorevole Ministro, che credo condiviso da una buona parte dell'opinione pubblica, quello che l'unificazione delle tre armi in un solo dicastero non abbia portato ad alcuna riduzione delle spese generali. Sarebbe doverosa e riuscirebbe meritevole fatica adeguare la gestione amministrativa delle Forze armate alla entità di queste ed alle possibilità finanziarie del Paese. Per la verità, anche in questo settore lo Stato dimostra di essere un pessimo amministratore del denaro pubblico. Senza nessun accenno personale all'attuale Ministro, in linea generale vi è da lamentare che molte volte i ministri, quando non sono specificatamente competenti nella loro materia, diventano i prigionieri dei loro più alti funzionari.

È spiacevole, onorevoli colleghi, che questa situazione di cose venga rilevata dai dirigenti dell'organismo militare nord-americano, che è interessato alla situazione europea nell'ambito del Patto Atlantico. Secondo la recentissima indiscrezione del corrispondente di un autorevole giornale italiano, quello Stato Maggiore sarebbe insoddisfatto dei programmi militari di vari Paesi europei associati agli Stati Uniti nel programma della difesa delle libertà comuni. « Esempi tipici — informa la corrispondenza — sarebbero l'Olanda, che ha un bilancio navale sproporzionato alle esigenze collettive, il Belgio che insiste ad accrescere l'aviazione contro il parere americano ed anche la Francia e l'Italia che non hanno risolto in maniera razionale il rapporto tra le tre Forze armate, lasciandolo praticamente sulla base delle situazioni acquisite e non ponendolo in rapporto con la concezione della guerra moderna ».

Questo malcontento dei nostri maggiori alleati perdura — a quanto si afferma — anche per il fatto che « in diversi Paesi europei vi sono nei posti di maggiore responsabilità personalità ormai troppo anziane e legate a concezioni strategiche sorpassate. Occorre dire francamente che questi particolari rilievi critici sono mossi, sia pure con eguale cordialità, al nostro Paese ».

PACCIARDI, *Ministro della difesa*. Si tratta di opinioni di stampa.

CAPPA. Mi pare che queste, oltre che essere opinioni, siano anche informazioni.

PACCIARDI, *Ministro della difesa*. Comunque ai nostri « stati maggiori » ci pensiamo noi e non gli Stati Uniti.

CAPPA. È vero che sono riservati e devono restare riservati a noi il diritto e il dovere di pensare ai nostri « stati maggiori »; ma quanti siamo qui, governanti o rappresentanti della

Nazione, ad esaminare ed a discutere delle cose nostre, non possiamo sfuggire alla preoccupazione dei giudizi che della nostra capacità organizzativa possono dare all'estero.

PACCIARDI, *Ministro della difesa*. Sono pettegolezzi, non giudizi. Mi meraviglio di lei, che dà loro credito.

CAPPA. Devo di nuovo replicare che in questa Assemblea siamo tenuti a dare solo il peso che meritano ai rilievi su problemi che rivestono carattere di massima importanza sia interna che internazionale; ma non possiamo mancare di considerarli tanto più che tali questioni sono in diretto riferimento alla efficienza del Ministero della difesa e alla nostra politica.

Ora, io penso che, indipendentemente dai limiti che il Trattato di pace impone alle nostre forze militari — limiti i quali, ne sono convinto, ove fosse necessario potrebbero facilmente essere superati — l'Italia non abbia, nella situazione in cui è uscita dalla guerra, la possibilità di gareggiare sul terreno dei grossi e costosi armamenti con i pochi « potentati » usciti dall'ultimo conflitto mondiale. Noi dobbiamo contare sulle garanzie che ci offre il Patto Atlantico e sui rifornimenti di mezzi che esso ci procurerà.

Ma, per adeguarci a questo stato di cose e alle possibilità dello sforzo finanziario del nostro popolo per la organizzazione dei suoi ordinamenti militari, noi dobbiamo formare dei quadri rinnovati e ridotti di ufficiali e sottufficiali, assicurando loro un più confacente trattamento economico, che richiami i giovani più intelligenti e capaci all'onorata carriera della difesa della indipendenza e della pace della Nazione.

Lo riconosco volentieri, e me ne compiaccio sinceramente, che le condizioni materiali e soprattutto morali del personale delle Forze armate sono andate migliorando in questi ultimi anni, e notevolmente. Lo spirito di disciplina e di onore, il senso del dovere verso la Patria che risorge, la lealtà verso gli ordinamenti democratici, sono in netta ripresa. La sua parte di merito va all'attuale Ministro. Un elogio speciale all'Arma dei carabinieri è certo condiviso dalla grandissima maggioranza del popolo italiano.

L'onorevole Gasparotto ha offerto al Senato una relazione veramente diligente sul bilancio del dicastero. Egli ha fatto bene a concentrare la sua attenzione su un tema particolare trattando del problema dell'aeronautica. Così ha esposte le condizioni dell'aviazione militare e quelle non meno tristi, anzi più tristi, dell'aviazione mercantile. Ha auspicato ed insistito perchè finalmente i voti del Paese e del Parlamento per l'autonomia dell'aviazione civile abbiano esecuzione attraverso la volontà e le sollecite proposte del Governo.

Non voglio ripetere quanto la relazione Gasparotto ha illustrato con dati chiari e positivi, nè quello che altri colleghi hanno già accennato con i loro interventi nella discussione. Possiamo sinteticamente constatare che l'aeronautica militare giace nella crisi più impressionante essendo rimasta povera di apparecchi e solo ricca e sovrabbondante di alti ufficiali. A questo proposito debbo rilevare, proprio da un disegno di legge presentato al Senato dall'onorevole Pacciardi sotto il titolo « Organici provvisori degli ufficiali dell'aeronautica militare », che mentre noi lamentiamo una deficienza impressionante di apparecchi, tale cioè da rendere assolutamente nulla l'efficienza militare dell'arma aerea, sussistono quadri pletorici e costosi di ufficiali. Detto disegno di legge, pur riducendo, almeno sulla carta, i quadri degli alti ufficiali, porta ancora un totale di 3.579 unità di ufficiali fra cui: 5 generali di squadra aerea, 14 generali di divisione aerea, 17 generali di brigata e maggior generali, 94 colonnelli, 269 tenenti colonnelli e maggiori, 1.459 capitani e 1.472 tenenti e sottotenenti.

LUSSU. Sembra l'esercito di Serse...

PACCIARDI, *Ministro della difesa*... Non ci rassegniamo ad avere sempre solo 300 apparecchi.

CAPPA. Come se non bastasse è riservato al Presidente della Repubblica, su proposta del Ministero della difesa, di concerto con il Ministero del tesoro, sempre che le eventuali variazioni non comportino aumenti di spesa, di riformare questi organici provvisori, quando saranno diventati legge.

Possiamo ben dire che l'aviazione civile ormai non esiste o quasi in Italia. Siccome si è voluto consolidarla con l'aviazione militare,

malgrado, ripeto, gli inviti di tutte le opinioni interessate e competenti dei due rami del Parlamento, l'aviazione civile è rimasta coinvolta nella crisi dell'aviazione militare. Nella formazione del bilancio del dicastero non si può dire che l'aeronautica abbia un trattamento di favore nell'assegnazione dei preventivi delle spese nel confronto delle altre due armi. L'aviazione civile che dipende totalmente dall'aviazione militare e dalla sua burocrazia è rimasta la Cenerentola, quasi come una figliola spuria di questo Ministero, e le assegnazioni che le sono attribuite sono cosa semplicemente risibile.

Non è così più consentito di considerare come attività presente e futura, nella sostanza economica e nella produzione commerciale, l'aviazione civile del nostro Paese. E questo avviene, onorevoli colleghi, mentre tutto il mondo, in questo periodo particolarmente, muove a ricercare ed a tracciare nuove vie aeree, mentre si perfezionano i mezzi di aereotrasporti, mentre i passeggeri transoceanici preferiscono oggi l'avion al mezzo marittimo, mentre al di qua e al di là degli oceani si potenziano i rapporti commerciali attraverso i rapidi mezzi dell'aria. Abbiamo lasciato passare questi anni che potevano essere i più favorevoli; ma quello che più impressiona e preoccupa è che il Governo — me lo consenta l'onorevole Ministro — non dimostra di avere alcuna sensazione del problema ed appare completamente sordo al bisogno di mettersi in linea, positivamente, nelle attività mercantili della navigazione aerea. I dirigenti dell'aviazione civile del Ministero, che sono tutti, manco a dirlo, dei militari, non percepiscono questo assillo di sviluppo economico del nostro Paese. Ciò è naturale del resto perchè essi (come ebbi già occasione di osservare nella discussione del bilancio della Marina mercantile) hanno una formazione mentale al tutto diversa da quella mercantile e per il loro abito professionale, non sono adatti a concepire e creare l'organizzazione economica di una attività industriale e commerciale. Bisogna ricorrere a della gente atta all'iniziativa e allo sforzo nuovo. Ho già detto che, come nessuno sognerebbe di mandare un commerciante a comandare una squadra navale in combattimento, così, seguendo lo stesso criterio di buonsenso, non si dovrebbero mandare a dirigere le iniziative dei traffici aerei dei generali e degli ammiragli, se vogliamo attuare dei servizi che soddisfino ai bisogni della popolazione e possibilmente rappresentino una attività economica redditizia, quale ad esempio quella della marina mercantile. Il senatore Gasparotto, che pur è stato ministro a quattro dicasteri militari ha rilevato francamente, e direi duramente, che l'Italia la quale nel 1938 teneva in Europa il terzo posto nelle linee e comunicazioni aeree, è ora diventata una entità trascurabile, scendendo al livello dei Paesi più arretrati, mentre l'uso delle comunicazioni aeree — come ho rilevato — assume una importanza vieppiù crescente nel campo internazionale.

PACCIARDI, *Ministro della difesa*. Ella si è dimenticata di quel gingillo che è la guerra.

CAPPA. No, non l'ho dimenticato; ma la guerra non deve servire per continuare a ripetere il richiamo: c'è stata la guerra, attardandoci a recriminarla e a non andare mai avanti! Abbiamo progredito, e molto, in molte altre attività; siamo in un periodo di ripresa in parecchi campi.

PACCIARDI, *Ministro della difesa*. Anche in questo campo.

CAPPA. È merito dei Governi di De Gasperi aver portato il Paese, dal 1945 al 1950 nella migliorata situazione cui oggi siamo pervenuti risalendo l'aspra china dopo tanto disastro; ma non è bene, onorevole Ministro, che un ramo importante dell'attività industriale e commerciale di crescente peso nel campo dei traffici, sia lasciato languire in questo modo, ed abbandonato in condizioni di ben poco migliori di quelle della fine della guerra.

PACCIARDI, *Ministro della difesa*. Io le dimostrerò con delle cifre che lei dice delle cose infondatissime.

CAPPA. Onorevole Ministro, se lei non riuscirà a imprimere finalmente ripresa e sviluppo all'aviazione civile avrà torto, poi, nel fatto; potrà darsi che oggi nella polemica lei superi, con abilità oratoria, le mie modeste osservazioni; ma se tra un anno, come è accaduto dopo questi tre anni della sua attività, la situazione resterà ancora quale io e tutti lamentiamo, lei finirà con l'avere torto alla resa dei conti.

Esaminiamo rapidamente l'andamento e la situazione dei trasporti. I passeggeri che vengono dall'estero, per lo più transoceanici, preferiscono sempre più il mezzo aereo. Eccovi i dati relativi ai porti di Genova e di Napoli e dell'aeroporto di Ciampino. Nel 1949 il porto di Genova segna una continua discesa nel movimento dei passeggeri. L'indice è calante in quasi tutti i dodici mesi del 1949, che numera complessivamente 185.200 passeggeri. Il porto di Napoli è in ascesa mensile ed ha segnato nel 1949 il totale di 227.800 passeggeri. Ma di fronte a questi passeggeri che arrivano su nave via mare, abbiamo i passeggeri che arrivano per via aerea. Nel 1949 sono discesi o partiti dall'aeroporto di Ciampino ben 166.400 passeggeri. Il fenomeno si accentua nel primo trimestre del corrente anno. Ciampino in questo primo trimestre segna 67.000 passeggeri sbarcati o imbarcati di fronte a 28.000 del porto di Genova e a 47.000 del porto di Napoli.

Credo che sia superfluo, dopo quello che è stato detto dagli oratori che mi hanno preceduto e dopo i rilievi del relatore, dilungarmi ad illustrare la crisi delle nostre iniziative e delle aziende di trasporti aerei. Siamo ridotti a tre società, e pare che stiano per ridursi a due, tutte in condizioni cattive dal punto di vista finanziario. La grandissima maggioranza, possiamo dire la quasi totalità dei trasporti aerei che fanno capo all'Italia, è servita da società straniere. E badate, onorevoli colleghi, che non intendo pretendere di fare discriminazioni di bandiera. In questo campo, come nel campo della marina mercantile, nessuna discriminazione di bandiera è consigliabile. La libertà di concorrenza non può essere che favorevole all'Italia. Dobbiamo lasciare liberi i nostri scali al traffico estero, come dobbiamo pretendere e possiamo pretendere la libertà per le nostre iniziative negli scali altrui, marittimi od aerei che siano. Ma le attuali flotte aeree delle compagnie italiane contano allo incirca una sessantina di aeroplani dei quali solo cinque sono in grado di competere con gli apparecchi delle compagnie straniere! Nel 1949 tutta l'aviazione mercantile italiana ha totalizzato 11 milioni di chilometri volati, cifra che corrisponde all'incirca a quanto totalizza una delle grandi compagnie straniere in una sola settimana! Questa è la realtà attuale dell'aviazione civile per la quale è profonda la nostra insoddisfazione che abbiamo il dovere di dichiarare.

Alle condizioni della flotta aerea, sia militare che civile, non si sottrae la situazione non meno penosa e rimarchevole degli scali aerei. Ad eccezione di quello di Ciampino — che ha avuto un particolare trattamento di favore sia perchè vicino a Roma sia a causa dell'Anno Santo in dipendenza dello afflusso previsto di pellegrini anche via aria — si può affermare che l'Italia manca totalmente di aeroporti adatti al traffico intercontinentale. Siamo arrivati — l'ho già rilevato di recente in questa Assemblea — all'assurdo economico di lasciare il nostro primo emporio marittimo internazionale, quale è Genova, senza alcuna possibilità di scalo aereo, nemmeno di ordine nazionale! Quattro miliardi sono stati assegnati di recente per la costruzione di un aeroporto intercontinentale a Fiumicino: e sarà il secondo in dotazione alla Capitale. Ma è assolutamente urgente ed indispensabile che il Governo provveda a dotare di adeguati scali intercontinentali anche Genova, Milano e Catania e che formuli un piano organico di ampliamento delle attrezzature degli altri scali aerei della Penisola.

A questo proposito mi consentirete una breve parentesi di carattere locale. Ripeto che il problema dell'aeroporto per Genova, (che noi liguri presentiamo ancora e risolutamente quale problema di interesse nazionale) minaccia proprio di mettere una coda lunga ed amara con ripercussioni preoccupanti sotto molti aspetti. Il Ministro dei lavori pubblici ci aveva assicurato che avrebbe portato il progetto tecnico dell'aeroporto di Genova all'esame e all'approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici nella sua prima riunione. Invece nell'ultima riunione, testè tenuta, del Consiglio, il progetto definitivo dell'aeroporto di Genova non è stato messo all'ordine del giorno. Il Consiglio si è occupato di un'altra questione: si è occupato cioè del progetto della costruzione di una nuova linea ferroviaria che dovrebbe congiungere due fortunate cittadine, che hanno avuto la grande ventura di dare i natali a due illustri membri dell'attuale Go-

verno. Tale linea ferroviaria importerebbe la spesa di 10 o 12 miliardi di lire (il preventivo è questo: ma la spesa crescerà certamente). Linea di difficile e costoso tracciato e che io non so peraltro quale vantaggio reale economico porterebbe alla economia generale del Paese. Io mi rallegrerò se questa linea risulterà a un diligente esame veramente conveniente nei confronti della spesa che imporrebbe; ma mi auguro però che nel contempo si tenga conto che bisogna anche occuparsi di quegli impianti e di quei lavori che rappresenteranno in modo certo — ad esempio, quelli de grandi aeroporti intercontinentali — un efficace strumento di integrazione e di propulsione dei traffici e della economia generale del Paese.

Voci da sinistra. Fuori i nomi!

CAPPA. È superfluo che io faccia dei nomi. Del resto ognuno di voi può andare al Consiglio superiore dei lavori pubblici e controllare l'esattezza delle mie informazioni: e nella occasione potrà anche informarsi di altre pratiche in corso che sembrano inspirate agli stessi criteri della accennata linea ferroviaria in gestazione.

Un nostro autorevole collega fiorentino spirito bizzarro — ed apro ancora una parentesi — mi ricordava, a questo proposito, la frase di un caro amico di recente scomparso, Giuseppe Micheli. L'onorevole Micheli ebbe ad esprimere l'opinione che, per risolvere i molteplici problemi locali di tutta la Nazione e per svolgere un programma efficace e diffuso di lavori pubblici in tutto il Paese, sarebbe stato di somma utilità che i Ministri dei lavori pubblici facessero una rotazione e fossero scelti successivamente per tutte le differenti regioni. In questo modo — affermava Micheli con fine umorismo — si attuerebbe certamente un grande programma di lavori pubblici ed una equa giustizia distributiva per tutte le regioni... Andando come vanno da qualche tempo le cose in questo campo, io penso a mia volta che il Presidente del Consiglio dovrebbe accelerare il ritmo della rotazione de' Ministri ai lavori pubblici invocato da Micheli, onde non ci siano più figli e figliastri fra le varie parti del Paese (*Commenti*).

Le spese per dotare l'Italia di aeroporti sono necessarie. Una volta nessuno si sarebbe sognato di dire che non sono necessarie le stazioni ferroviarie. Bisogna che noi stabiliamo in tutta l'Italia degli aeroscali dove gli aeroplani possano atterrare. Occorre il Governo si ponga questo problema quale tra i più vitali alla economia e allo sviluppo del Paese. Non possiamo restare tagliati fuori dalle grandi linee internazionali e d'altra parte non si può davvero pretendere che solo Roma venga favorita in questo settore. Siamo ben contenti che Roma accentri un grande traffico di turisti e che da tutte le parti del mondo le genti vengano ad ammirare i monumenti della nostra civiltà antica, della nostra Fede e della nostra storia moderna; ma vi sono traffici che non possono far centro a Roma, destinata a restare soprattutto una grande meta turistica.

Quella dei traffici aerei è una integrazione dei traffici marittimi e non possiamo più ignorare o fingere di non capire i bisogni e gli interessi della Nazione. Ben so che ci vogliono dei miliardi e che i miliardi non si possono creare col torchio. Affermo però che non possiamo pigramente continuare ad accantonare il problema trincerando la mancanza di iniziativa e di competenza dietro il pretesto della mancanza di mezzi.

Non è detto, del resto che tali spese rappresenterebbero delle erogazioni improduttive destinate a gravare costantemente sul bilancio dello Stato perchè gli aeroporti, se in mano di amministratori oculati, cioè di gente che concepisca i traffici aerei come un elemento produttivo di ricchezza, non come una organizzazione buona solo per moltiplicare i funzionari e gli stipendi statali, possono ammortizzare gradualmente le spese di costruzione. Occorre una intelligente e capace organizzazione che potrebbe essere comunale (come avviene in America, in Olanda, in Svizzera) o affidata alle Camere di commercio (come avviene per Marsiglia) o data in mano a privati (come avviene per l'aeroporto della Malpensa).

Ma alla resurrezione dell'aviazione civile è assolutamente necessaria, come premessa indispensabile, la sua separazione dell'amministrazione militare. Grave è la responsabilità, per la resistenza opposta a farlo, del Ministro, che pur tanti meriti ha in altri campi della sua attività e tanto entusiasmo dà alla direzione del suo dicastero. Nella sua lunga ge-

stione l'onorevole Pacciardi non ha saputo sciogliersi dalla opinione dei suoi consiglieri militari dell'Aeronautica. È bene che egli senta i pareri dei competenti in materia di aviazione mercantile. Sarebbe un atto di superbia se non lo facesse e non si formasse un pensiero suo. Ma per oggi dobbiamo constatare che, malgrado i molti incitamenti che gli sono venuti da diverse parti, ha lasciato tutto allo *statu quo*, trascurando i voti dei due rami del Parlamento.

Alla Camera dei deputati, nella seduta del 26 ottobre 1948, gli onorevoli Lucifredi, Orlando ed altri, hanno svolto un ordine del giorno che chiedeva: « Sia studiata la possibilità di presentare al Parlamento, ai termini dell'articolo 97 della Costituzione, un disegno di legge il quale dando all'aviazione civile l'indipendenza dall'amministrazione militare, congiunga i servizi della navigazione aerea a quelli della navigazione marittima nel quadro del futuro Ministero della navigazione ». E successivamente il 28 settembre 1949, gli onorevoli Dominedò, Lucifredi ed altri hanno presentato un altro ordine del giorno facendo voti « perchè il Ministro della marina mercantile prenda opportuna intesa col Ministro della difesa allo scopo di predisporre gli studi preparatori per i servizi della navigazione aerea e di quella marittima interna, nel quadro del futuro dicastero della navigazione ».

È superfluo che ricordi tutti i miei interventi in questa Aula; accenno solo a quello del 6 ottobre dello scorso anno sul bilancio della Marina mercantile. Io osservavo testualmente: « La marina militare si è costantemente opposta in passato alla creazione della autonomia della marina mercantile. Così attualmente il Ministro della difesa, attraverso il Sottosegretario dell'aviazione militare, si oppone alla costituzione di una aviazione civile autonoma » ed aggiungevo: « È stato obiettato, a proposito di questa unificazione, che è questione di tempestività; si suggerisce quindi di aspettare ancora, mentre intanto al Ministero della difesa si sta istituendo una "Direzione dei servizi aerei civili" e si pensa alla nomina di un direttore generale che, naturalmente, sarà, un generale ».

Sono stato facile profeta. Al Ministero della difesa, allarmati dalla insistente invocazione di una separata ed autonoma organizzazione dell'aviazione civile, si è pensato che era opportuno premunirsi e si è provveduto costituendo una « Direzione generale dell'aviazione civile », la quale io credo che non abbia nulla da fare, perchè di aviazione civile in Italia ce n'è molto poca; ma, tanto per cominciare, a capo hanno collocato proprio un generale, come io prevedevo!

Per dare una idea della concezione che presiede al dicastero il quale dovrebbe curare gli interessi dell'aviazione civile ed organizzarla commercialmente, è pregio dell'opera illustrare come sono distribuiti i vari uffici. Il Segretario generale del Ministero dell'aeronautica è un generale; il direttore dell'aviazione civile è, come già detto, un generale; il direttore dell'aeroporto di Ciampino è un generale; il direttore del Registro aeronautico è un generale; il direttore dell'aeroporto di Roma è un generale; e così ancora sono generali il presidente dell'Associazione culturale aeronautica, il presidente dell'Associazione industriale aeronautica, il presidente della Commissione degli aeroporti di Fiumicino.

Non c'è un Paese in tutto il mondo, ad eccezione, mi sembra del Belgio, in cui l'aviazione civile sia alle dipendenze dell'aviazione militare. Questi rilievi sono da me fatti pur con tutto il rispetto che porto alla organizzazione dei servizi militari. Mi sono sempre espresso in termini di viva e sincera simpatia verso le Forze armate del nostro Paese, e credo superfluo rinnovare l'augurio che queste forze siano sempre più in grado, sia dal punto di vista morale, che da quello dell'efficienza tecnica, di corrispondere alle aspettative del Paese. Ma ciò non toglie che noi, discutendo dal punto di vista dell'interesse generale del Paese di un problema di tanta attualità ed importanza, possiamo esimerci dall'osservare che ogni compito deve essere affidato a chi abbia una particolare competenza in materia.

In tutti gli altri Paesi l'aviazione civile dipende da ministeri o da sottosegretariati autonomi, oppure da organismi dotati di grande autonomia facenti parte di dicasteri economici come quelli del commercio, dei trasporti, dei lavori pubblici, delle poste. Io confermo il mio parere che in Italia l'aviazione civile, staccata dall'aviazione militare, potrebbe costituire un

sottosegretariato a sè, alle dipendenze del Ministero della marina mercantile, perchè nella nostra economia dei traffici, quelli aerei possono ottimamente collegarsi con quelli marittimi. Oggi nei grandi porti internazionali che fanno la concorrenza ai nostri porti, strappando clientela specialmente a Genova — dico Marsiglia, Amsterdam, Anversa, Rotterdam — esiste un collegamento completo e sempre più intenso da parte delle compagnie di navigazione aerea; c'è una quantità di gente che attraversa gli oceani utilizzando a seconda dei suoi impegni di tempo l'uno o l'altro mezzo di trasporto.

Le difficoltà di vario ordine, che certamente ancora una volta proclamerà l'onorevole Ministro, le quali si frapporrebbero, nel momento attuale, alla divisione dei servizi tecnici fra l'aviazione militare e civile, non sussistono e sono pretestuose. Noi ci siamo sentiti opporre le stesse obiezioni quando reclamavamo l'autonomia per la marina mercantile; ma allorchè è stato realmente costituito, sia pure per motivi di combinazioni parlamentari, piuttosto che per considerazioni di ordine economico, il Ministero della marina mercantile, è stato facilissimo trovare il più perfetto accordo con il Ministero della marina militare in tutto quello che era rispettiva attribuzione di compiti e collaborazione necessaria. Così accadrà, il giorno in cui l'aviazione civile sarà staccata da quella militare, per gli accordi relativi agli aeroporti, i servizi tecnici, le reciproche integrazioni di lavoro.

Concluderò ricordando che lo stesso Ministro Pacciardi nella seduta del 28 settembre 1949 ammetteva alla Camera che i lamenti sollevati per l'aviazione civile sono pienamente giustificati. Egli troverà giustificate, voglio sperare, le lamentele che io rinnovo con questo specifico intervento, a nome di quanti si interessano al presente e all'avvenire dell'aviazione mercantile ed in genere ai nostri traffici. Sono tre anni che nei due rami del Parlamento si insiste su questo tema, senza che si veda da parte del Governo la disposizione a venire incontro ai richiami del Parlamento.

Io certamente insisterò a titolo di affermazione — quale sia per essere l'esito — perchè sia votato il mio ordine del giorno a meno che il Ministro non lo accetti senza riserve; ma vorrei proprio fare appello all'alto senso di coscienza dell'onorevole Ministro nonchè anche alla concezione pratica di tutti gli uomini che oggi stanno al Governo della Repubblica, perchè il problema dell'autonomia dell'aviazione civile sia affrontato una buona volta. Lo impostino pure nelle forme che crederanno più opportune; io non credo affatto necessario costituire un apposito dicastero; potrebbe forse bastare un Commissariato; meglio, come dissi, un Sottosegretariato.

Ormai l'opinione pubblica e del Paese e del Parlamento si va orientando al riconoscimento dell'urgenza dell'aeronautica mercantile, come gradualmente sente la necessità di una più efficiente politica marinara. Voglio sperare che questa volta il mio richiamo non cadrà e non sarà stato espresso invano. (*Vivi applausi dal centro; congratulazioni*).

Presidenza del Vice Presidente ZOLI

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

CADORNA. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, illustrare in dettaglio il bilancio della difesa significa ripetere osservazioni già fatte nelle passate ed analoghe discussioni, in quanto la disponibilità dei fondi è pressochè simile a quella dell'esercizio in corso, con la stessa caratteristica di larga insufficienza e quindi di bilancio di ordinaria amministrazione, che fronteggia spese di consumo piuttosto che di sviluppo. Infatti, l'onorevole Ministro, analizzando di fronte alla Commissione della difesa il complesso delle spese, ha mostrato che dal totale di 320 miliardi, detratti 100 miliardi per spese extra (carabinieri, civili, sminamento), 86 miliardi e mezzo per spese di personale militare e 57 per viveri, ed equipaggiamenti, restavano solo 75 miliardi per dotare di materiale e per addestrare il complesso delle Forze armate, cifra questa che appare del tutto esigua, quando si pensi al costo attuale degli aeroplani, delle navi e del materiale in genere.

Dunque, più che dall'esame dello stagnante bilancio in corso, il mio intervento è determinato dalla necessità di mantenere desta l'attenzione del Parlamento e del Paese sulle principali questioni militari che assumono ogni

giorno maggiore importanza. Io condivido pienamente le considerazioni esposte dal senatore Terracini circa la freddezza, per non dire l'indifferenza con cui l'Assemblea ha affrontato la discussione di questo bilancio. Il senatore Terracini, facendo la diagnosi di questa indifferenza, l'attribuisce al fatto che il bilancio presentatoci è storia del passato ed è superato dalle nuove esigenze derivanti dal Patto atlantico.

Io penso invece che lo scarso interessamento dipende dal fatto che il problema della difesa è tanto complesso che non si sa dove cominciare per risolverlo. Ne deriva che molti degli oratori e lo stesso relatore hanno preferito occuparsi più specificatamente di argomenti particolari, quale il riassetto, pur importantissimo dell'aviazione civile.

Concordo con le osservazioni del senatore Terracini, anche se devo dire che ha predicato bene e razzolato male, perchè dopo fatta quell'interessante dichiarazione ha abbandonato la Aula e non si è più visto.

Io considero la discussione del bilancio della Difesa come la continuazione della discussione di politica estera, che tanto interessamento suscitò in questa Assemblea. Infatti, al fondo delle difficoltà della nostra politica estera, difficoltà qui rilevate da molti oratori, sta la nostra insufficienza militare ed in particolare la insufficienza delle nostre forze terrestri.

Si è sentito qui parlare di ruggiti, si sono reclamati gesti clamorosi, ma simili proposte sono cadute nel vuoto, perchè non potevano essere che il surrogato, non l'espressione di una forza adeguata e cioè proporzionata al potenziale della Nazione, forza che è necessaria non solo per difendere il diritto all'esistenza di Nazione libera, ma anche per valorizzare la nostra presenza nell'Alleanza.

Non è senza disagio che leggo frequentemente nella stampa riferimenti alle trenta divisioni di cui Tito disporrebbe e che lo renderebbero tanto caro agli Alleati da fare loro dimenticare gli impegni con noi contratti. Ho detto disagio nel riconoscere quanto sarebbe riuscito a fare un popolo tanto inferiore per numero e, in genere, per potenziale bellico.

L'onorevole Labriola, che ritengo non possa essere accusato di bellicismo, ha concluso un recente intervento augurando che il Ministro Pacciardi possa presto annunciare che l'Italia dispone di un forte nerbo di esercito tale da imporre rispetto anche al maresciallo Tito. Ed io, a conclusione dell'augurio, aggiungo che, meglio organizzate le Forze armate, troveremo maggiore comprensione e credito anche tra gli alleati del Patto Atlantico.

Quali, dunque, sono le limitazioni che si propongono ad un migliore potenziamento delle nostre Forze armate? Si ritiene anzitutto che la nostra debolezza dipenda dalle limitazioni del Trattato di pace. Ma il Trattato di pace così largamente violato da altri ha un valore molto relativo e dovrebbe essere di fatto superato dall'attuale situazione. A parte il fatto che siamo ben lungi dall'aver raggiunto, per lo meno per quanto concerne le forze terrestri, l'efficienza che le clausole del Trattato consentono.

Altri obietta che la nostra debolezza deriva dalla mancanza di concordia interna. Ed in effetti, si sente troppo spesso, in questa stessa Aula, definire la nostra politica come provocatoria ed il riarmo — pur condotto con lento, inadeguatissimo ritmo — come il primo passo per una aggressione verso i « pacifici » popoli dell'Oriente europeo.

Io non credo che il popolo italiano, nel suo fondamentale buon senso, possa condividere queste preoccupazioni; e reiterate esperienze dimostrano che le democrazie devono fare i conti con l'opinione pubblica e che quindi le guerre preventive e le aggressioni improvvise non sono nelle loro possibilità. Io credo che neppure i colleghi di sinistra possano sinceramente nutrire siffatte preoccupazioni, a meno che taluno non consideri come provocatorio qualsiasi provvedimento inteso ad arrestare lo eventuale dilagare dell'imperialismo slavo, in veste progressiva.

Certo occorre chiarire questo punto, perchè è ovvio che gli apprestamenti militari sono efficienti solo quando un popolo è unito, è concorde nell'impiegarli.

Gravi sono infine le limitazioni derivanti dalle insufficienze finanziarie. Assai spesso in quest'Aula si è udito reclamare una riduzione dei bilanci militari, per far fronte ad altre urgenti necessità. Cosa comprensibile, perchè è doloroso, nel recente ricordo delle distruzioni

e degli orrori di guerra, consacrare all'eventualità della guerra una parte cospicua del bilancio, che potrebbe essere dedicata a più utili ed urgenti servizi. Ma il mondo è quello che è e la storia segue il suo corso, senza concedere soste o parentesi. È quindi inutile abbellire una casa di cui non si sappia garantire la stabilità. Ed il popolo italiano, che in un secolo di lotte — ultima la Resistenza e la lotta di liberazione — ha mostrato di saper affrontare ogni sacrificio per l'indipendenza e la libertà, sente quanto poco dignitoso sarebbe se questi beni essenziali gli venissero garantiti da alleati senza un congruo concorso di forze nazionali. In questo senso sono d'accordo col senatore Lucifero quando diceva alcuni giorni or sono che gli italiani non si sentono più vinti.

Ma se dunque per il potenziamento delle nostre Forze armate è necessario affrontare sacrifici, è altrettanto indispensabile che il danaro pubblico venga speso sempre meglio, attraverso un'organizzazione più perfezionata ed andando alla sostanza delle cose più che all'apparenza. Ed a questo potenziamento vorrei che tutti nel Parlamento concorressero come elemento di collaborazione, di propulsione e di controllo all'opera del Governo, perchè tutti devono sentirsi un po' tecnici in materia militare, visto che la preparazione della Nazione alla guerra investe tutti i settori e tutti i cittadini.

Si pone quindi un primo quesito: gli attuali ordinamenti garantiscono un migliore impiego del pubblico denaro? Non essendo stata ancora varata dall'altro ramo del Parlamento la legge relativa al Consiglio supremo della difesa, manca l'organo politico militare qualificato per dare una direttiva chiara alla nostra politica militare. È quindi logico rivolgersi al Ministro ed al suo organo tecnico, lo Stato maggiore della difesa, per conoscere il loro pensiero. Io condivido l'opinione espressa dal senatore Cerica e dal senatore Cappa e ribadita nella conclusione della relazione, e cioè che l'obiettivo primo urgentissimo a tutti gli effetti essendo quello di sbarrare la frontiera orientale, tutta la precedenza deve essere data al riassetto delle forze terrestri e dell'aviazione tattica, cioè alla preparazione di quella gloriosa fanteria, intesa questa parola nel senso moderno, cioè di tutta la gamma dei mezzi da orchestrare nel campo tattico, fanteria che nessuno può fornirci in primo tempo e che è giusto che noi per i primi offriamo visto che si tratta di coprire il nostro territorio. L'onorevole Cingolani ci ha, pur con brillanti argomentazioni, voluto dimostrare che agli armamenti terrestri debbono correre paralleli quelli aerei e quelli marittimi. Temerario asserto perchè, essendo i mezzi finanziari quelli che sono voler provvedere a tutto significa non provvedere a nulla. Il senatore Cingolani ci ha detto: è inutile difendere il Paese se non possiamo rifornirlo. Al che obietto che è inutile rifornire un Paese che non si sia capaci di difendere. E neppure condivido le preoccupazioni del senatore Cingolani circa l'impossibilità degli alleati di difendere anche per i nostri rifornimenti, come certamente dovranno fare per i loro e per quelli della Turchia e della Grecia, le rotte atlantiche e mediterranee e l'accesso ai porti. Ed in mancanza di un avversario munito di naviglio di superficie, si agita il fantomatico pericolo dei sommergibili *Schnorkel*, come se gli alleati non avessero tutto l'interesse a combatterlo.

Se così non fosse, cioè se non trovassimo immediato appoggio nel campo marittimo od aereo, davvero non vedrei quali vantaggi militari avremmo tratto dal Patto Atlantico. La verità è che i nostri programmi procedono per forza di inerzia in base a suggestioni sentimentali e tradizionali, invece di adeguarsi alle necessità dell'ora. Io confido che questo gravissimo problema che si trascina insoluto da anni sia finalmente risolto in collaborazione con gli alleati. Certo è che chiunque legga nella stessa relazione i programmi delle singole Forze armate non può non rilevare la mancanza di indirizzo.

Anche per il riassetto dell'aviazione — oggi non abbiamo quasi nulla come reparti operanti — vorrei si concentrasse lo sforzo su quella aviazione tattica senza la quale l'Esercito non può operare; parlo di quelle squadriglie di cooperazione che la nostra aviazione ha sempre considerato con disprezzo, che furono sempre trascurate in pace ed in guerra, perchè l'aviazione perseguiva le teorie, e vorrei dire quasi le chimere del generale Douhet e poco si interessava di cooperare con l'Esercito e con

la Marina. Anche in questo campo è da augurarsi che si faccia sentire la mano ferma del Capo di Stato maggiore della difesa.

L'onorevole Ministro si accinse con entusiasmo, or sono due anni, a tradurre in pratica quella unificazione dei tre ministeri militari che era stata decisa, senza che alcun serio studio preliminare fosse stato eseguito, la quale doveva realizzare un miglior coordinamento delle tre forze armate ed anche una sensibile economia di gestione. Non sembra che questi risultati siano stati ottenuti. La volontà del Ministro di unificare è stata prima ritardata attraverso commissioni di studio e poi dalla molteplicità e difformità dei pareri. A tutt'oggi non si è realizzata economia di personale. Al contrario, accanto al gabinetto del Ministro, tendono a formarsi nuovi uffici non previsti dalla legge, mentre le segreterie generali tendono a diventare più pesanti degli antichi gabinetti, ponendo un diaframma tra Ministro e Direttori generali, pure responsabili. L'unificazione dei servizi si è dimostrata irrealizzabile. Dove essa è stata tentata, risorgono i doppioni nelle singole forze armate. Taluno potrebbe forse pensare che questi sono particolari trascurabili. Senza dubbio si tratta di particolari, ma essi non sono trascurabili, sia perchè sommati hanno il loro peso, sia anche perchè possono denotare un indirizzo. Quindi è diffusa l'opinione che dell'unificazione se ne parli molto senza crederci troppo, che poco si sia fatto e non molto rimanga da fare. Pensiamo peraltro che il signor Ministro sia un convinto assertore di questa unificazione sicchè non dubitiamo che considererà legittimo il nostro desiderio di conoscere i veri termini del problema. Circa la sistemazione dei supremi organi tecnici, Capo di Stato maggiore della difesa, Capo di Stato maggiore delle tre forze armate, siamo sempre in attesa delle leggi che ne definiscano le attribuzioni e le competenze in pace ed in guerra.

Per quanto le deficienze più appariscenti riguardino oggi il materiale, pure le più gravi sono quelle connesse al personale, in quanto la sua scelta e preparazione non può essere improvvisata. Anzitutto, a rischio di ripetere quanto in altre occasioni ebbi a dire, ed a rincalzo di quanto ha già detto il senatore Cerica, accenno alla situazione dei quadri. Io non posso che compiacermi delle calde parole di apprezzamento espresse recentemente in occasione della celebrazione del 2 giugno dall'onorevole Ministro e che rilevano una giusta comprensione dei valori morali. Egli ha detto che « le Forze armate ubbidiscono perchè sanno che questo è il loro dovere dal punto di vista dell'onore e della dedizione al sacrificio; sanno che la Nazione questo da loro attende, al di là delle vicende politiche; sanno di essere la riserva permanente ed operosa del valore e del dovere senza di che una Nazione non vive ». Dichiarazioni tanto più opportune in quanto eliminano l'impressione lasciata da altre dichiarazioni fatte al Congresso di Livorno, probabilmente male interpretate.

Ma non posso al tempo stesso passare sotto silenzio altri fatti di eccezionale importanza, ai quali il Ministero non sembra aver dedicato l'attenzione che meritavano. Tralascio di commentare il caso dell'ammiraglio Maugeri, che è tuttora nella giurisdizione della Magistratura; ricordo invece che oltre un anno fa si discutevano in questa Aula le interpellanze relative alla assoluzione in istruttoria dei generali Roatta e Carboni, discussione che mise in luce gravi addebiti a loro carico. Il Ministro, di conseguenza, nominò una Commissione per sottoporre a procedimento disciplinare i generali assolti, ma, a tanta distanza di tempo, ancora non si conosce il verdetto di tale Commissione.

L'onorevole Ministro fece allora appello alla carità di Patria, perchè su quei tristi fatti fosse steso un velo, ma accadde invece che, nella carenza ministeriale, di quei fatti si impadronisse la peggiore stampa scandalistica fascista, coinvolgendo tutto e tutti nello stesso fango, con quanto vantaggio per la verità storica, per l'onore dell'Esercito e per la fama dei singoli si può immaginare. Ma, e questo è il più grave, ufficiali già precedentemente discriminati, coinvolti senza loro colpa nella denuncia del generale Carboni, attendono tuttora di conoscere la loro sorte e di avere giustizia. Io prego l'onorevole Ministro di voler finalmente affrontare la situazione, ponendo fine all'attuale stato di cose. Un ulteriore silenzio significherebbe, oltre che dispregio per quelle che furono le conclusioni della Com-

missione Palermo, Amantea, Ago, un tacito assenso alla campagna scandalistica e fascista.

Non mi soffermo sulle condizioni materiali dei quadri, perchè l'argomento è stato largamente trattato nella relazione, e illustrato dal senatore Cerica, al quale mi associo. Io mi auguro che i provvedimenti allo studio vengano sollecitamente adottati, anche per attenuare le troppo grandi differenze di emolumento tra le varie forze armate. Tali provvedimenti sono particolarmente urgenti perchè, come già prevedevo l'anno passato e malgrado le smentite del Ministro, il reclutamento degli allievi ufficiali della Scuola di Modena e dei sottufficiali della Scuola di Spoleto procede stentatamente; cosicchè recentemente abbiamo dovuto approvare un disegno di legge che attenua i titoli stabiliti per l'accettazione degli aspiranti. Non è improbabile che in avvenire si debbano allargare le provenienze accettando aspiranti con titoli differenti da quelli della licenza classica. Grave fatto questo di dover transigere sulle qualità degli aspiranti, perchè abbassando il valore medio dei quadri, si compromette la stabilità dell'intero edificio e si rende arduo il compito della selezione. Fra le leggi fondamentali che noi attendiamo per l'esame, vi è quella sull'avanzamento e sullo stato che ha particolare importanza al fine di assicurare la carriera regolare e di spingere i migliori ai posti di maggiore responsabilità. Altrettanto dicasi per la legge sullo stato e avanzamento dei sottufficiali, ancora in gestazione.

Abbiamo sinora accennato alla qualità, ma è bene accennare al fatto che i quadri inferiori effettivi e di complemento trattenuti o addestrati dopo la liberazione, e cioè esperti dell'attuale armamento, sono appena sufficienti per il completamento delle unità ora esistenti Resta così evidente che la mobilitazione di 40 divisioni, di cui si è recentemente parlato, è condizionata non solo alla esistenza del materiale, ma anche alla possibilità di aggiornare la massa di ufficiali anziani che non furono più richiamati dopo l'ultima guerra, nella conoscenza del materiale e dei nuovi procedimenti tattici.

Quello che è stato detto per i quadri degli ufficiali, può essere ripetuto per i sottufficiali. In questa categoria occorre rinnovare, reclutare ed addestrare elementi giovani, idonei al servizio con le truppe; di pari passo si deve procedere al reclutamento degli specializzati a ferma breve indispensabili per l'Esercito, provvisto di tanti delicati meccanismi. L'onorevole Ministro in recenti dichiarazioni ha ammesso la difficoltà di reclutare nel numero e nella qualità gli specializzati. Infatti da un primo fabbisogno di 30.000 se ne sono reclutati, negli ultimi due anni, non più di 7.000. Come intende provvedere l'onorevole Ministro? Secondo la concorde attestazione degli ufficiali, ottimo è il personale di truppa, fornito dalla leva, ottimo per spirito ed anche per qualità fisiche, poichè, essendo diminuito il numero dei chiamati, è aumentata l'efficienza fisica dei singoli. È tuttavia da determinare se la ferma di 12 mesi che spesso si riduce a 11 o a 10, sia sufficiente per avere un personale ben addestrato nei moderni mezzi di combattimento. Evidentemente la questione è legata con il reclutamento degli specializzati: più sono gli specializzati e meno è necessario avere una ferma lunga.

Pur convinto che le Forze armate debbono vivere a contatto con la Nazione e che a tale scopo anche servono le cerimonie e le parate, occorre dire che queste manifestazioni che causano perdita di tempo e notevole dispendio vanno effettuate nella giusta misura, ricordando che non basta lo sviluppo dell'addestramento formale. Noi ricordiamo, anzi abbiamo preso parte, nel trascorso ventennio, alle più grandiose parate, eppure sappiamo quanto deficiente fosse la sostanza a dispetto di quella magnifica apparenza. La Nazione deve abituarsi a vigilare, a interessarsi, nella vita settimanale, del lavoro del suo esercito, ad apprezzarne la tenuta, l'equipaggiamento ed anche lo spirito attraverso le giornaliere fatiche dell'addestramento, prima che nella parata, nella esibizione domenicale.

Si è già detto che con gli stanziamenti di bilancio a disposizione, si potranno fronteggiare solo le esigenze giornaliere di vita e di consumo. Le insufficienze del bilancio hanno specifico rilievo non solo per quello che concerne la provvista o il rinnovamento dei materiali di dotazione dell'artiglieria, del genio o

della motorizzazione, ma anche per la costituzione di un minimo di scorte necessarie per i soli bisogni di pace, per la rinnovazione del vestiario, dell'equipaggiamento, dei carburanti, per le parti di ricambio. Occorre prevedere un programma minimo e graduale di completamento dei materiali e di costituzione delle scorte, perchè ormai dovrebbesi sapere quale sarà il reale apporto che si potrà avere, di massima, nel quadro dei rapporti internazionali, e quanto dovrà la Nazione, per suo conto, provvedere per dare al suo esercito la efficienza voluta. È da augurarsi che i recenti accordi internazionali per la fornitura dei materiali consentano di dar lavoro alle nostre maestranze, naturalmente producendo materiale standardizzato secondo un unico tipo.

Ho tracciato a volo di uccello, per non tediare l'Assemblea con lunghe disquisizioni tecniche, un quadro di quelle che sono le necessità imprescindibili della difesa. Lo sforzo sinora compiuto per la ricostituzione delle Forze armate è certamente notevole ed il lavoro svolto al riguardo dal Ministero della difesa è indubbiamente apprezzabile, ma il cammino da percorrere, di cui ho descritto le tappe, è tuttora lungo, nè è possibile rinviare più oltre il potenziamento di quanto è ritenuto indispensabile per assicurare l'integrità del territorio e l'adempimento dei compiti che abbiamo assunto nel quadro dell'alleanza. Io vorrei che l'esame di questi problemi riscuotesse l'interessamento del Parlamento, il quale, interpretando il risorgente spirito patriottico del Paese — ho detto spirito patriottico, non sciovinismo — e riconoscendo la capitale importanza della difesa nella politica generale del Paese deve richiederne la graduale soluzione ed additare i mezzi migliori e più economici per attuarla. *(Applausi dal centro. Congratulazioni).*

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

BELTRAND. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, mi permetto di prendere la parola sul bilancio della Difesa per fare alcune considerazioni, che mi paiono non inutili, di fronte a questo alto Consesso. Il problema è già affiorato negli interventi, molto migliori di quello che posso fare io, da parte di altri colleghi, ed è precisamente un problema che mi sembra fondamentale e che dovrebbe essere affrontato nella sua interezza. Quando noi leggiamo nella pregevole relazione dell'onorevole Gasparotto, quando noi sentiamo da tutte le parti lamentare l'assoluta deficienza di mezzi per provvedere a quello che è strettamente necessario per la difesa del Paese, viene spontanea l'indagine se non sia possibile trovare qualche cosa di ciò che è rimasto dalla distruzione delle Forze armate seguita all'8 settembre. Il fascismo aveva quella malattia, che molto argutamente l'onorevole Cerica nel suo discorso dell'altro giorno ha qualificato la malattia del muro, la manìa delle costruzioni grandiose, non solo nella vita civile ma anche nella vita militare e quindi ha creato un immenso demanio di caserme che sono assolutamente sproporzionate oggi alla consistenza delle Forze armate e sono assolutamente inutili. L'esperienza ci ha dimostrato che quando c'è la necessità della guerra, queste caserme debbono in gran parte essere abbandonate. E lo abbiamo visto nell'Italia settentrionale, dove i tedeschi, quando l'aviazione alleata, sul principio del 1944, ha avuto il dominio del cielo, hanno evacuato le caserme e si sono sistemati in ville e in case requisite lasciando le caserme vuote. Il maggior numero di queste serve solo per il tempo di pace. In tempo di guerra le caserme dovrebbero essere sistemate in modo tutto diverso secondo le esigenze strategiche. C'è di più: molte di queste caserme sono state, oggi in particolare, date in concessione ad enti diversi od anche a privati. Però questi privati e questi enti hanno l'obbligo di rilasciarle immediatamente alla prima richiesta dell'autorità militare. E che cosa succede? Succede che l'autorità militare non può fare le riparazioni necessarie perchè non ha i mezzi ed i privati non vi provvedono perchè nessuno spende del denaro se non ha il permesso governativo per un certo tempo. Molti di questi edifici quindi sono destinati a cadere in rovina in un tempo più o meno breve. Finchè siamo in tempo dobbiamo salvarli e salvare con ciò una parte di questo demanio.

Ci troviamo in sostanza ridotti a questa situazione fallimentare dovuta al fascismo: il

quale aveva impiantato un sistema difensivo che si è dimostrato inefficiente, era un sistema difensivo basato sulle grandi costruzioni, su un ampio demanio immobiliare e non si era curato della cosa più importante, delle armi, cosicchè il nostro esercito fu mandato alla guerra con un armamento assolutamente inadeguato, invecchiato, che, nella migliore delle ipotesi, era della guerra 1915-18 e in molti casi anteriore.

Se vogliamo effettivamente creare un esercito efficiente, che abbia delle possibilità, dobbiamo cercare di fare quello che farebbe qualunque industriale privato che avesse commesso un errore nella costruzione dei suoi impianti; e cioè se vi sono degli impianti che non servono più, si debbono togliere e sostituire con altri. Il valore delle somme, che così si potrebbero ricuperare, è, a mio avviso, ingente.

Abbiamo sentito oggi dall'onorevole Braitenberg parlare della questione degli espropri. Egli ha parlato di dieci miliardi solo per l'Alto Adige. È stata costruita tutta quella linea inutile verso la Francia, il cosiddetto Vallo alpino del Littorio, e furono fatte delle costruzioni immense che ora sono in rovina, costruzioni che potrebbero essere utilizzate, costruzioni per le quali non sono stati pagati ancora gli espropri come non sono stati pagati nell'Alto Adige. È possibile far gravare sullo Stato questo onere fallimentare del fascismo e non cercare di realizzare da questa attività qualche cosa? Se si realizzasse anche soltanto tanto da poter mettere insieme un campo di aviazione modernamente attrezzato o anche soltanto da costruire un certo numero di apparecchi per poter dare alla nostra aviazione la possibilità di addestrare i piloti, dato che, come dice anche l'onorevole Gasparotto, col prossimo anno si porrà addirittura il problema di continuare solo i voli di allenamento, se si riuscisse solo a questo, avremmo già fatto un ottimo affare, perchè, di fronte ad una cosa completamente inutile, destinata ad andare in rovina, nella sua massima parte, nello spazio di pochi anni, avremmo almeno questo di efficiente e moderno. Perciò io prego il signor Ministro — e mi rivolgo a questa Assemblea per insistere — perchè si cerchi su quella strada di fare qualche cosa: la conversione è indispensabile per ricuperare qualche cosa dal gran fallimento che è stato il fascismo, sia pure quel pochissimo di attivo che c'è ancora, non bisogna cioè lasciare andare in rovina anche questo poco attivo che ancora si può salvare. Su questo punto confido che saranno proposti i suggerimenti da persone molto più competenti di me, in modo che si possa veramente giungere ad una realizzazione parziale di questi beni che ancora è possibile realizzare, e, naturalmente, anche di quelli che non servono allo scopo per cui furono destinati. Non dico che si debbano abolire tutte le caserme: è necessario che esse vi siano, ma si deve fare una scelta oculata ed alienare quelle che effettivamente non servono o che per lo meno potrebbero servire solo in ipotesi molto remota. In tutte le guerre è sempre successo che, di fronte ai richiami ingenti per le forze armate, si è dovuto provvedere non con le caserme, ma con la requisizione di scuole o di altri edifici: è infatti impossibile, fin dal tempo di pace, predisporre un'intera attrezzatura di tutti i fabbricati che possono occorrere in caso di mobilitazione. Perciò riduciamo le caserme a quelle necessarie e non abbandoniamoci a questo dispendio, a questa pura perdita che effettivamente non è compatibile con le nostre possibilità economiche.

Un altro problema, pure del Demanio militare, che è assai interessante ed importante (e riguarda particolarmente la provincia che io ho l'onore di rappresentare), è quello delle strade di montagna. Furono costruite nell'imminenza della guerra, nel 1940, numerose strade in zone alpestri; queste strade sono ora tutte in rovina; son state affidate, per la manutenzione, ai piccoli comuni di montagna che non hanno assolutamente i mezzi per provvedervi. Anche qui sarebbe opportuno fare una cernita fra quelle strade che avevano unicamente scopo militare e che quindi più non servono (queste si possono abbandonare al loro destino) e le altre, che oltre ad essere ancora d'interesse militare, servono a scopi turistici o a scopi di collegamento fra le valli: queste bisogna mantenerle, tanto più che molti comuni, se fosse fatta la manutenzione straordinaria una volta tanto, potrebbero impegnarsi a sostenere la ma

nutenzione ordinaria, anno per anno. Ma, quando per cinque anni nulla si è fatto in quelle alte zone impervie, le strade sono ridotte in tali condizioni per cui è necessaria una spesa troppo rilevante perchè i piccoli comuni possano sostenerla. Ed allora anche qui confido che il Governo vorrà intervenire per evitare un'altra grave perdita di denaro che è stato speso, e che oggi va in pura rovina e in pura perdita.

A parte queste considerazioni, io credo che nel bilancio predisposto dal Ministro sia stato fatto tutto quello che si poteva. Merita osservare la distinzione che è stata fatta fra le spese che sono effettivamente di carattere militare e quelle che si possono chiamare spese accessorie. Anzi sarebbe forse opportuno — e mi si permetta di riferire la mia opinione — che in un bilancio futuro venissero ancora più nettamente distinte le spese che sono indispensabili e che servono effettivamente all'Esercito ed alle Forze armate, e quelle che sono accessorie e ciò al fine di evitare le possibili discussioni e le possibili manovre, tendenti a far credere che noi abbiamo un bilancio degli armamenti che assomma addirittura ad un terzo del reddito dello Stato italiano, quando invece l'effettiva parte che va alla difesa della Nazione si riduce al quarto appena della somma totale bilanciata. Perciò una distinzione formale più netta sarebbe opportuna, tenendo conto di certe speculazioni interessate. D'altra parte, volevo dire ancora — e con questo termine perchè non voglio tediare ulteriormente il Senato — che effettivamente quello che si è fatto nel cammino della riunificazione e nella unione militare degli italiani in questi anni è degno di grande elogio. L'Esercito è stato raccolto in un momento difficilissimo perchè vi erano uomini che avevano combattuto dalle due parti della barricata, dalla parte dei tedeschi e dalla parte degli alleati e dovevano ritornare insieme, reduci da una guerra civile. Molto è stato fatto in questo campo, l'Esercito ha ritrovato se stesso, e noi confidiamo che sarà possibile dare a questo Esercito un nuovo spirito, lo spirito repubblicano che si dovrà riallacciare alle tradizioni gloriose del nostro Risorgimento, alle tradizioni di Mazzini e di Garibaldi. (*Applausi dal centro*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Tessitori il quale ha presentato anche i due seguenti ordini del giorno:

« Il Senato invita il Governo a voler affrontare e risolvere il problema del trattamento economico dei sottufficiali delle Forze armate, quivi compresi i cosidetti "sottufficiali sfollati" seguendo il criterio del loro adeguamento economico con gli impiegati statali d'ordine (gruppo C) ».

« Il Senato, presa in esame la situazione conseguente alle requisizioni o, comunque, occupazione di immobili per apprestamento dei campi di volo, invita il Governo:

1° a procedere alla regolare espropriazione e pagamento delle indennità relative dei terreni che si riterrà necessario mantenere a campi di aviazione e a derequisire quelli a ciò non necessari previa constatazione del loro stato e grado al momento della riconsegna ai proprietari;

2° a provvedere alla corresponsione degli indennizzi per mancati raccolti e al pagamento dei danni permanenti, siano essi stati prodotti dai tedeschi, dagli alleati o dall'aviazione italiana ».

Ha facoltà di parlare il senatore Tessitori.

TESSITORI. Onorevoli colleghi, mi intratterrò molto rapidamente su due problemi di carattere particolare; e per questo motivo sono stato incerto se prendere la parola, perchè taluno dice che nella discussione sui bilanci si deve soprattutto avere riguardo alle linee generali, direttrici della politica del Governo. Quindi i problemi di carattere particolare dovrebbero essere lasciati ad altra sede, alle interrogazioni e alle interpellanze. Penso invece che i due metodi debbono e possono andare d'accordo, in quanto la vita di ciascun dicastero è fatta anche e soprattutto della quotidiana vicenda di atti e di atteggiamenti amministrativi e i problemi particolari, pertanto, non possono non avere evidenti riflessi di carattere politico, ai quali un'Assemblea politica non può essere insensibile. Ecco perchè ho pensato che fosse opportuno dire rapidamente qualcosa su due argomenti che mi sembrano di importanza capitale nel senso che, inquadrati nella attività del Ministero della difesa, anche se per esse

re risoluti hanno bisogno del concorso di altri dicasteri, quello della difesa rimane comunque il pioniere e lo stimolatore per la loro soluzione. Ho pensato anche fosse necessario dire alcune cose, rapidissimamente, perchè spero molto che l'onorevole Ministro della difesa voglia finalmente portare questi due problemi alla soluzione, dato che il ritardarla si ripercuote, con delle reazioni notevoli, in larghissimi settori della pubblica opinione. Infatti non c'è problema morale, non c'è problema di finanza che non trovi in questa Assemblea e nell'attività del Governo il suo sbocco in un problema politico entro il quale esso va inquadrato e risolto.

Io ho presentato due ordini del giorno.

Nel primo affaccio un problema che già nella sua relazione il collega Gasparotto molto perspicuamente e con parole molto forti ha riassunto. È il problema del trattamento economico dei sottufficiali. Il mio ordine del giorno invita il Governo a voler affrontare e risolvere tale problema, che riguarda tutti i sottufficiali delle forze armate, quivi compresi i così detti « sottufficiali sfollati », seguendo il criterio del loro adeguamento economico con gli impiegati d'ordine del gruppo C. Nella relazione io leggo a pag. 3 questa giusta conclusione: « La soluzione di tale grave, improcrastinabile problema è però da ricercarsi non ricorrendo ad equiparazioni gerarchiche di alcun genere, come da qualcuno si vorrebbe — e come mi pare sia stato fatto nel 1923 — equiparazioni assurde, come ho detto, per i sottufficiali, ma in un conveniente adeguamento degli assegni che tolga i sottufficiali dalla situazione di inferiorità in cui si trovano ».

Badate, onorevoli colleghi, che non è un problema da sottovalutarsi. Il Ministro della difesa me ne dovrà dare atto. Quando noi pensiamo a questa categoria, non possiamo non ricordare quella che è la quotidiana vita, la pratica, la realtà, cioè a dire non possiamo non concludere che questa categoria rappresenta in tutte le branche, nei carabinieri, nella guardia di finanza, nella pubblica sicurezza, tra gli agenti di custodia, nell'Esercito, nella Marina, nell'Aeronautica, la spina dorsale della vita vissuta. Essa è l'anello che congiunge l'ufficiale alla truppa. I sottufficiali debbono avere, e non possono non averla, una preparazione tale che li renda veramente consapevoli del loro compito e perciò dobbiamo dare loro, anche economicamente, la possibilità di adempiere a quel compito. Ora, è avvenuto nel 1923 che si sia stabilito un ordinamento gerarchico in conseguenza del quale i sottufficiali hanno avuto una situazione economica inferiore a quella degli impiegati civili delle altre branche dell'amministrazione dello Stato ,e cioè degli impiegati civili d'ordine, che costituiscono il gruppo C. Il loro trattamento economico fu di poco superiore a quello del personale d'ordine dell'amministrazione dello Stato, cioè gli uscieri e i commessi. Da qui è derivato uno stato di disagio, che soltanto il senso di responsabilità e di disciplina, di cui è fornita questa larghissima categoria di personale, ha fatto sì che non prorompesse in atteggiamenti che a tale disciplina sarebbero stati contrari.

Ora, il concetto sostanziale, a mio modesto avviso, verso la realizzazione del quale il Governo deve avviarsi, è che lo stipendio dei sottufficiali deve essere equiparato, in relazione al grado rivestito, a quello dei dipendenti delle altre amministrazioni dello Stato di gruppo C. In questo senso il Ministero della difesa tempo addietro aveva, d'accordo con gli altri dicasteri interessati alla soluzione di questo problema, predisposto un disegno di legge il quale, se è vero quanto mi è stato riferito, trovò opposizione da parte del Ministero del tesoro. Quando le opposizioni vengono per ragioni di bilancio, io posso anche per un momento rimanere perplesso, ma il Ministro della difesa non può consentire che eccezioni di altra natura ad un disegno di legge ispirato al concetto cui io testè accennavo, possano essere sollevate dal collega del Ministero del tesoro. Risulta infatti che le eccezioni non siano state esclusivamente d'ordine finanziario. Una, in particolare, sarebbe stata sollevata che offende la dignità di questa categoria e sostanzialmente non risponde alla realtà delle cose, e cioè che le mansioni disimpegnate dai sottufficiali sono mansioni inferiori a quelle che disimpegna il personale d'ordine di gruppo C nelle altre Amministrazioni dello Stato. Io, che da molti anni faccio l'avvocato, e che quindi sono a contatto soprattutto con una di queste categorie,

e cioè con i sottufficiali dell'arma dei carabinieri e della pubblica sicurezza, posso affermare invece che le loro mansioni sono molte volte di una delicatezza estrema. Spesso dall'intuizione di un maresciallo dei carabinieri, che talvolta comanda una stazione con giurisdizione su una vastissima zona, dipende se in quel determinato luogo si evitino dei disordini e dei turbamenti all'ordine pubblico. Molte volte dalla sua conoscenza della legge penale e delle altre disposizioni che possono portare il cittadino davanti al magistrato, dipende che la verità si faccia strada, che il fatto sia delineato con quell'obbiettività e con quella serenità necessarie al retto giudizio. Infatti il sottufficiale, che rapporta al magistrato, deve essere il fotografo del fatto, perchè poi al magistrato spetta, esaminato il fatto, stabilire entro quale casella, quale articolo della legge penale il fatto stesso debba essere collocato. Quindi, mansioni di natura politica, mansioni che importano un substrato di larga conoscenza delle leggi penali, per cui quelle mansioni non possono ritenersi pari o inferiori a quelle affidate agli impiegati d'ordine. Se poi esaminate taluni incarichi di codesti sottufficiali sotto l'aspetto della loro attività tecnica, ad esempio, quelli dei capi stazione radiotelegrafisti, del capocentro telegrafonico, dei capi officina, dei capi impianti radar, detta attività è tale per cui io penso che ogni sforzo debba essere fatto dal Ministro della difesa per superare le difficoltà che possano essere frapposte e per ascoltare veramente e realizzare il voto espresso dal collega Gasparotto nella sua relazione. Si addivenga finalmente alla sistemazione di questo personale e alla soluzione di un problema che ha evidentemente i suoi riflessi di carattere morale e, di riverbero, i suoi riflessi di carattere politico nella attività quotidiana dell'amministrazione dello Stato. La quale a noi sembra molte volte fatta di piccole cose, riempita soltanto da piccole luci e da povere ombre; ma sono queste luci e queste ombre che compongono il quadro completo della vita amministrativa dello Stato.

Altrettanto — e inquadro qui anche questo problema sul quale richiamo l'attenzione del Ministro della difesa — è a dirsi della condizione dei cosiddetti sottufficiali « sfollati ». Per essi dispone il decreto legislativo 5 maggio 1948, n. 814, di cui ricordo l'articolo 5, che suona così. « Ai fini del trattamento economico spettante per effetto delle disposizioni legislative intese a ridurre gli organici dei quadri ufficiali e sottufficiali dell'Esercito, della Marina e dell'Aeronautica, l'indennità continuerà ad essere calcolata nelle misure stabilite prima della entrata in vigore del presente decreto ». È una larga categoria di sottufficiali che non prestano servizio attivo, che per effetto di questa disposizione di legge, la quale risale a due anni fa, ha un determinato trattamento economico. Bisognerà che il Ministro della difesa, così sensibile al polso e alle vibrazioni della opinione pubblica, non dimentichi questi sottufficiali che in molti casi presentano un passato che torna ad onore di uomini che hanno saputo difendere il proprio Paese sempre, in tutte le circostanze.

Detto questo per il primo ordine del giorno, passo rapidamente ad esporre qualche considerazione intorno ad un altro problema, la cui soluzione si attende da anni, starei per dire da decenni, come gli onorevoli colleghi apprenderanno da quello che sto per dire; ed è il problema della requisizione e derequisizione degli immobili, attualmente adibiti a campi di volo. Di questo problema, chi vi parla si sta occupando da tre o quattro anni, fin dal tempo dell'Assemblea costituente, e se ne è occupato avvicinando gli uffici competenti, cercando di stimolarli, di spingerli, perchè alla soluzione si arrivasse È una questione che rappresenta un'altra faccia del prisma illustrato poco fa dal collega Braitenberg.

Prima della guerra 1940-45 c'erano degli immobili occupati dal demanio aeronautico per campi di volo. Prima dello scoppio della guerra il demanio, a mezzo degli ispettorati provinciali di agricoltura, dispose per i cosiddetti « campi sperimentali », e cioè requisì di fatto dei terreni accanto ai campi di aviazione fino allora esistenti. Li chiamò « campi sperimentali » perchè dovevano essere terreni in attesa di poter essere usufruiti e adoperati dall'aviazione militare. Questi campi ebbero un particolare vincolo, per cui i proprietari non potevano fare determinate culture e dovevano distruggere determinate piantagioni; per questo vincolo il

Ministero fissò un compenso, una indennità ai proprietari. Scoppiò la guerra; le esigenze belliche comportarono un allargamento dei campi di aviazione e, in aggiunta ai primitivi campi e ai campi sperimentali, furono occupati altri terreni, parte con requisizioni regolari, parte senza nessuna formalità, parte a seguito di un'iniziale procedura di espropriazione che, fino a questo momento, non fu mai condotta a termine. Dopo l'8 settembre 1943, specialmente nell'Italia settentrionale, i tedeschi, d'accordo col demanio aeronautico della repubblica di Salò, occuparono, oltre i terreni già occupati, altri che adibirono a campi di volo e sui quali costruirono piste centrali e piste di decentramento dei velivoli. Se venite nel mio Friuli potete vedere decine di chilometri di piste in calcestruzzo, larghe dai 30 ai 50 metri, che occupano centinaia di ettari di terreno, che, evidentemente, non potranno essere coltivati se non quando, dopo un lungo lavoro di distruzione delle piste, potrà essere riportato l'*humus* necessario per le colture normali. I tedeschi costruirono anche dei ricoveri, e altre opere murarie e di escavazione. Venuta la liberazione, gli anglo-americani, sempre d'intesa col nostro demanio aeronautico, senza formalità di nessun genere, talvolta soltanto con un ordine mandato ai singoli comuni, occuparono, oltre i precedenti terreni, altri terreni, ampliando i campi di volo e le piste, costituendo depositi di munizioni, creando altre opere in muratura, e taluni campi sistemarono per scopi diversi da quelli dell'aviazione, come, per esempio, il campo di Ajello, che fu adibito ad ippodromo per le corse dei cavalli ed altre gare sportive.

Quando nel settembre 1947 gli alleati lasciarono l'Italia, da noi lassù per ultimi, si sperò si procedesse subito almeno ad una parziale derequisizione di tali fondi; invece fu dato ordine dall'autorità militare che nulla fosse toccato o rimosso, chè la requisizione continuava per conto del demanio aeronautico. Ne venne che i proprietari legittimi non poterono nè seminare, nè raccogliere. Ci fu soltanto un utilizzo, quello dello sfalcio del foraggio che cresce in questi campi. Ma l'Amministrazione militare non consentì che i proprietari dei terreni provvedessero almeno allo sfalcio per proprio conto; lo sfalcio fu messo all'asta, venduto a terzi, e il prezzo — almeno si disse — fu dato per uno scopo benefico, andò cioè ad incrementare un fondo a beneficio degli orfani degli aviatori.

Attraverso larghe discussioni presso gli uffici competenti, discussioni che videro profilarsi anche problemi giuridici delicati, che servirono ad aggrovigliare sempre più il problema, si addivenne finalmente ad una specie di sistemazione procedurale del problema. Si decise che, per i terreni adibiti a campi sperimentali, le Zone Aeree Territoriali, tramite gli ispettorati provinciali dell'agricoltura, avrebbero provveduto a corrispondere gli indennizzi arretrati; che per i terreni occupati durante la guerra dal demanio aeronautico, questo avrebbe provveduto al pagamento della indennità a seguito di regolare procedura di espropriazione; per i mancati prodotti, per i danni permanenti dei terreni che sarebbero stati abbandonati dal Demanio, si disse che rientravano sostanzialmente tra i danni di guerra, siccome provocati dai tedeschi o dalle truppe della cosiddetta repubblica di Salò; li si definì insomma come danni di guerra, per cui i proprietari avrebbero dovuto procedere a denunzia in attesa del risarcimento; relativamente invece ai terreni occupati o danneggiati dalle truppe anglo-americane, la liquidazione delle indennità si sarebbe dovuta effettuare attraverso le Commissioni per le requisizioni alleate, costituite presso le singole Zone Aeree Territoriali, in base al decreto-legge 18 agosto 1940, n. 1741.

Questo stabilito e sembrando che il terreno fosse ormai sgombro da ogni e qualsiasi difficoltà, i proprietari dei terreni si affrettarono a presentare le loro denunzie, a seconda della competenza. Taluno la presentò al proprio comune; altri all'Intendenza di finanza competente per territorio; tal'altro all'Ufficio del genio militare; altri infine alle Commissioni per le requisizioni alleate. Passarono dei mesi, evidentemente sorsero delle nuove difficoltà che io non conosco. Certo è che non se ne fece nulla, perchè ad un certo momento tutte le domande di indennizzo e di risarcimento furono a mezzo dei sindaci, restituite ai singoli interessati.

Allora — almeno da noi in provincia di Udine avvenne così, ma altrettanto credo sia avvenuto in tutte le altre provincie — noi, che cerchiamo di risolvere il problema con senso di praticità, abbiamo detto all'autorità militare: evidentemente le difficoltà sorgono dalla insufficiente istruttoria. Invero, dopo tanti anni, il proprietario che si è veduto requisire, ad esempio nel 1940, il proprio terreno, può essere deceduto; sono subentrati gli eredi: bisogna dunque giustificare il nuovo avente diritto; e per ciò è necessario corredare la domanda di tutti i documenti a ciò opportuni e necessari. Fu così che d'accordo con l'autorità militare, la istruttoria fu affidata alla Associazione agraria friulana, che vi dedicò lunghi mesi di lavoro.

Così si predisposero, ettaro per ettaro, zona per zona, le planimetrie, come necessari elementi di riferimento, di individuazione e di identificazione delle superfici, delle unità e delle proprietà occupate. Fu un lavoro enorme, delicato, difficile: certificati catastali, disegni planimetrici, estratti mappali, documentazione delle eventuali successioni intanto intervenute, trascrizioni ipotecarie, eventuali iscrizioni ipotecarie. Comunque, tutto fu fatto; e quando il lavoro fu compiuto ci ripresentammo a dire: siamo pronti, procediamo ora alle liquidazioni.

Badate, io non ho dati statistici relativi a tutta l'Italia e nemmeno a tutta l'Italia settentrionale per potervi dire quanti ettari di terreno siano interessati in questo problema. So solo della mia provincia. In essa, oltre i terreni occupati dalle piste, i campi di aviazione, più o meno in attività, occupano una estensione media di 300 ettari ciascuno, cosicchè complessivamente sono occupati circa 2000 ettari di terreno. E noi che giustamente ci affatichiamo ad escogitare provvedimenti legislativi per occupare terreni incolti o mal coltivati, per fare gli scorpori a chi ne ha troppi, non sappiamo incominciare dal restituire ai contadini almeno quei terreni che non sono necessari per esigenze militari attuali o per quelle ragionevolmente prevedibili. E qui il calcolo deve essere fatto dal Ministero della difesa. Notate che nel caso si tratta di povera gente, di piccolissimi, piccoli e medi proprietari. Conosco delle famiglie che hanno occupata tutta la loro proprietà da anni e tuttavia pagano tutti i tributi e tutti i balzelli, compresi i contributi unificati di agricoltura, le imposte ordinarie e straordinarie, come quella sul patrimonio.

Per questo, egregio amico Braitenberg, quando per i suoi valligiani ella affacciava un problema di moralità, che è insito, del resto, in tutti i rapporti anche tra privati — il rapporto di dare e di avere sostanzialmente è un problema di ordine morale — io pensavo: come lo risolviamo questo problema morale? Ed io aggiungo che il perpetuare una situazione di questo genere, per la mentalità dei nostri piccoli proprietari, dei nostri contadini, equivale a sollevare un increscioso problema politico. Per la nostra gente lo Stato deve dare l'esempio della moralità facendo tutti gli sforzi possibili ed immaginabili per far onore ai propri doveri. *(Approvazioni).*

Dico questo anche perchè lo Stato aveva risoluto il problema. Due anni fa, infatti, il Ministero del tesoro, Sottosegretariato danni di guerra, Ufficio requisizioni ...

PACCIARDI, *Ministro della difesa.* Quella è la sede.

TESSITORI. Onorevole Ministro, lei ha ragione, ma le dimostro subito come io non abbia tutti i torti. Invero io concepisco il Governo come un organo collegiale armonico; quelli che entro quel collegio siedono debbono farsi stimolatori verso gli altri per la soluzione dei problemi che sono affacciati in quest'Aula. Direttamente c'è di mezzo il Demanio aeronautico, che dipende da lei, Ministro della difesa. Capisco che il problema dei mezzi e del pagamento riguarda il Tesoro, ma è necessario che il Ministro della difesa conosca tutti i particolari del problema, perchè possa poi portare la sua autorevole voce nei confronti del collega interessato e si arrivi a definire una situazione che dura da decenni.

Il Ministro del tesoro, dunque, con circolare del 21 giugno 1948, diretta al Ministero della difesa, e alle Intendenze di finanza di Milano, Padova, Roma, Palermo e Cagliari, disponeva che « il servizio delle requisizioni di immobili, per apprestamento di campi di volo alleati, viene trasferito alle Intendenze di finanza di Milano, Padova, Palermo, Roma e Cagliari,

secondo le rispettive competenze territoriali. Si prega pertanto codesto Ministero (il Ministero della difesa) di voler dare disposizioni ai rispettivi uffici periferici perchè, previ accordi con le Intendenze di finanza, provvedano al passaggio, eccetera. Le Intendenze, alle quali viene pure diretta la presente, daranno corso alle liquidazioni non ancora completate, seguendo, per quanto riguarda i pareri tecnici, i pareri degli uffici tecnici-erariali. Questo Ministero si riserva di mettere a disposizione delle Intendenze di finanza i fondi che potranno essere necessari per dar corso alle liquidazioni tuttora in sospeso ».

Ecco perchè parlo al Ministro della difesa, che in questo momento concepisco come l'avvocato di tanta povera gente, che attende queste liquidazioni promesse dal Ministero del tesoro fino dal 21 giugno 1948.

Non voglio tediare i colleghi continuando nella lettura. Ho qui, infatti, un'altra circolare. Che cosa è avvenuto da due anni a questa parte? È avvenuto che dopo molto pensare, il bizantinismo interpretativo degli uffici burocratici si è proposto un problema di carattere preliminare, la competenza. Ogni provincia ha la sua Intendenza di finanza. Senonchè il Tesoro incaricava di queste liquidazioni le Intendenze delle città dove hanno sede le Zone Aeree Territoriali. Queste Intendenze evidentemente intravvidero quali e quante tonnellate di carta sarebbero precipitate nei loro uffici e si sono difese accampando la propria incompetenza territoriale. Ci siamo allora affrettati a dire: « Benissimo, avete ragione, non siete competenti, ed allora mandate le pratiche alle Intendenze competenti ». È da due anni che stiamo a discutere per codesta bazzecola e intanto tutte le denunzie, perfettamente istruite, giacciono presso gli interessati in attesa che venga risolto il problema di competenza.

Quanto al problema dei mezzi a me pare — non so se io appaia in questo momento di una ingenuità sesquipedale — che al Ministro del tesoro bisognerà ricordare la circolare nella quale egli assicurava di mettere a disposizione delle Intendenze di finanza i fondi necessari per dar corso alle liquidazioni. Egli è che noi abbiamo ancora fede nei documenti ufficiali, abbiamo ancora fiducia nelle autorità e crediamo che quel che si promette sarà mantenuto. Che se ho preso la parola su questo argomento — e ne domando ancora scusa ai colleghi — l'ho fatto perchè era mio dovere preciso di farlo, poichè noi, che viviamo a contatto quotidiano con la povera gente delle nostre lontane province periferiche, sentiamo che queste questioni, e non le grandi direttive di politica interna o internazionale, sono quelle che interessano, perchè riguardano le quotidiane fatiche della umile gente, le sue ansie e trepidazioni che hanno il diritto di essere soddisfatte. *(Applausi e molte congratulazioni).*

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Carboni, il quale contemporaneamente svolgerà il seguente ordine del giorno: « Il Senato fa voti perchè venga sollecitamente costituita un'amministrazione autonoma per l'aviazione civile e perchè lo Stato intervenga a sorreggere tale attività che riveste notevole interesse pubblico ».

Il senatore Carboni ha facoltà di parlare.

CARBONI. Onorevoli senatori, prima di trattare assai brevemente l'ordine del giorno da me presentato, sento il bisogno di fare una osservazione all'onorevole relatore. Nella sua lucida, completa ed esauriente relazione, vi è una parte che riguarda l'istruzione premilitare. Il relatore richiama l'attenzione del Ministro sulla educazione fisica dei giovani fuori della scuola, ed auspica che sia dato ad essa « un indirizzo che serva di preparazione alla vita militare, onde rendere fattibile una congrua riduzione della ferma ». Ritiene quindi augurabile che « le due benemerite organizzazioni giovanili dei *boys scouts*, di origine o quanto meno, di ispirazione americana, oggi distinte e talvolta in antagonismo, possano associarsi in un'unica ed efficace istituzione ».

Ora, debbo senz'altro esprimere il mio dissenso perchè le opinioni esposte dall'onorevole relatore non scolpiscono, nè il carattere delle associazioni dei giovani esploratori, nè i rapporti che corrono fra di loro. In una di queste, l'Associazione degli esploratori cattolici italiani, io ho vissuto molti anni della mia vita, e quindi il toccare un tasto di questo genere ha prodotto in me una reazione piuttosto viva, perchè non è esatto che queste associazioni

possano considerarsi in alcun modo come associazioni premilitari. Lo scopo che esse hanno è quello di formazione del giovane nel senso più completo del termine, formazione del carattere, amore per la vita all'aperto, sviluppo del senso dell'onore e della dedizione di sè verso il prossimo. Io penso che non basti una divisa o un cappello a larghe falde, a costituire una associazione di carattere premilitare, quando l'unica arma che essi hanno è un modesto bastone. Quindi, non mi pare che sia esatto quanto a riguardo scrive il relatore, come non è esatto quanto egli dice sulla origine di queste associazioni e sulla loro ispirazione. L'origine non è americana, ma è inglese: furono fondate, come tutti sanno, dal Baden Powell, e si diffusero larghissimamente nel mondo. In Italia trovarono nel conte Mario di Carpegna uno dei sostenitori più vivi e più accesi, spirito italiano e cristiano quanti altri forse non ci fu mai. Ed è notevole che il modello che si propone a questi giovani, in tutto il mondo, è un modello cristiano e italiano: è San Giorgio, il Santo al quale i giovani esploratori guardano come l'esempio da imitaretare, e gli onorevoli senatori sanno che il Carducci lo chiamò il più cavaliere dei santi, e il più santo dei cavalieri. Quindi, queste associazioni che si diffondono sempre più nel mondo, portano una parola che viene dall'Italia. E dirò di più: esiste già una federazione tra queste associazioni, la F.E.I., Federazione degli esploratori italiani, che lavora assiduamente e con grande fervore. Ora io non posso non essere contrario ad ogni e qualsiasi intervento dello Stato nella attività di associazioni che sono e vogliono rimanere di natura privata. Qualsiasi azione dello Stato, che tenda a soffocare la vita di queste associazioni, risolleva in me una delle tragedie più gravi che noi giovani abbiamo vissuto, perchè gli esploratori furono proprio sciolti per la prepotenza del fascismo, perchè quando, dopo le *avances* infruttuose fatte per far entrare le Associazioni nell'Opera nazionale balilla, i fascisti si ebbero un netto rifiuto, ne chiesero lo scioglimento. Quindi io prego il relatore, così — come dire? — non paterno, ma fraterno in tutti i suoi rapporti, che ci dia una parola di assicurazione che permetta di tranquillizzare la nostra coscienza e di guardare al futuro di queste associazioni, destinate ormai alla formazione non più nostra, ma dei nostri figli, con piena fiducia.

E vengo all'ordine del giorno. È questo il terzo bilancio della Difesa che il Senato discute, ed è la terza volta che io presento lo stesso ordine del giorno Si dirà che è un atto di testardaggine, e può darsi che lo sia, perchè la testardaggine è una caratteristica dei popoli insulari, o almeno peninsulari, se è vero, come dicono i francesi, *Têtus comme les Bretons!* Noi accettiamo questo detto perchè la testardaggine, se ispirata da un alto ideale, diventa una virtù. Ma io non credo di compiere un atto di questo genere. Io devo dire che mi sentirei veramente umiliato se non compissi questo dovere, anche se il ripetere le stesse cose può essere di noia al Senato, ed io ne chiedo scusa ai miei onorevoli colleghi.

Però è certo che, nel campo aviatorio, noi abbiamo visto un distacco netto tra l'azione del Parlamento, e del Paese, e l'azione del Governo. Io non posso ripetere quanto, con molta più autorità, è stato scritto nella relazione ed è stato detto in maniera egregia dal senatore Caron e stasera, con molta foga e molta competenza, dal senatore Cappa. Quindi non entro affatto in questo argomento; soltanto faccio un rilievo per quello che riguarda l'effetto della politca aviatoria nei rapporti interni, ed è che manca un demanio civile. Sotto il regime della legge del 1923, quella fondamentale in materia aeronautica, si sosteneva giustamente che la differenza tra gli aeroporti statali militari e civili fosse data dagli scopi ai quali erano adibiti. Qui la dottrina era concorde. Ora, nel codice della navigazione, noi non abbiamo una definizione di quali siano i campi considerati civili o militari, però è chiaro che è sempre lo scopo che deve decidere dell'un carattere o dell'altro. Ora, io mi meraviglio di una cosa, cioè come aeroporti statali, che sono aperti unicamente al traffico civile, siano ancora considerati aeroporti militari, quando il traffico che vi si svolge, la loro stessa natura, la loro ubicazione, e tutto un complesso di ragioni e di elementi fanno sì che essi abbiano un carattere nettamente, direi inequivocabilmente, civile.

Questo è uno dei misteri che naturalmente si spiega ricordando quanto la nostra organizzazione dell'aviazione civile sia poco civile, e molto militare.

Però c'è un campo nel quale gradirei che il Senato portasse la sua attenzione, ed è quello che riguarda i rapporti internazionali: giuridici ed economici. Io mi domando: questa nostra politica aviatoria ha avuto dei risultati benefici nei nostri rapporti internazionali o, invece, vediamo riflettersi in essi, aggravandosi, quei difetti che abbiamo notato, e che sono stati denunciati pubblicamente, nell'organizzazione interna?

Io ho già parlato di questo, molto più a lungo, discutendosi il bilancio degli esteri perchè quella mi sembrava la sede più adatta. Però mi si è fatto notare, dal banco del Governo, che sarebbe stato più opportuno che io ne avessi parlato in questa sede. È sempre una cosa difficile stabilire qual'è il dicastero unicamente competente in una materia. Io non voglio assolutamente ripetere, oggi, quello che dissi allora, però alcuni accenni ho bisogno di farli, ed anzi tutto debbo notare come, nella stipulazione di determinate convenzioni, non si sia tenuto, nel giusto conto, il riflesso che le convenzioni stesse potevano avere nel nostro diritto interno, per cui si sono sottoscritte delle convenzioni che recavano disposizioni modificatrici del diritto aeronautico italiano, senza quasi accorgersi di ciò.

Desidererei, d'altra parte, che dal banco del Governo ci venisse una smentita ad una notizia che ho visto pubblicata dal centro di informazioni. Si afferma che ai nostri rappresentanti a Montréal, si sarebbe dato l'incarico di prospettare, tra l'altro, la necessità che tra il diritto aeronautico civile e quello militare avvenga una separazione. Ora io mi domando...

MALINTOPPI, *Sottosegretario di Stato per la difesa.* Si tratta di un errore di stampa.

CARBONI. Se la cosa sta così, onorevole Sottosegretario, sono perfettamente soddisfatto perchè io non desideravo altro. Mi sembrava strano infatti che due diritti, che sono sorti indipendenti l'uno dall'altro, che non hanno mai avuto rapporto alcuno, venissero accomunati e che ai nostri rappresentanti a Montréal, (dove abbiamo avuto qualche successo perchè siamo stati ammessi nel Consiglio) avessero potuto fare una proposta di questo genere.

Quella che io aspettavo era una smentita e sono lieto che sia venuta.

Vi sono però delle deficienze economiche gravi, perchè l'Italia ha stipulato ormai dieci accordi con altre Nazioni, ed abbiamo ottenuto, in base ad essi, di istituire delle linee che toccano altri Stati, e gli altri Stati hanno avuto da noi la concessione di toccare il nostro. Quindi si è stabilita, tra noi e loro, una concorrenza internazionale. Ma questi rapporti non possono giovare alla nostra Nazione, se il substrato economico degli accordi giuridici, non è un substrato economico potente.

Qui ho una lunghissima lista di linee aeree internazionali, ed il Senato la conosce, colle quali si può dire che tocchiamo tutti i Paesi del mondo. Ma mi domando come mai è possibile si avvii un traffico su queste linee quando i nostri apparecchi sono quelli che sono, salvo la linea Roma-New York. Possiamo noi andare in America o in Inghilterra con i vecchi Lancaster o con i G. 212?

MALINTOPPI, *Sottosegretario di Stato per la difesa.* Ci sono i C. 14.

CARBONI. Mi domando: è possibile che si possa continuare ad andare avanti in questa maniera? Se riuscissimo a fare una statistica precisa dei passeggeri che volano sulle nostre aeronavi, e su quelle delle altre nazioni, e la facessimo distinta per nazionalità, penso, senza essere profeta, che molti italiani, è chiaro, preferiscono un apparecchio straniero, sicuro, rapido, comodo ad uno nostro. Non si può fare del nazionalismo in questo campo.

E gli accordi che pongono l'Italia in condizioni di svolgere un'attività internazionale notevole, sono degli accordi che non hanno una pratica attuazione, anzi ci pongono in una situazione di inferiorità, perchè la nostra flotta mercantile non è in condizioni di poter reggere alla concorrenza straniera.

Altra causa della deficienza nei rapporti internazionali è la pletora delle compagnie. È chiaro che quando compagnie straniere, per stabilire il prelievo del traffico in una linea lunga, debbono mettersi d'accordo con tre compagnie italiane che esercitano, ciascuna per un diverso tratto, la linea stessa, come è per la Copena-

ghen, Roma, Beyrut, è chiaro che l'accordo sia difficilissimo.

La concessione della quarta e della quinta libertà, secondo la dizione ormai in voga dopo la convenzione di Chicago, e che permette agli stranieri di toccare i nostri aeroporti e di prelevarne traffico, ci danneggia perchè non siamo in condizione di sostenere la concorrenza. Ed è strano, è strano perchè è vivo nel mondo il bisogno di unirsi. In una relazione della Commissione ministeriale olandese, del 24 maggio ultimo scorso, è detto che occorre che la K.L.M. (la società olandese che rappresenta l'Olanda in questo campo) « resti un monopolio per consentirle di lottare con le compagnie straniere; che non c'è posto per una seconda compagnia per l'esercizio dei servizi aerei regolari rappresentativi dell'Olanda. Le compagnie aeree olandesi devono restare un tutto integro non solo per essere in grado di sostenere efficacemente la concorrenza estera, ma anche per evitare difficoltà nella politica aeronautica internazionale ».

È recentissima la notizia della riunione in Svizzera di tre grandi compagnie europee per la costituzione di un *pool*, che senza dubbio sarà di grandissimo raggio e comprenderà un'infinità di linee. Invece in Italia abbiamo quattro compagnie, e non riusciamo a fonderle Ora, mi domando, proprio per quel sentimento di affetto che abbiamo per questa attività nella quale abbiamo speso qualche anno della nostra vita e che è oggetto dei nostri studi, se non sia indispensabile arrivare alla costituzione di una sola compagnia, che rappresenti l'Italia in questo campo.

Le cause degli inconvenienti da me denunciati sono ben note: la mancanza di un'amministrazione civile: e qui debbo rettificare quanto ha detto il senatore Cappa, quando ha affermato che nel Belgio l'aviazione civile è unita al dicastero dell'aeronautica: faccio presente che non è esatto, perchè nel Belgio l'attività aeronautica civile è svolta dal Ministero delle comunicazioni, se le mie notizie non sono errate. Ed è strano come si continui a dare efficacia ad una disposizione di legge, che è di un tempo infausto: del 22 giugno 1920, la quale sottrasse al Ministero dei trasporti la direzione generale dell'aviazione civile per attribuirla al Ministero dell'aeronautica: si è formata una incrostatura di carattere burocratico o funzionale, un'abitudine, insomma, che non si riesce a spezzare. Eppure noi vediamo che anche le piccole Nazioni — alcune di quelle repubbliche nelle quali c'è sempre un colonnello o un generale pronto a diventarne presidente — non hanno avuto ardire di porre a questi posti un generale o un colonnello.

PACCIARDI, *Ministro della difesa*. L'ultimo Commissario della Sardegna era un generale.

CARBONI. Onorevole Ministro, lei mi porta su un campo molto delicato, non vorrei fare dei personalismi, ma posso dirle che fu l'ultimo, e il peggiore dei vicerè che la Sardegna abbia avuto, nella sua lunga e triste storia, e il ricordarlo è una causa di grande dolore e di umiliazione per me. Ma non faccio dei personalismi perchè, come ella sa, io la storia la conosco bene e le potrei dire qualche cosa che forse lei ignora. Ma ciò non mi interessa, perchè non voglio assolutamente che quanto qui io dirò possa essere un qualsiasi riferimento personale, perchè l'unico sentimento che mi spinge, profondo ed imperioso, è proprio quello di dare alla nostra aviazione civile, gli strumenti che gli permettano di vivere, e che permettano all'industria aeronautica, ai nostri piloti, a quelli che ancora oggi si occupano, con passione, di questi problemi, la possibilità di vederli veramente avviati verso la loro soluzione.

Ed è per questa ragione che io ho presentato quell'ordine del giorno. Ma vorrei fare un'osservazione: non so come non si sia notato che lo sviluppo dell'aviazione civile abbia un grande interesse anche militare. Non vorrei qui aprire un libro di confessioni e ricordi, anche perchè non ho la penna arguta di Ferdinando Martini. Però ricordo che, da giovane, quando studiavo all'Università di Monaco, i miei amici tedeschi, mi condussero a vedere gli alianti, che erano allora gli unici velivoli permessi alla Germania; si studiavano questi importantissimi strumenti nella T.H. e sul Bodensee troneggiava la grande costruzione per il Graf Zeppelin; però su quegli alianti venivano, a poco a poco, montati dei motori sempre più grandi, e la Lufthansa è stata senza dubbio la base, ahimè, dell'armata aerea da guerra tedesca: la Luftwaffe! Quindi date la libertà ai civili, ed essi saranno degli ottimi piloti e, Dio ne scampi, anche militari. D'altra parte qui abbiamo anche qualche pre-

cedente, perchè proprio dall'America ho avuto conoscenza, attraverso il notiziario « Usis » che tutti possono avere, che una territoriale del cielo è stata costituita, e che conta nientemeno 30 mila proprietari di aerei civili con circa 130 mila piloti e che questa territoriale dell'aria, senza le ghette come una volta, ha apparecchi, aereoporti ed è intervenuta in momenti gravi della Nazione per salvare migliaia di navi silurate, per segnalare campi di mine, per ritrovare navi disperse e compiere importantissimi servizi civili, perchè è intervenuta in casi di emergenza, come per esempio per la catastrofe di Texas City e per salvare il patrimonio zootecnico americano che era minacciato dalla fame, portando in aereo fieno e foraggi. È tutta una attività che sarà di grande beneficio anche per l'aviazione militare.

Per questi motivi — direbbe un vecchio avvocato — ripresento il mio ordine del giorno. La prima volta fu accettato dal Governo come semplice raccomandazione, la seconda volta come raccomandazione, questa volta spero che voglia essere accettato in pieno, non per la persona che lo presenta ma perchè è il voto del Senato italiano. *(Applausi).*

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Alberti Giuseppe il quale ha presentato anche il seguente ordine del giorno:

« Il Senato della Repubblica fa voti affinchè il nuovissimo ritrovato, che per testimonianza di tutti i competenti del mondo, attua l'antiveggente disegno di Leonardo da Vinci, del volo verticale, l' "elicottero", sia adoperato anche per usi civili, in caso non solo di deprecabili e pur comunque possibili calamità pubbliche, ma per l'allenamento di una prima schiera di medici militari addetti a una prima serie di apparecchi elicotteri che potranno esser meglio, negli usi civili, destinati alla campagna antimalarica, ad altre forme di disinfestazione per via aerea, e all'assistenza sanitaria urgente, di prontissimo soccorso, in zone sprovviste di collegamento stradale rotabile »

Ha facoltà di parlare il senatore Alberti Giuseppe.

ALBERTI GIUSEPPE. Onorevole Presidente, brevissimi minuti dedicherò ad illustrare una proposta che mi è venuta quasi da un amabile diverbio con l'illustre relatore prima che alla Fiera di Milano si facesse luogo ad un esperimento di discesa ,facilissima discesa, dal nuovo ritrovato, l'elicottero, discesa avvenuta su un brevissimo spazio in quel terrazzo intitolato a Leonardo da Vinci, primo « eliporto » del mondo. Leonardo disegnò con antiveggente perfetta disposizione anche del calcolo l'elicottero e dette al mondo l'idea, quell'idea che l'ingegnere Forlanini nel 1874 doveva riprendere riuscendo a far volare per 40 secondi a 14 metri di altezza un elicottero proprio del tipo leonardesco, qualla macchina volante che oggi è splendida realtà

Io che sono alieno delle cose di guerra, mi avvicino con reverenza a quelle contropartite umanitarie che dànno le escogitazioni belliche, poichè vedo in questo nuovo mezzo, che ha dato così brillanti ed incoraggianti risultati, un mezzo di sicura possibilità per portar soccorso nelle zone prive di ogni collegamento stradale rotabile. Nella nostra Italia siamo purtroppo ancora per molti comuni a questo punto, alla istanza settecentesca di Bernardo Tanucci. Avete sentito la parola del senatore Pietro Mancini che evocava quella tragica visione dei cadaveri gettati dall'alto della roccia, in mare, in Calabria, poichè durante la cattiva stagione non esiste nessuna strada che possa portare dal centro abitato al cimitero. Ho sentito dire anche che nell'Appennino marchigiano un povero medico condotto, all'inizio della stagione invernale, lascia qualche certificato di morte in bianco, che è riempito dal parroco, il quale si fa così una erudizione pratica forzosa di medicina legale circa la *causa mortis* Ebbene, c'è un mezzo, ideato dal nostro Leonardo, l'elicottero, che permette di portare il soccorso quando che sia, il soccorso dell'uomo dell'arte o del presidio curativo, atterrando in pochissimi metri quadrati, forse sul tetto stesso della più piccola casa colonica, dispersa sul nostro Appennino o sulle nostre pre Alpi Il Ministero permetta almeno che una prima schiera di medici militari si addestri su questo nuovo strumento, sicchè nel caso di deprecabili calamità pubbliche questo mezzo, che ha dato così incoraggianti risultati, possa costituire un valido aiuto, dimostrando che la ricerca scientifica non è stata applicata a scopi di guerra. Forse in questa guerra uno storico futuro troverà un'attenuante nella scoperta della penicillina, nel per

feziorlamento della trasfusione del sangue, e anche nell'elicottero. Domando dunque al Ministro della difesa che voglia esaminare la proposta di addestrare alcuni giovani ufficiali medici — magari nella scuola di applicazione di Firenze — all'uso pratico e molteplice del nuovo strumento. La cosa è facilissima. Io ho voluto dimostrare, discendendone due volte, che l'elicottero è alla portata di tutti e può essere adoperato variamente e per la disinfestazione delle zone in cui regnano le zanzare malarigene, come è avvenuto in Sardegna, per la disinfestazione di innumeri parassiti delle piante, per portare un individuo colpito da male domabile solo con l'intervento chirurgico al più vicino ospedale attrezzato, o anche, perchè no, per portare il grande chirurgo nel luogo dove la sua mano può ridonare la luce della vita; in vista di queste nuove conquiste della umana fraternità, facciamo servire ad usi di pace lo strumento, se non proprio ideato, almeno perfezionato per la guerra.

PRESIDENTE. Il senatore Piscitelli ha presentato insieme ai senatori Caso, Persico, Fusco, Lanzara, Bosco Lucarelli, Bosco, Venditti, Focaccia e Riccio, il seguente ordine del giorno:

« Il Senato invita il Governo ad astenersi da qualsiasi spesa per costruire nuovi edifici destinati all'Accademia aeronautica od alla Scuola specialisti, poichè per la sistemazione adeguata e decorosa dell'una e dell'altra vi è esuberante disponibilità di locali nella Reggia di Caserta e nelle due vaste caserme che della Reggia sono l'esedra ».

Ha facoltà di parlare il senatore Piscitelli.

PISCITELLI. Onorevoli colleghi, sarà la settima o l'ottava volta che in questa Aula, come in quella di Montecitorio, si parla dell'Accademia aeronautica e della Reggia di Caserta. Io ho creduto di portare la questione in questa sede con un ordine del giorno, perchè mi sembra che, al punto in cui si è arrivati, essa sia diventata una questione di bilancio. Nella seduta del 27 marzo, l'onorevole Ministro della difesa, rispondendo ad una interpellanza mia e di altri colleghi ha ridotto la questione nei seguenti termini: la Reggia di Caserta ormai è diventata la sede della Scuola specialisti dell'aeronautica e non c'è più posto per potervi collocare anche l'Accademia aeronautica; *ergo*, voi vi dovete rassegnare: o l'Accademia o la Scuola specialisti.....

PACCIARDI, *Ministro della difesa*. Siamo rimasti d'accordo che noi verremo a Caserta e decideremo assieme il da farsi.

PISCITELLI. Se così stanno le cose, io potrei anche rinunziare a svolgere l'ordine del giorno nella certezza che il Ministro, convintosi dell'opportunità di venire a Caserta, ci venga veramente e subito, in modo da metterci di accordo sulla possibilità di sistemare e l'Accademia e la Scuola.

PALERMO. Anche noi prendiamo atto della assicurazione del Ministro che egli verrà quanto prima a Caserta.

PRESIDENTE. Esaurito lo svolgimento degli ordini del giorno, il seguito di questa discussione è rinviato a domani.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario di dar lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

CERMENATI, *segretario*:

Al Ministro dell'interno, per sapere se sia giustificabile l'atto del Prefetto e del Questore di Rovigo, che hanno ordinato di cancellare alcune parole della lapide murata a Fratta Polesine, in memoria di Giacomo Matteotti, nel 26° anniversario del suo sacrificio. Si chiede la revoca di un divieto che offende il profondo sentimento di reverenza degli italiani al Martire, che ha consacrato col sangue il diritto dei popoli alla libertà, nei tristi tempi della tirannide fascista.

(Si chiede l'urgenza). (1262).

MERLIN Angelina, GRISOLIA, ALBERTI Giuseppe, BOLOGNESI, FLECCHIA, RISTORI, ROCCO, BARONTINI, ZANARDI, GIUA, MENOTTI, FANTUZZI, NOBILI, MAFFI, ADINOLFI, FABBRI, TONELLO, MAZZONI, LOCATELLI, CORTESE, SINFORIANI, MONTAGNANA Rita, MARANI.

Al Ministro degli affari esteri, per sapere se vi siano delle ragioni che spieghino il ritardo dell'adesione dell'Italia alla « Convenzione interna-

zionale per la prevenzione e la repressione del delitto di genocidio », già firmata da moltissimi Stati facenti parti delle Nazioni Unite, e per la quale il Governo da tempo ha ricevuto espresso invito.

Il riconoscimento del « genocidio » come delitto comune, secondo l'articolo VII della Convenzione, corrisponde perfettamente alla gloriosa tradizione giuridica italiana, da Cesare Beccaria ai tempi nostri (1263).

PERSICO.

Al Ministro del tesoro, per sapere se — secondo la promessa esplicitamente fatta dal Governo — entro il 30 giugno corrente sarà ultimato il lavoro di riliquidazione delle pensioni ordinarie e degli assegni vitalizi temporanei e rinnovabili; lavoro che, a termine dell'articolo 8 della legge 29 aprile 1949, n. 221, doveva essere compiuto il 31 dicembre 1949.

Ciò per rispondere al pianto dei vecchi pensionati, che in ogni ulteriore indugio vedono con angoscia il seppellimento di ogni loro speranza (1264).

PERSICO.

Al Ministro dei trasporti, per conoscere quale fondamento abbiano le promesse e le conclusioni esposte nella relazione al disegno di legge 14 aprile 1950, n. 1798, in base alle quali è stato proposto il raggruppamento della navigazione lacuale con gli autoservizi mediante la costituzione di consorzi fra le imprese concessionarie dell'uno o dell'altro servizio (1265).

CADORNA.

Ai Ministri del tesoro e dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se consta loro che le disposizioni di cui al fonogramma 157783 del 29 settembre 1949, circa la misura del premio di smobilitazione al personale della Federazione italiana dei Consorzi agrari e dei Consorzi agrari provinciali addetto alle gestioni speciali, abbiano avuto completa applicazione (1266).

BOSI.

Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta.

Al Ministro dei trasporti, per sapere: *a*) i motivi che hanno indotto il Ministero dei trasporti a sospendere i lavori del tronco ferroviario Umbertide - San Sepolcro e se non intenda procedere all'immediata ripresa dei lavori di armamento del tratto stesso; *b*) se non ritiene opportuno procedere anche all'inizio dei lavori di ricostruzione dei due tronchi ferroviari San Sepolcro - Arezzo e Umbertide - Fossato di Vico onde ripristinare al più presto possibile la linea ferroviaria Arezzo - Fossato di così grande importanza per lo sviluppo della vita economica dell'alta Umbria (1203).

ALUNNI PIERUCCI.

Al Ministro di grazia e giustizia, per sapere perchè ancora non è stato emanato il bando di concorso, già annunziato, per la promozione a scrutinio al grado 9° dei cancellieri (1204).

MILILLO.

Al Ministro delle finanze, per sapere se sia a conoscenza della contravvenzione per evasione all'I.G.E. elevata recentemente a carico dei Consorzi di bonifica del Brandano e di Metaponto (Matera) per un importo di oltre 30 milioni e perchè fornisca ragguagli sul caso e sullo stato attuale del relativo procedimento in corso presso la competente Intendenza di finanza (1205).

MILILLO.

Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste, perchè voglia cortesemente fornire: 1°) l'elenco delle opere pubbliche compiute a cura dei Consorzi di bonifica del Bradano e di Metaponto (Matera) dalla fine della guerra ad oggi e quello delle opere in corso, con l'indicazione dell'importo di ciascun lavoro e della relativa quota finanziata dallo Stato.

2°) Copia dei conti consuntivi dei detti due Consorzi per lo stesso periodo di tempo (1206).

MILILLO.

Al Ministro della difesa, per conoscere per quale ragione nelle norme esecutive emanate dal Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri per il reclutamento straordinario di 190 subalterni nell'Arma predetta, in base alla legge 5 aprile 1950 n. 169, fra i titoli di studio occorrenti sia stato escluso quello dell'abilitazione magistrale, quando in tutti gli altri reclutamenti fatti (decreto ministeriale 26 marzo 1943 e decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946 n. 585) era

compreso il titolo di studio ora escluso e se non si ritenga giusto perciò di riparare con norme suppletive (1207).

LODATO.

Ai Ministri degli affari esteri e della pubblica istruzione: l'interrogante, mentre segnala ai Ministri competente la vita di continuo pericolo, cui maestri e professori italiani sono esposti in Eritrea e mentre plaude al loro coraggio ed al loro spirito di sacrificio, chiede di sapere cosa intende fare il Governo per difendere questi nostri connazionali i quali rappresentano in quelle terre la nostra civiltà e la nostra Patria.

Domanda ancora che, come dimostrazione della nostra riconoscenza, si provveda ad accogliere una delle tante richieste presentate dalla Unione sindacale dipendenti della Amministrazione e degli enti pubblici dell'Eritrea e cioè: pagamento totale degli arretrati di stipendio, pagamento premio di presenza, pagamento indennità e propine di esame, ed altre domande formulate con apposito ordine del giorno (1208).

MERLIN Umberto

Ai Ministri del commercio con l'estero e della agricoltura e delle foreste: perchè dicano come si spieghi l'importazione in Italia di ingenti quantità di orzo libico mentre la produzione nazionale per l'anno in corso è superiore del 30 per cento a quella dell'anno 1949 e perchè — fermando la vendita dell'orzo importato — evitino una disastrosa concorrenza con quello nazionale e, comunque, dispongano che nuove importazioni durante tutta l'annata agraria non siano effettuate nè dalla Libia nè da altri mercati (1209).

JANNUZZI.

Al Ministro della pubblica istruzione: premesso che negli anni passati e fino all'anno scorso, con atto di evidente giustizia, era stato disposto che gli insegnanti elementari, che per fatti di guerra avevano avuto la casa resa inabitabile e tuttora inabitabile, con perdita delle masserizie, « nella sede in cui sono titolari o in quella nella quale sono regolarmente autorizzati a risiedere », avessero, per tali circostanze titolo di preferenza agli effetti dei trasferimenti.

Il sottoscritto interroga il Ministro dell'istruzione per sapere per quali ragioni nelle disposizioni emanate per i trasferimenti relativi all'anno 1950-51, il detto titolo di preferenza sia stato mantenuto agli effetti dei trasferimenti da provincia a provincia (art. 7 ordinanza 18 marzo 1950) *e non figuri per i trasferimenti nell'ambito della provincia*. E chiede se, riparando all'evidente contraddizione, nella considerazione che un notevole numero di insegnanti si trova tuttora nelle condizioni sopra dette, non ritenga doveroso e necessario riparare alla ingiustificata omissione, mediante urgenti e tempestive disposizioni integrative da inviarsi ai Provveditori agli studi (1210).

MANCINELLI.

PRESIDENTE. Domani, seduta pubblica alle ore 9,30 e alle ore 16, col seguente ordine del giorno:

ALLE ORE 9,30.

Seguito della discussione del disegno di legge:

Riordinamento delle disposizioni sulle pensioni di guerra (787).

ALLE ORE 16.

I. Svolgimento dell'interpellanza:

LUSSU. — *Al Presidente del Consiglio dei Ministri*. — Per conoscere il pensiero del Governo sull'arresto del senatore Emilio Sereni operato dalla polizia a Cagliari la sera del 10 giugno 1950, in violazione dell'immunità parlamentare sancita dall'articolo 68 della Costituzione della Republica. E per conoscere se tale arbitrio non sia stato direttamente o indirettamente suggerito dalle istruzioni che il Ministro dell'interno manda ai suoi funzionari circa il loro contegno di fronte ai rappresentanti dell'opposizione in Parlamento. Per conoscere altresì se provvedimenti siano stati immediatamente presi dal Governo contro il funzionario responsabile di così grave delitto. Per conoscere infine se il recente arbitrio commesso non debba essere considerato come un fatto eccezionalmente allarmante politicamente, che non solo offende ma minaccia

il Parlamento, primo istituto della Repubblica democratica (239).

Discussione sulle comunicazioni del Presidente per il rispetto delle prerogative dei membri del Parlamento.

II. Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951 (855).

III. Discussione dei seguenti disegni di legge:

1. Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia per l'esercizio finanziario del 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951 (848).

2. Stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951 (1062) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

3. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e commercio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951 (1061) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

4. ROSATI ed altri. — Ricostituzione di Comuni soppressi in regime fascista (499).

5. Istituzione dell'Ordine cavalleresco « Al merito della Repubblica italiana » e disciplina del conferimento e dell'uso delle onorificenze (412).

6. VARRIALE ed altri. — Modifica all'istituto della liberazione condizionale di cui all'articolo 176 del Codice penale (801).

7. Ratifica del decreto legislativo 5 maggio 1948, n. 483, contenente modificazioni e aggiunte al Codice di procedura civile (139-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*).

8. Deputati GIORDANI e MIGLIORI. — Modifica dell'articolo 186 del regio decreto 9 luglio 1939, n. 1238, relativo all'ordinamento della stato civile (984) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

9. Modifiche alla legge 7 luglio 1942, n. 907, sul monopolio dei sali e dei tabacchi (878) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

10. ASSEMBLEA REGIONALE SICILIANA. — Norme relative al territorio di produzione ed alle caratteristiche dei vini tipici denominati « Marsala » (388).

11. ASSEMBLEA REGIONALE SICILIANA. — Norme relative al territorio di produzione ad alle caratteristiche del vino tipico denominato « Passito di Pantelleria » (509).

12. MACRELLI ed altri. — Rivendica degli immobili trasferiti ad organizzazioni fasciste od a privati e già appartenenti ad aziende sociali, cooperative, associazioni politiche o sindacali, durante il periodo fascista (35).

13. Ordinamento e attribuzioni del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (318).

IV. Seguito della discussione del disegno di legge:

Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1235, sul'ordinamento dei Consorzi agrari e della Federazione italiana dei Consorzi agrari (953) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

La seduta è tolta (ore 20,15).

Dott. CARLO DE ALBERTI
Direttore dell'Ufficio dei Resoconti