27 Maggio 1952

DCCCXXIII SEDUTA

MARTEDÌ 27 MAGGIO 1952

Presidenza del Presidente DE NICOLA

INDICE	
Autorizzazione a procedere in giudizio (Trasmissione di domanda) ,	33867
Congedi	33865
Disegni di legge:	
(Presentazione)	33868
(Trasmissione)	33865
Disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1952 al 30 giugno 1953 » (2149) (Discussione ed approvazione con modificazioni):	
GALLETTO	33 8 6 8
	33874
CORNAGGIA MEDICI	
Casardi, relatore	
Pacciardi, Ministro della difesa	33891
Presidente	33894
Grieco	
Mariotti	33896
Disegno di legge: « Autorizzazione di spesa straordinaria del Ministero della difesa da effettuarsi negli esercizi finanziari 1952-53 e 1953-54 » (2182) (Discussione ed approvazione): PRESIDENTE	33898
PACCIARDI, Ministro della difesa	
Gruppi parlamentari (Variazione nella composizione)	33867
Interrogazioni (Annunzio)	33901

Registrazioni con riserva	•	•	•	•	•			Pag.	33867
Relazione (Presentazione)									33867
Sull'ordine dei lavori:									
Presidente						•	•		33903

La seduta è aperta alle ore 16.

CERMENATI, Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori Macrelli per giorni 20, Persico per giorni 5, Parri per giorni 4, Santero per giorni 8.

Se non vi sono osservazioni, questi congedi si intendono concessi.

Trasmissione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

« Prelievo di parti del cadavere a scopo terapeutico » (2050-B), d'iniziativa dei deputati De

27 Maggio 1952

Maria e Capua. (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati);

- « Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 18 marzo 1947, n. 281, concernente l'istituzione dell' Ente per l'irrigazione in Puglia, Lucania e ampliamento del comprensorio di attività dell'Ente medesimo» (2356);
- « Modificazione della tabella organica del personale dell'educandato "Maria Adelaide" in Palermo » (2357);
- « Norme speciali per la ricostruzione del naviglio di cabotaggio » (2358);
- « Ratifica di decreti legislativi concernenti il Ministero dei lavori pubblici emanati dal Governo durante il periodo dell'Assemblea costituente » (2359);
- « Modifiche al testo unico delle norme per la tutela delle strade e della circolazione, approvato con regio decreto 8 dicembre 1933, numero 1740, relativamente ai requisiti fisici e morali di cui devono essere in possesso gli aspiranti al conseguimento delle patenti di guida e i titolari delle stesse, in sede di revisione » (2365);
- « Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1952 al 30 giugno 1953 » (2366);
- « Stato di previsione della spesa del Ministero del bilancio per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1952 al 30 giugno 1953 » (2367);
- « Stato di previsione dell'entrata e stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1952 al 30 giugno 1953 » (2368);
- « Norme a favore del personale in servizio presso le pubbliche amministrazioni nel territorio libero di Trieste » (2371);
- « Nuove disposizioni in materia di indennità per danni alle proprietà industriali italiane negli Stati Uniti d'America, in applicazione degli Accordi approvati con decreto legislativo 31 dicembre 1947, n. 1747 » (2372);
- « Ratifica del decreto legislativo 7 maggio 1948, numero 1682, concernente l'istituzione di un ruolo transitorio del personale già appartenente ai ruoli del soppresso Ente Na-

zionale per l'insegnamento medio e superiore (E.N.I.M.S.) » (2373);

- «Ratifica del decreto legislativo 30 giugno 1947, n. 783, concernente concorso nelle spese dovute dai comuni dell'Italia meridionale e delle Isole per l'impianto e per l'estensione di reti telefoniche urbane e per i collegamenti interurbani » (2374);
- « Ratifica del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1305, concernente ruoli e carriere del personale delle Soprintendenze, degli Istituti di antichità e belle arti e dell'Ispettorato tecnico delle antichità e belle arti » (2375);
- « Ratifica dei decreti legislativi concernenti il Ministero di grazia e giustizia, emanati dal Governo durante il periodo dell'Assemblea Costituente » (2376);
- « Ratifica di decreti legislativi concernenti la Presidenza del Consiglio, emanati dal Governo durante il periodo dell'Assemblea Costituente » (2377).

Comunico altresì che il Presidente del Consiglio dei ministri ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

- « Scuole per infermieri generici » (2380):
- « Modificazioni all'articolo 1 della legge 21 marzo 1949, n. 101, e sostituzione dell'articolo 15 del testo unico delle leggi sanitarie, approvato con regio decreto 27 luglio 1934, n. 1265 » (2381).

Comunico inoltre che il Ministro degli affari esteri ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

- « Finanziamento 'della Commissione per la pubblicazione dei documenti diplomatici-» (2369);
- « Approvazione ed esecuzione dello scambio di note tra l'Italia e il Canadà relativo alla sistemazione della questione concernente il contributo canadese al "Civilian Relief", effettuato a Roma il 30 marzo 1950 » (2370).

Comunico al Senato che il Ministro del tesoro ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

« Compensi dovuti ai medici civili rappresentanti l'Associazione nazionale mutilati ed

DISCUSSIONI

27 Maggio 1952

invalidi di guerra e le altre associazioni di categoria in seno alle Commissioni mediche per le pensioni di guerra » (2362);

- « Proroga del termine per la sostituzione dei biglietti am-lire di tutti i tagli e dei biglietti della Banca d'Italia da lire 100 e 50, di vecchie emissioni » (2363);
- « Conti consuntivi dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi, dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici e dell'Ammanistrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1943-44 » (2364);
- « Proroga, fino al 30 giugno 1954, del funzionamento degli Uffici regionali di riscontro, degli Uffici corrispondenti della Corte dei conti e dei Comitati di cui all'articolo 4 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 17 luglio 1947, n. 1180, e successive modificazioni; e estensione delle attribuzioni conferite agli Uffici regionali di riscontro anche ai conti relativi a tutto l'esercizio finanziario 1951-52 » (2379).

Comunico ancora che il Ministro delle finanze ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

- « Autorizzazione della spesa di lire 150 milioni per lavori straordinari di carattere urgente per la riparazione dei danni causati dalle alluvioni dell'ottobre-novembre 1951 ai canali demaniali (canali dell'antico Demanio e canale Cavour) » (2360);
- « Autorizzazione alla spesa di lire 43.120.000 per la costruzione in Roma di una autorimessa e di una officina meccanica per la custodia e riparazione degli autoveicoli in dotazione alla Guardia di finanza » (2361).

Comunico poi che il Ministro dell'agricoltura e delle foreste ha trasmesso il seguente disegno di legge:

« Aumento del contributo corrisposto dallo Stato al Comitato italiano della F.A.O. » (2378).

Comunico infine che il Ministro dell'interno ha trasmesso il seguente disegno di legge:

« Concessione di un contributo straordinario di lire 2.672 milioni a favore della Cassa sovvenzioni antincendi » (2355).

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

Presentazione di relazione.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il senatore Cadorna ha presentato, a nome della 4º Commissione permanente (Difesa), la relazione sul disegno di legge: « Stato degli ufficiali dell'Esercito, della Marina e dell'Aeronautica » (1279).

Questa relazione sarà stampata e distribuita e il relativo disegno di legge sarà inscritto nell'ordine del giorno di una delle prossime sedute.

Variazione nella composizione di Gruppi parlamentari.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il senatore Tripepi cessa di appartenere al Gruppo liberale ed entra a far parte del Gruppo misto.

Trasmissione di domanda di autorizzazione a procedere in giudizio.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il Ministro di grazia e giustizia ha trasmesso una domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il senatore Bolognesi per i reati di organizzazione di pubblica riunione senza autorizzazione dell'Autorità di pubblica sicurezza (articolo 18 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773) e di funzionamento di apparecchio altoparlante all'aperto senza autorizzazione del Prefetto (articolo unico del regio decreto-legge 3 febbraio 1936, n. 418) (Doc. CLXXX).

Tale domanda sarà trasmessa alla 2^a Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere).

Registrazioni con riserva.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che sono pervenuti dalla Corte dei conti gli elenchi delle registrazioni con riserva effettuate nella

DISCUSSIONI

27 Maggio 1952

seconda quindicina di aprile e nella prima quindicina di maggio.

Tali elenchi saranno trasmessi alle Commissioni competenti.

Presentazione di disegni di legge.

MALVESTITI, Ministro dei trasporti. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALVESTITI, *Ministro dei trasporti*. Ho l'onore di presentare al Senato il disegno di legge:

« Modificazioni alle disposizioni degli articoli 38 e 54 dell'allegato A) al regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, relativo allo stato giuridico del personale delle ferrotranvie e linee di navigazione interna » (2382).

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro dei trasporti della presentazione del predetto disegno di legge, che sarà stampato, distribuito e poi assegnato alla Commissione competente.

SPATARO, Ministro delle poste e delle telecomunicazioni. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SPATARO, Ministro delle poste e delle telecomunicazioni. Ho l'onore di presentare al Senato il disegno di legge:

« Modificazione temporanea all'articolo 3 della legge 6 febbraio 1942, n. 128, in materia di esami, per il conseguimento dei certificati di abilitazione ai servizi radio-elettrici a bordo delle navi mercantili » (2383).

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro delle poste e delle telecomunicazioni della presentazione del predetto disegno di legge, che sarà stampato, distribuito e poi assegnato alla Commissione competente.

Discussione ed approvazione, con modificazioni, del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1952 al 30 giugno 1953 » (2149).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1952 al 30 giugno 1953 ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

GALLETTO. Illustre signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, il senatore Casardi ha presentato sul bilancio del Ministero della difesa una relazione chiara, precisa, esauriente, senza vane digressioni, preoccupato di conoscere e controllare se la spesa finanziaria fissata nel bilancio possa corrispondere alle esigenze tecniche e alle necessità militari. Il relatore, competente ed esperto in questa difficile materia, non ha potuto tuttavia dimenticare la situazione politica europea e mondiale, che di riflesso ha determinato in alcuni Pacsi, come nel nostro, la necessità del riarmo per provvedere in qualsiasi ipotesi alla difesa del territorio e degli interessi nazionali.

Recenti avvenimenti hanno modificato, per lo meno nei riflessi militari e strategici, la situazione creatasi all'epoca della costituzione del Patto atlantico. L'ammissione a questo Patto della Grecia e della Turchia, avvenuta nell'ottobre scorso, ha rettificato ampliandola la linea difensiva dei Paesi occidentali della Europa, spostandola fino ai margini del Medio Oriente. Non solo: in questi ultimi mesi il progetto di un Esercito europeo con un Comando unico ed una stretta collaborazione di tutti i Paesi aderenti al Patto atlantico si è rafforzato e concretato con la costituzione della Comunità della difesa europea C.E.D. Di questo problema si è discusso ampiamente in questi giorni a Parigi e poi nella riunione dei Ministri degli esteri dei Paesi occidentali. Da questi sviluppi è maturato anche il grosso problema della unificazione della Germania, del suo riarmo e della integrazione continentale; poi, in un settore molto lontano ma non meno importante, la eventuale riammissione del Giappone nel grande organismo politico e militare dei Paesi occidentali, resa possibile dalla firma recente del Trattato di pace. Prima però di parlare con maggiore ampiezza e precisione di questi problemi, desideriamo esaminare brevemente il bilancio nei richiami precisi ed efficaci, prospettati nella relazione del senatore Casardi.

Desta una certa impressione la cifra globale degli stanziamenti previsti nel bilancio del-

DISCUSSIONI

27 Maggio 1952

la difesa. Sono oltre cinquecento miliardi stanziati nel bilancio attuale con un aumento di spesa di oltre ottanta miliardi sul bilancio precedente. Queste cifre destano una certa preoccupazione sia per la entità della spesa nei confronti e in proporzione della spesa totale prevista per il bilancio dello Stato, sia per l'aumento sul bilancio dello scorso anno. Ma la relazione spiega chiaramente i motivi e le esigenze di codesto sacrificio, imposto al Paese per la sua difesa e per la sua tranquillità. Gli eserciti moderni, ormai interamente meccanizzati e motorizzati, esigono spese notevolissime: per una divisione motorizzata della così detta fanteria — che ormai più non esiste nel vecchio senso della parola — sono necessari, se siamo bene informati, dai venti ai trenta miliardi a seconda della entità del contingente, oltre alle spese dei servizi sussidiari, indispensabili e rilevanti. Questi reparti di carattere tecnico devono essere addestrati e continuamente aggiornati; truppa ed ufficiali devono essere stipendiati bene — insisto su questa espressione perchè senza stipendi adeguati non si possono esigere servizi delicati e difficili —: non si può fare molto assegnamento sulla collaborazione degli ufficiali di complemento e di quelli in congedo, per i quali sarebbe indispensabile una continua opera di preparazione e di addestramento. Non parliamo poi delle spese necessarie per la Marina e in modo particolare per l'Aeronautica che rappresenta ormai il coefficiente indispensabile e decisivo nelle guerre moderne. Alla base di questi organismi strettamente militari è indispensabile la costituzione di altri organismi tecnici industriali che preparino e predispongano gli strumenti, le armi e il materiale per il funzionamento delle forze armate in pace e in guerra.

Per queste brevi considerazioni il notevole sacrificio imposto dal bilancio della difesa trova la sua logica spiegazione e la sua giustificazione specialmente nelle attuali condizioni internazionali; non è assolutamente possibile che un Paese come l'Italia possa rimanere cenza uno strumento efficiente per la propria difesa e per la propria sicurezza. Il senatore Casardi nella sua conclusione giustamente afferma che « le indagini sulle principali esigenze delle forze armate determinano la convin-

zione che le spese dell'attuale bilancio rappresentino soltanto una tappa in questo settore della ricostruzione italiana che non è certo il meno importante fra quanti ne esistono; più forti saranno i sacrifici che il riarmo impone, più rapidamente potremo giungere a chiudere le porte di casa nostra». La dichiarazione è molto esplicita e vorremmo dire coraggiosa ed onesta; data la situazione internazionale non è possibile in alcun modo esonerarci da questi sacrifici; lo potremo fare il giorno — da tutti auspicato — in cui una pacificazione concreta e generale potrà essere raggiunta tra le grandi Potenze. Del resto anche gli altri Paesi stanno affrontando notevoli sacrifici per provvedere alla propria sicurezza e alla propria difesa. Non parliamo degli armamenti russi e degli Stati satelliti che da notizie controllate e sicure ammontano ormai al 40 per cento di spesa sul bilancio statale.

La Francia nel bilancio preventivo 1952-53 ha stanziato la ingente somma di 830 miliardi di franchi, oltre il doppio di quella stanziata nel bilancio italiano; la spesa è ripartita in queste proporzioni: 105 miliardi di spesa comune per le tre armi; 300 miliardi per l'esercito; 255 per l'arma aerea e 150 per la marina. Si aggiungano inoltre circa 20 miliardi di commesse ottenute dagli Stati Uniti per produzioni nelle industrie francesi di merci e materiali riservati per l'America. A proposito di commesse dobbiamo rilevare che un notevole contingente è stato assegnato anche all'Italia; circa 250 miliardi di lire per ordinazioni di merci e materiali sono stati assegnati dal Governo americano a quattro Potenze del Patto atlantico, cioè all'Italia, al Portogallo, Belgio e Olanda; su questa somma l'Italia avrà una percentuale notevole e superiore a quella delle altre tre Potenze.

Anche la Germania dovrà affrontare un notevole sacrificio finanziario per l'organizzazione dell'esercito che metterà a disposizione della difesa europea. Dovranno essere approntate dodici divisioni, delle quali otto di fanteria e quattro corazzate, integrate poi da 80 mila uomini adibiti ai servizi; un complessivo quindi di 300.000 soldati. Inoltre vi saranno notevoli contingenti di reparti di aviazione tattica e di marina militare a carattere difensivo. Per approntare e organizzare codesto

DISCUSSIONI

27 Maggio 1952

esercito il Governo di Bonn ha già preventivato le relative ingenti spese.

Gli Stati Uniti poi, che rappresentano in tutta codesta struttura militare occidentale la ossatura finanziaria, hanno stanziato per le loro spese militari e per i contributi che saranno forniti ai Paesi occidentali nel bilancio di quest'anno l'ingente somma di 50 miliardi di dollari, se non erriamo pari a circa 33.000 miliardi di lire italiane. Trattasi come si vede di cifre e di spese veramente eccezionali per assicurare la libertà e la difesa dell'Europa e dei Paesi occidentali. In questo complesso piano di armamenti quale sarà la funzione dell'Esercito italiano e quale la funzione e l'efficienza dell'Esercito europeo? Desideriamo in questo nostro intervento mettere in evidenza il compito e l'importanza assegnata al nostro esercito ed esaminare, sia pure brevemente, le possibilità di funzionamento del nuovo organismo militare europeo concretatosi in questi giorni con la costituzione della Comunità difensiva europea (C.E.D.). Il Presidente del Consiglio, in occasione della discussione del bilancio degli Esteri, ha fornito al Senato precisi dati tecnici indicando i criteri politici e le esigenze militari che avevano determinato codesto nuovo organismo europeo, sul quale si è largamente discusso in questi ultimi tempi. Parliamo prima dell'Esercito italiano il quale, anche se inquadrato nell'Esercito europeo, ha tuttavia uno scopo tutto particolare e cioè quello di difendere il nostro Paese da qualsiasi aggressione e da qualunque parte essa venga: « Chiudere le porte di casa nostra » come dice il relatore Casardi, difendendoci da qualsiasi attacco.

Ma non dobbiamo dimenticare che facendo parte del più vasto organismo della Comunità difensiva europea, non possiamo prescindere da una collaborazione indiretta che logicamente maturerà dalla impostazione strategica di un comando unico per la difesa dell'Europa e dell'Occidente.

Di riflesso la costituzione di un nostro esercito saldo e bene organizzato, potenzierà la opera politica del Governo nazionale ottenendo non trascurabili vantaggi anche nei più vasti rapporti internazionali, di carattere economico e finanziario. Quindi potenziamen-

to anche della politica, nel senso più squisito della parola, e dell'opera del Governo.

Nel mio intervento dell'ottobre scorso nella discussione di questo bilancio ho accennato ad un articolo del « Times » nel quale si prospettava l'ipotesi che l'Italia potesse assumere una funzione di collegamento e di mediazione — anche per la sua posizione geografica e per i suoi precedenti storici — nei confronti ad esempio dei Paesi africani ed asiatici. L'ipotesi non è infondata ed assume oggi un contenuto attuale e realistico tenendo presenti certe situazioni maturate in questi ultimi mesi nei Paesi mediterranei e del Medio Oriente.

Per tutte queste considerazioni riteniamo quindi non ci debba essere alcun dubbio sulla necessità di contribuire con tutti i mezzi per la costituzione, l'inquadramento, il consolidamento delle nostre Forze armate che avranno il compito di difendere il nostro Paese e gli interessi del popolo italiano. Il sacrificio finanziario richiesto dall'attuale bilancio appare quindi giustificato.

Esaminiamo ora il problema più delicato e attuale della costituzione e del funzionamento dell'Esercito europeo. Questa iniziativa veramente eccezionale ed impensata anche nel recente passato è maturata da una duplice esigenza: il concetto e la constatazione storica della unità inscindibile e della omogenea civiltà dei Paesi europei; i danni immensi provocati dalle guerre tra i Paesi dell'Europa e i pericoli che nuove guerre potrebbero rappresentare per la unità e la vita stessa dell'Europa. Sostanzialmente quindi l'Esercito europeo, sorto per iniziativa di Pleven, sviluppatosi attraverso il Piano Schuman e concretatosi ormai nel nuovo organismo della Comunità Difensiva Europea (C.E.D.) contribuisce decisamente a ricostituire l'unità europea, scossa se non frantumata dalle ultime guerre.

Un cumulo di timori, di difficoltà, di obbiezioni sono state sollevate contro questa iniziativa ormai consolidata e che quanto prima funzionerà in pieno.

È stato firmato, a Parigi, il Patto della Comunità Europea di Difesa, passo decisivo per la costituzione organica dell'Esercito europeo. I Ministri degli esteri dei Paesi occidentali hanno esaminato e daranno la loro approva-

DISCUSSIONI

27 Maggio 1952

zione a codesto Patto il quale dovrà poi essere ratificato dai Parlamenti dei Paesi interessati.

Non sono mancate e non mancano le critiche ed i timori, specie in Francia, dove l'incubo del pericolo tedesco non è ancora scomparso e quindi si teme un riarmo tedesco che, per forza di cose, potenzierà indirettamente anche la struttura economica e politica della Germania. Eppure questi timori non dovrebbero essere fondati. Il Maresciallo Eisenhower, già comandante supremo delle Forze alleate in Europa, aveva decisamente appoggiato il piano Pleven perchè con la costituzione di un esercito europeo si toglieva la possibilità della ricostruzione di una Werhmacht tedesca, indipendente e pericolosa. Ed abbiamo così assistito, specie negli ultimi tempi — quando cioè l'abile propaganda di Mosca prospettava senz'altro che la guerra poteva ormai ritenersi scartata e allontanata almeno dal settore europeo e che quindi inutili apparivano le spese ed i sacrifici per i nuovi armamenti - abbiamo assistito alla diffusione di una propaganda neutralistica, particolarmente in Francia, atta a diffondere indifferenza e malfidenza verso i nuovi progetti, verso il Patto atlantico, verso la collaborazione americana, facendo risorgere ricordi, prevenzioni ed illusioni di un nazionalismo superato dalla realtà storica di oggi e dalle esigenze inderogabili di domani. Certa stampa autorevole giunse fino al punto di falsificare o inventare di sana pianta documenti o rapporti come quello attribuito all'Ammiraglio Fechteler, diffondendo voci allarmistiche di ogni genere: che la guerra sarebbe inevitabile tra l'Oriente e l'Occidente; che scoppierà prima del 1960; che le 50 divisioni dei Paesi occidentali non potranno arginare le 115 divisioni sovietiche del settore europeo e che quindi l'Europa in pochi giorni sarebbe stata occupata dai Russi e quindi sgombrata dagli Anglo-americani; che lo Stato Maggiore americano aveva già approntato un piano strategico di difesa periferica sul Mediterraneo e sull'Africa orientale, resistendo soltanto sul bastione dei Pirenei; che quindi l'Europa sarebbe stata abbandonata e poi riconquistata, che la difesa del Mediterraneo posava solo sui tre piloni: Gibilterra, Suez, Dardanelli; che il settore balcanico poteva essere difeso dalle armate jugoslava, turca e greca e che infine nel settore del Medio Oriente si doveva e si poteva far leva sulle forze nazionaliste arabe.

Queste disastrose prospettive, poste in evidenza da una stampa che si dice autorevole ma che manca del senso di responsabilità storica e politica, appaiono e sono infondate. La realtà è ben diversa. Il Patto della Comunità Difensiva Europea ha un contenuto tecnico e realistico indiscusso. È prevista la costituzione di 44 divisioni bene attrezzate — 14 in Francia, 12 in Italia, 12 in Germania e 6 nei Paesi del Benelux — che unite a quelle inglesi e americane costituiscono un raggruppamento armato di notevole efficienza e senza dubbio idoneo ad arrestare qualunque improvvisa aggressione nemica. Non si può ignorare e non si deve trascurare l'apporto immediato del coefficiente aereo e navale anglo-americano che appoggerebbe la resistenza delle forze militari dei Paesi occidentali. Ritengo inutile dilungarmi sulla composizione e sulla organicità prevista e fissata nel Patto della Comunità della Difesa Europea. Si parla di ripartizione delle spese, di un comando unico ma con una commissione di nove membri che costituiscono il Consiglio supremo dell'Esercito europeo, dei compiti assegnati ai raggruppamenti nei singoli settori, della fornitura e rifornimento di armi e di equipaggiamenti; insomma il Patto contempla e prevede, fissa e precisa tutte le condizioni per il funzionamento e per l'efficienza del nuovo Esercito europeo. Idea e progetto sono adunque buoni: trattasi sostanziamente di organizzare una difesa collettiva, necessaria ed urgente, dell'Europa.

Diciamo necessaria ed urgente questa difesa perchè, senza entrare in discussione o polemiche, la superiorità militare del blocco sovietico nelle forze terrestri è decisiva. I Paesi del blocco sovietico hanno una industria di guerra che lavora a pieno regime, non essendo stata smobilitata, dopo la fine della seconda guerra mondiale, come è avvenuto invece nei Paesi occidentali, che solo ora stanno affrontando i problemi del riarmo e le cui industrie di guerra perciò non lavorano con lo stesso ritmo di quelle sovietiche. Ciò significa che il decisivo vantaggio militare sovietico può essere mantenuto fino a quando l'industria di guerra occidentale non avrà raggiunto la produzione di quella sovietica. La pericolosità del

27 Maggio 1952

blocco orientale risulta anche evidente dalla dislocazione delle grandi unità sovietiche. Trattasi di un enorme raggruppamento di 175 divisioni oltre le 58 di artiglieria (su questo numero più non si discute perchè è stato ammesso anche dalla stampa sovietica) in gran parte motorizzate e così dislocate: 36 nei Paesi satelliti e cioè 5 in Polonia, 22 nella Germania orientale, 4 in Ungheria, 3 in Romania, 2 in Austria. Le 89 divisioni metropolitane sono poi così dislocate: 49 nella Russia occidentale. 20 nella Russia centrale e 20 nel Caucaso; così le 125 divisioni sovietiche sono dislocate nell'Europa occupata o in un territorio metropolitano, gravitanti verso l'Occidente. Le rimanenti 50 divisioni sono dislocate, 19 nell'Asia centrale e 31 nell'Estremo Oriente. Trattasi dunque di un formidabile raggruppamento di forze terrestri che non potevano e non possono non preoccupare i Paesi dell'Europa occidentale e quelli aderenti al Patto atlantico.

Di fronte a questa superiorità si ritiene, per sicuri elementi informativi che esista una parità delle forze aeree tra i due blocchi e invece una superiorità dei Paesi del Patto atlantico nelle forze navali. Infine è certo che il potenziale economico dei Paesi del Patto atlantico è superiore a quello sovietico; questa superiorità è decisamente confermata da questi dati statistici: la Comunità atlantica produce l'88 per cento dei trasporti mondiali; l'88 per cento delle petroliere del mondo; il 72 per cento del petrolio mondiale; il 71 per cento della elettricità; il 60 per cento del carbone ed il 55 per cento del bestiame mondiale.

Questi dati di fatto precisi e sicuri, sono bene conosciuti a Mosca e rappresentano un elemento non trascurabile per il mantenimento della pace. Ma non bisogna farsi eccessive illusioni e bisogna prudentemente provvedere alla propria sicurezza, che, ripeto, è necessaria ed urgente. A questo concetto difensivo si è ispirato il progetto di costituzione dell'Esercito europeo, ormai concretato su queste basi: primo: fusione e raggruppamento delle forze armate degli Stati partecipanti sotto costituzioni e direzioni comuni supernazionali, allo scopo di assicurare in modo permanente la difesa dell'Europa e garantire la pace contro ogni minaccia presente e futura; secondo: integrazione, la più completa possibile, dei singoli

elementi nazionali, uomini e materiali sotto una unità europea unica, politica e militare; terzo: bilancio comune per fronteggiare le spese comuni; quarto: sistema comune di rifornimento e programma comune di armamento; quinto: non imporre alle singole economie nazionali oneri eccessivi per non arrestarne lo sviluppo produttivo e sociale.

Soprattutto per questa ultima preoccupazione si provvederà al migliore impiego delle risorse di ciascun Paese, in modo che la difesa comune dell'Europa debba essere meno gravosa di quanto lo sarebbe se ciascun Paese dovesse provvedervi entro i confini del proprio territorio.

Si aggiunga inoltre che la Comunità difensiva dell'Europa agirà in stretta collaborazione coi Paesi del mondo libero e in modo particolare con le Nazioni della Comunità Atlantica. Per questo scopo è stato costituito, come si è detto, un Comando Supremo Atlantico unico il quale formulerà direttive e raccomandazioni per la costituzione e la ripartizione delle forze, e, nella dannata ipotesi di una guerra, avrà la direzione delle operazioni belliche.

Vogliamo infine porre in rilievo che la Comunità Difensiva Europea non può essere avulsa e staccata da quell'organismo che dovrà provvedere alla unificazione politica dell'Europa libera. Siamo ancora lontani dall'attuazione di questo programma unionista e federativo, autorevolmente affermato per la prima volta da De Gasperi nell'ottobre del 1951 nel discorso di Strasburgo: tuttavia si deve ammettere che la costituzione, sul terreno tecnico e militare, della Comunità della Difesa Europea costituisce un passo decisivo verso l'unione dei Paesi liberi dell'Europa occidentale, coefficiente che potrà essere decisivo per il mantenimento della pace nell'Europa e nel mondo.

Non sono certo mancate e non mancano difficoltà ed ostacoli per l'attuazione di questo programma militare. Particolarmente difficile è il grosso problema del riarmo della Germania per le preoccupazioni e i timori, più o meno fondati, della Francia. Nelle ultime settimane la politica estera francese pareva orientata contro le leggi più semplici della logica e della realtà politica. Come era possibile discutere e progettare il problema fondamentale di una Unione europea di difesa, senza preoc-

27 Maggio 1952

cuparsi o pensare alla inevitabile collaborazione che a codesta difesa avrebbe dovuto dare la Germania? Come non ammettere la indispensabilità del coefficiente tedesco in questo organismo europeo e come rifiutare alla Germania in questo caso l'eguaglianza dei diritti nei suoi rapporti col Patto atlantico? E quando si credeva che una logica decisione dovesse essere presa, sorgevano gli improvvisi arretramenti e si ponevano nuove difficoltà o prospettando il problema della Sarre, o lanciando il presunto rapporto Fechteler, oppure avanzando fino all'ultimo momento nuove condizioni o nuove esigenze di garanzie, come è successo in questi giorni prima della firma del trattato — contratto o Convenzione che dir si voglia — tra i Paesi occidentali e la Germania.

Il noto giornalista Walter Lippman, molto obbiettivo, e vorremmo dire spregiudicato in questa materia, recentemente commentava la attitudine del Governo di Bonn: « Non c'è niente che si possa rimproverare ai tedeschi in quello che essi stanno facendo; essi fanno quello che noi stessi faremmo, se fossimo al loro posto. Essi fanno quello che fa una Nazione vinta quando il suo Governo si compone, non di collaborazionisti venduti, ma di uomini saggi e patriotti ».

Sembra ormai superato, almeno in sede diplomatica, il timore francese della possibilità di aggressioni da parte della Germania. La situazione internazionale e mondiale non permette l'ipotesi di eventuali conflitti tra due Paesi europei; siamo ormai giunti ad una impostazione intercontinentale dei problemi militari economici e politici; nella dannata ipotesi di una guerra, questa avrebbe inesorabilmente un carattere mondiale e quindi mai limitata ad un conflitto tra due o poche Nazioni. Ma se ben si guarda, e voglio concludere su questo argomento di carattere politico più che tecnico e militare, l'atteggiamento della Francia è frutto di un eccessivo sentimento patriottico e nazionalistico, profondamente radicato nello spirito del popolo francese; questo sentimento sotto un certo aspetto impedisce la visione delle più ampie dimensioni e dei valori umani che stanno alla base dell'unione europea. In fondo i francesi non considerano la loro Nazione fiancheggiata a quella italiana o a quella germanica; per essi la Francia è già una sintesi superiore; per essi la Francia e già l'Europa; la sola Europa per essi ammissibile: l'Europa plasmata dalla romanità, dal cristianesimo, dalle crociate, dalla rivoluzione francese e dal razionalismo, infine una Europa estensiva dei valori nazionali e politici della Patria francese. Ora questa non è l'Europa, unità organica ed omogenea, così come la intendono gli europeisti, senza con ciò trascurare i valori insostituibili della civiltà occidentale, inequivocabilmente cristiana.

Scusate la breve digressione, onorevoli colleghi, e permettete ancora di rispondere ad una obiezione che ha un certo peso.

Si domanda: quando avrete raggiunto il punto critico della inevitabile saturazione degli armamenti; dopo il vostro riarmo dove si andrà a finire? E qui si pone in evidenza la formidabile responsabilità, diretta e indiretta, assunta dagli Stati Uniti nelle faccende europee e di riflesso le gravi ripercussioni che questo formidabile riarmo avrà nelle condizioni economiche dello stesso popolo americano.

Si dice: gli Stati Uniti non possono restare in eterno nell'àmbito dell'economia del riarmo e della guerra fredda. Se la così detta guerra calda generale potrà essere evitata, gli Stati Uniti dovranno trovare una soluzione di fronte ai formidabili sacrifici della produzione bellica. La crisi economica da essi paventata non potrà essere impedita. A noi sembra che queste preoccupazioni e questa alternativa non abbiano fondamento. Se il riarmo a carattere difensivo porterà, come noi speriamo, al consolidamento della pace, codesti timori sono infondati. Walter Reuther, capo del Sindacato americano dell'automobile, ha in questi giorni dichiarato che egli non crede nè alla guerra, nè alla crisi degli Stati Uniti. Una Potenza gigantesca, anche economica è sorta tra noi dopo il 1935 : oggi gli operai americani sono pagati bene, vanno in pensione a sessanta anni con ottantamila lire al mese di assegni. Il Presidente Truman è un lottatore paziente, ma consapevole ed inesorabile. Per noi americani, conclude il Reuther, una vittoria militare non significherebbe nulla. La sola vittoria che bisogna guadagnare è la vittoria sulla guerra ». Ed egli ha perfettamente ragione.

DISCUSSIONI

27 Maggio 1952

La costituzione dell'Esercito europeo; il riarmo e la costituzione dell'Esercito italiano che impone il notevole sacrificio finanziario indicato nel bilancio che stiamo esaminando, deve ottemperare alle esigenze insopprimibili di pace che sono nell'anima di tutti i popoli.

Nella costituzione di questi nuovi organismi una funzione di pace e di collaborazione è senza dubbio riservata all'Italia ed all'Europa. L'ammiraglio Carney parlando recentemente sul problema del Mediterraneo dichiarava che l'Italia poteva diventare la chiave di sicurezza in questo importante settore e diceva precisamente: «tutti coloro che sono interessati nella ricostruzione, nella sicurezza dell'Europa e nel mantenimento della pace considerano la rinascita e lo sviluppo della Italia come un fattore di profonda importanza. Dico questo non solo nell'interesse dell'Italia, ma anche perchè, a causa del profondo significato che ha la sua presenza nel più grande schema del complesso Mediterraneo. l'intera struttura di sicurezza dell'Europa e la difesa della pace non potrebbero reggere se essa fosse assente ».

La stessa funzione potrà avere domani una Europa organicamente costituita: cioè quella funzione di ponte di avvicinamento e di collegamento tra due blocchi, che oggi purtroppo sono nettamente e pericolosamente ostili. Il senso di responsabilità umana dovrebbe e dovrà superare questi antagonismi, che sembrano insanabili.

E a conclusione di questo nostro intervento, formuliamo un augurio: la difesa di una civiltà non si attua soltanto con le forze tecniche delle armi e delle macchine, ma anche e soprattutto con i valori dello spirito che segnano le tappe della civiltà umana.

L'anima e lo spirito non sono meno importanti, nel soldato, del livello tecnico e della preparazione militare, che deve essere metodicamente raggiunta.

Questi valori di ordine morale si applicano naturalmente a tutte le forze militari, a quelle di terra, di mare e dell'aria. Per vecchia e personale esperienza di dieci anni di vita militare e della partecipazione a tre guerre: dichiaro, onorevoli colleghi, che discutendo il bilancio della difesa dobbiamo prospettarci questo problema: non si tratta soltanto di rior-

ganizzare le Forze armate, bisogna metterle nelle condizioni di spirito di costituire un baluardo sicuro per la Patria ed una difesa per la nuova Europa, maturatasi da una concezione più vasta della solidarietà e della pace tra i popoli. (Applausi e congratulazioni dal centro e dalla destra).

PRESIDENTE. È inscritto a parlare il senatore Caron. Ne ha facoltà.

CARON. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevole colleghi, intendo oggi trattare con brevità e concisione di un primo argomento che ha diretto riferimento al bilancio di previsione della spesa del Ministero della difesa: il problema dell'aviazione militare, e con maggior larghezza, se me lo consentirete, dei problemi inerenti all'aviazione civile.

Non è senza un senso di reverente rispetto e di ammirazione che io ricordo al Senato quello che ha fatto l'Aviazione militare italiana durante gli ultimi eventi bellici, sia nel periodo in cui, pur combattendo una guerra non giusta e non sentita, gli aviatori d'Italia fecero, come tutte le altre Forze armate, il loro dovere verso la Patria, sia nel periodo susseguente all'8 settembre 1943, quando con pochi velivoli racimolati al sud e rimessi in efficienza dalla valentìa e dall'abnegazione degli equipaggi è stato possibile ricostituire quattro stormi che figurarono degnamente nella guerra di liberazione, inquadrati nel così detto « settore balcanico » delle Forze alleate. Da quel momento comincia le ripresa della nostra Aviazione militare, che nel 1945, alla fine delle ostilità, era composta, se non vado errato, di tre stormi da caccia con velivoli alleati di vario tipo, residuati di guerra e raddobbati dalla perizia e dall'inesauribile inventiva degli specialisti, e di due stormi da bombardamento e da trasporto, che più che una organica entità sembravano una mostra campionaria dei vari tipi usati dagli Alleati e da noi, durante il periodo bellico.

A questo si aggiunga che non esistevano più scuole, salvo una nell'aeroporto di Lecce con velivoli di tipi svariatissimi ed una quindicina di allievi a Brindisi e credo di non esagerare per le infrastrutture, dicendo che il 90 per cento di esse era distrutto dai bombardamenti e dai saccheggi. In questo stato di cose, e soprattutto dovendo sfollare quadri, avieri e

DISCUSSIONI

27 Maggio 1952

specialisti, in dipendenza del così detto trattato di pace, che limitava la forza organica a 25.000 uomini, e il totale dei velivoli a 350, di cui solo 200 armati. è ben verosimile come gli uomini che si sono succeduti al Ministero dell'aeronautica siano stati indotti o, direi forse meglio, costretti a ridurre gli stanziamenti di bilancio a cifre minime, quasi irrisorie, e ciò proprio nel momento in cui gli altri popoli, ammaestrati dall'importanza del fattore aereo sia nella guerra di difesa che in quella di offesa, dedicavano sempre più la loro attenzione e le loro cure a questa arma. Arma che ha dato la misura di quanto valga e di quanto sia determinante nella decisione di eventi bellici, e mi basta ricordare come esempio la « battaglia d'Inghilterra », dalla cui vittoria derivò l'abbandono di ogni sogno tedesco d'invasione della Gran Bretagna, ma mezzo che non ha ancora detto l'ultima parola, che sarà la decisiva, sulle sue incontestabili possibilità.

In tale stato di cose ci sono stati molti che in quei giorni, tra il 1945 e il 1946 si sono addirittura chiesti se fosse opportuno e soprattutto conveniente per il nostro Paese mantenere in vita un organismo militare aeronautico. Da ciò gli stanziamenti del bilancio aeronautico, che, detti in percentuale secondo gli stanziamenti globali delle tre Forze armate sono stati del 15 per cento circa nel periodo 1945-49, del 17 per cento nel bilancio 1950-51 e del 18 per cento nell'esercizio decorso.

Negli stessi anni, in Francia, l'assegnazione per l'Aviazione militare passava dal 26 al 31 per cento del bilancio 1951-52; in Inghilterra dal 28 per cento al 31 e negli Stati Uniti d'America dal 33 al 36 per cento.

Le ultime assegnazioni di bilancio ripartite fra le tre Forze armate, sono state, secondo informazioni di fonte ufficiosa, riportate anche di recente da una rivista aeronautica, le seguenti: Francia: Esercito 45,72 per cento, Marina 23,28 per cento, Aeronautica 31 per cento; Inghilterra: Esercito 41,82 per cento, Marina 26,99 per cento, Aeronautica 31,19 per cento; Stati Uniti d'America: Esercito 35,23 per cento, Marina 28,18 per cento, Aeronautica 36,59 per cento.

Pur considerando che la nostra Aeronautica è modesta, ridotta com'è dalle norme del Trattato di pace a compiti esclusivamente di difesa e di cooperazione alla difesa, ritengo di poter affermare che la percentuale ad essa spettante nella parte ordinaria del bilancio del Ministero della difesa — indicata dal nostro relatore nella cifra complessiva di miliardi 343 e 200 milioni — sia oltremodo modesta e limitata. E così dicasi per la parte straordinaria dove i 26 miliardi, per l'Aeronautica militare, sui 175 previsti complessivamente (compresi i 50 miliardi della legge n. 402), corrispondono all'incirca al 21 per cento della somma globale.

Dico che la cifra è oltremodo modesta, cioè oltre una giusta misura, perchè se teniamo calcalo, (calcolo che giustamente il relatore fa per gli stanziamenti delle tre Armi), delle spese che non riguardano affatto il mantenimento e lo sviluppo dell'aeronautica e cioè il debito vitalizio, la liquidazione delle pendenze di guerra, il trattamento degli ufficiali e sottufficiali in congedo, le spese del personale civile e non di ruolo e salariato, la vera reale spesa per l'aviazione militare è davvero irrisoria, quando si ponga mente a cosa costa oggi un velivolo o l'allenamento di un pilota. Affermo questo, con più tranquillità, quando so che questa mia idea è pienamente condivisa da moltissimi scrittori di cose militari, italiani e stranieri, ed è l'idea corrente negli ambienti militari che io oso chiamare più aggiornati o meglio orientati sui fattori della guerra moderna. Del resto mi trovo in buona compagnia quando vedo che il relatore onorevole Casardi. nella sua pregevolissima relazione afferma che « in complesso vi è motivo di cosciente e responsabile preoccupazione per l'aviazione militare se consideriamo l'attuale efficacia aeronautica in relazione ai compiti assunti per la difesa della Patria ».

A mio avviso questa situazione può portare a conseguenze assai gravi per l'efficienza non tanto e non solo dell'Aviazione militare, ma, quello che più preme, per tutto lo schieramento difensivo nazionale. Perchè se è vero come è vero certamente, che la nostra aviazione è esclusivamente di cooperazione alle altre Forze armate per la difesa, ne segue come logica conseguenza che è la difesa stessa, nel suo complesso, che ne scapita, e non tanto un'arma.

Evidentemente, dicendo quanto ho detto, si può pensare, da qualcuno, che io intenda muo-

27 Maggio 1952

vere una critica al Governo e per esso all'onorevole Ministro della difesa, la cui passione e la cui opera a favore della rinascita
delle Forze armate deve essere obiettivamente
considerata da tutti, amici ed avversari, per
non avere meglio distribuito le somme disponibili tra le tre branche della Difesa. No, non
intendo svolgere una critica ma semplicemente
rendere nota al Ministro una mia perplessità,
che è poi anche di molti che sono più di me
studiosi e competenti profondi in questi problemi,

Ho l'impressione che permanga, verso la aviazione, immutato il criterio dei primi anni della ripresa, ai quali accennai, e che perciò ne possa risultare gravemente compromessa ogni reale possibilità di completa rinascita e, quel che conta, di sviluppo dell'aviazione militare. Ciò non mi fa dimenticare, anche per conoscenza diretta e per obiettività, che nonostante tutto si è fatto della strada; nel campo dell'istruzione e delle scuole si sono infatti ricostituite la scuola di guerra di Firenze, l'accademia di Nisida, le scuole di Caserta, di Guidonia e quelle di pilotaggio di Gioia del Colle, Brindisi e Lecce, oltre a quelle di Erosinone e Pomigliano.

Uno sforzo ingentissimo si è compiuto rinnovando gli aeroporti, dove prima dell'ultima guerra bastava avere delle piste erbose da 1.000 metri circa e dopo la guerra, fino a due anni fa e forse meno, delle piste in cemento da 1600-1700 metri mentre ora sono necessarie piste da oltre 2.500 metri, dotate di raccordi e zone di rispetto notevolissime.

A questo proposito, associandomi al relatore, non posso non mettere in rilievo le particolari difficoltà che l'aviazione militare ha incontrato ed incontra nella costruzione di queste nuove piste ed aeroporti per la necessità di espropriare terreni in plaghe a colture oltremodo intensive come quelle della Valle Padana. Non sarà mai a tal proposito abbastanza raccomandato di fare tutto quanto si può nella scelta, di trovare zone il meno abitate ed appoderate; provvedendo altresì a sollecite liquidazioni degli espropri con criteri di larghezza e con sollecitudine.

Nonostante tutto riconosco che anche per gli aeroporti qualche cosa si è fatto ma che purtroppo, molto resta ancora da fare perchè è chiaro che se non costruiamo le basi è quasi inutile il pensare di ricostruire e potenziare un'aviazione militare degna di questo nome e, quel che più preme, aderente ai suoi compiti specifici di cooperazione e difesa delle forze operanti a terra.

Dallo zero più assoluto, conviene anche dire, si sono ricostituiti depositi, magazzini, reparti tecnici, stazioni ed impianti inerenti al servizio delle telecomunicazioni e di assistenza al volo.

Meno, molto meno, a mio avviso, si è potuto fare per l'addestramento al volo, sia perchè mancavano velivoli adatti, sia anche perchè solo in questi due ultimi anni hanno cominciato ad affluire le ondate delle fresche reclute dell'aria.

Così pure l'industria, quell'industria che, ricordo agli immemori, aveva raggiunto prima della guerra i 300 velivoli al mese di produzione, riuscendo per la bontà dei tipi ad alimentare anche una buona corrente di esportazione, non ha più ripreso le sue posizioni di un tempo.

La guerra ed il progresso tecnico hanno fatto tali passi che ormai per riprendere le posizioni di un tempo, occorrerebbero cifre tali che il nostro bilancio, e non solo il bilancio italiano, non potrebbe sopportare ma è certo che se vogliamo fare qualche cosa, due vie dobbiamo intraprendere. La prima è quella di ritornare ad aiutare la sperimentazione, incrementando in ogni modo quello che c'è, le scuole di ingegneria aeronautica, le facoltà delle Università e dei Politecnici, il Centro di Guidonia. La seconda è quella di invitare le nostre industrie sulla via della riproduzione su brevetti.

Ritengo quindi che il far costruire su brevetto i « Vampires » ed i « Venom », i turboreattori « Goblin » e « Ghost » sia stato bene, perchè ha permesso di cominciare a mettere, almeno qualche industria, a contatto della nuova tecnica di costruzione delle cellule e dei motori, che è notevolmente evoluta, date le altissime velocità oggi raggiunte dai velivoli. Credo mio dovere a proposito delle costruzioni, di additare agli organi competenti del Governo le grandissime possibilità che esistono per una cooperazione industriale aeronautica tra il nostro Paese e l'Inghilterra.

DISCUSSIONI

27 Maggio 1952

È certo che la Gran Bretagna è in questo campo, come studi e come prototipi all'avanguardia del progresso aeronautico (specie nel settore dei reattori) e che essa soffre soprattutto della mancanza di attrezzature industriali sufficienti alle sue necessità. Credo, e ciò affermo anche perchè autorevoli rappresentanti britannici hanno fatto ampie dichiarazioni in tale senso, che questa situazione possa essere sfruttata a vantaggio dei due Paesi e delle due industrie.

Tutto quello che ho detto sul già fatto, obiettivamente considerato, se ci dà la misura dello sforzo fatto, del quale possiamo anche compiacerci, non ci esime dall'affermare ancora oggi che l'Aeronautica militare ha ancora moltissima strada da fare per poter essere completamente all'altezza del compito che in un Paese moderno le spetta.

E ciò sia per quanto riguarda l'industria che va incoraggiata e spinta, le infrastrutture che vanno, per le ragioni già addotte, migliorate ed aggiornate, per i servizi di telecomunicazioni e controllo del volo che vanno dotati di apparecchiature più moderne ed efficienti, ma anche per i velivoli impiegati che sono purtroppo superati, per la maggior parte.

È vero che un forte incremento ci si aspetta dagli accordi dipendenti dal nostro ingresso nel Patto atlantico, data la possibilità di avere gli « F. 84 » americani, con i quali penso si potranno costituire 6-8 gruppi da caccia, ma è vero che anche questo tipo comincia già ad essere considerato, almeno da alcuni tecnici, superato.

L'Aeronautica è un'arma che non si presta ad improvvisazioni; lo sforzo primo che dobbiamo fare, e non possiamo rinviarlo, è di colmare, fin che si può, il distacco che ci separa dagli altri Paesi, che sono, sotto ogni rispetto, aggiornatissimi, per poter poi essere in grado di mantenerci all'altezza dei tempi.

E noi abbiamo la possibilità di farlo, almeno dal punto di vista del genio, dell'inventiva, della capacità dei nostri tecnici.

Occorrono i mezzi, purtroppo, molti mezzi. Ed è perciò che oggi parlo ed insisto per una più equilibrata distribuzione dei mezzi a disposizione.

Se pensiamo che oggi un velivolo da caccia a reazione intercettatore costa circa 400 milioni ed altrettanto un velivolo da ricognizione tattica, una base per detti velivoli sui tre miliardi, un'ora di volo di un velivolo a reazione oltre 130.000 lire, un razzo per aereo circa 200.000 lire, si comprende quali fondi occorrano, anche per restare nell'àmbito del trattato di pace.

Vi è poi il costo per la formazione di un pilota, che si calcola costi, per 18 mesi di permanenza alle scuole, più l'addestramento bellico, sui 40 milioni di lire.

Da ciò la mia richiesta di maggiori fondi per l'aeronautica militare, appunto per potenziare (e solo questo si chiede) la difesa del Paese nel suo complesso.

Al riguardo esprimo anche la mia opinione che non conviene, in questo campo, nutrire illusioni troppo vive su di un miracolistico apporto alleato all'ultima ora. Ciò si potrà verificare per le Marine dei Paesi del Patto atlantico, ben difficilmente, almeno questo è il mio pensiero, per l'aviazione, dove i bisogni dell'enorme scacchiere sono semplicemente formidabili e dove è doveroso per noi pensare a fare qualche cosa di più, anche da noi stessi.

In tutte le Nazioni del N.A.T.O. vi è ancora deficienza di reparti aerei: è necessario quindi che noi facciamo ora il maggiore sforzo possibile per aggiornarci. Domani potrebbe essere troppo tardi!

E ancora: il numero e la qualità degli aerei, dato e concesso sia possibile averli dagli altri (e, lo ripeto, c'è poco da sperare!) è « uno » degli elementi della potenza di difesa aerea di una Nazione, ma non il solo. Cosa varrebbero infatti avere gli aerei se non ci fossero le basi, le infrastrutture, le scorte di carburante, di munizioni?

E cosa varrebbero se non ci fossero gli equipaggi adeguatamente preparati e preparati per quel determinato tipo di velivolo? Da ciò il motivo delle mie preoccupazioni, delle mie perplessità! È ormai accettata da tutti e appare indiscutibile la concezione che la efficienza di una forza terrestre non può assolutamente prescindere dall'esistenza di forze aeree di cooperazione. Ciò posto, è chiaro che la valutazione delle forze terrestri e della loro efficienza al momento del bisogno non ha significato completo se non viene integrato con la valutazione

27 Maggio 1952

dell'entità e dell'efficienza delle corrispondenti forze aeree.

Faccio punto su questo argomento, bastandomi che una voce si sia levata al Senato per chiarire questi dubbi e queste perplessità che forse avranno, chissà quante volte, attanagliato il Ministro, ma che io credo di aver avuto il dovere di rinverdire per il maggior bene di quelle Forze armate che, nel complesso e singolarmente, rappresentano il miglior palladio della nostra Nazione, che ha bandito la guerra ma che doverosamente vuole approntare una difesa organica ed efficiente.

E passo ad altro argomento, nel quale, sia perchè esso sempre mi ha appassionato, sia perchè ne ho già altre volte trattato, la mia tranquillità e competenza a discuterne è senza dubbio maggiore. Intendo dire alcune cose sui problemi dell'aviazione civile, sui quali, come ha posto in evidenza l'onorevole relatore, si è lungamente e, oserei dire, compiutamente intrattenuta una speciale Commissione, nominata dall'onorevole Ministro, e che io ho avuto l'alto onore di presiedere.

Come è già noto, questa Commissione fu istituita dal Ministro della difesa, in parziale accoglimento di numerosi voti espressi in varie sedi, ma in modo più importante dal Convegno sull'aviazione civile, organizzato durante la Fiera di Milano dell'aprile 1951, dal Centro sviluppo trasporti aerei.

Detta Commissione, composta da sei parlamentari: l'onorevole professor Panetti, l'onorevole avvocato Sanna Randaccio ed il sottoscritto per il Senato; l'onorevole professor Gaspare Ambrosini, l'onorevole ingegnere Giuseppe Vernesi e l'onorevole Francesco De Vita per la Camera dei deputati; da quattro alti funzionari del Ministero della difesa-aeronautica e da sei tecnici, particolarmente competenti, ha avuto affidato il compito di dare una rispostà documentata a quattro grandi domande che involgevano, praticamente, tutti i problemi, i più essenziali ed anche quelli marginali dell'aviazione civile.

La Commissione ha iniziato il suo compito il 17 luglio 1951 e per recuperare il tempo dedicato alle ferie, nel quale sarebbe stato oltremodo difficile riunire i commissari e svolgere degli interrogatori, ha inviato a circa 600 tra enti e persone, particolarmente qualificati, un

questionario comprendente le quattro principali domande, articolate in tutta una serie di quesiti, sui singoli punti in esame.

Credo di poter affermare che la via scelta si è dimostrata assai adatta per richiamare democraticamente, ed in via concreta, l'attenzione dell'opinione pubblica più qualificata sulla stagnante questione dei nostri trasporti aerei.

Per la prima volta nella storia della nostra aviazione civile, gli aspetti fondamentali dei problemi politici amministrativi e tecnici di questo ramo dei trasporti sono stati prospettati ad organismi, esponenti ed esperti dei vari settori e se ne sono avute risposte quanto mai importanti e decisive per indicare le singole soluzioni ai vari problemi. In ben 34 sedute plenarie, che ho avuto il privilegio di poter sempre presiedere, in numerosi interrogatori di enti o rappresentanze di società, sindacati di categorie, funzionari dello Stato ed in poco meno di 40 sedute di sottocommissione, la Commissione ha elaborato le sue conclusioni che sono già state rimesse al Ministro, sia pure in attesa della revisione e redazione finale che avverrà tra pochi giorni.

Consentitemi di avvalermi di questa fortunata circostanza per fare, a ciò autorizzato dall'onorevole Ministro, qualche riferimento di carattere generale al lavoro della Commissione, in particolare per quanto riguarda l'estensione dell'indagine e il primo dei quattro temi ad essa proposti, e cioè « se sia conforme agli interessi generali del Paese il potenziamento dell'aviazione civile in Italia ».

I risultati dell'indagine costituiscono un'eloquente riprova della bontà degli scopi che hanno ispirato i promotori della Commissione. La prima lusinghiera conclusione che l'indagine ha consentito di trarre è che ben 246 interpellati nei settori più autorevoli della opinione pubblica italiana hanno dimostrato una sensibilità nei confronti dei problemi della nostra aviazione civile, che è veramente più grande di quanto fosse lecito pensare.

Del settore aeronautico hanno infatti risposto all'indagine autorità e tecnici, addetti aeronautici all'estero, istituti accademici ed enti, tutti gli esponenti delle Compagnie di navigazione e delle organizzazioni sindacali, industrie di costruzione come la « Fiat », la « Piaggio », la « S.I.A.I. Marchetti », periodici e giornali-

27 Maggio 1952

sti del settore extra aeronautico; parlamentari, professori universitari e personalità economiche, Regioni, amministrazioni provinciali e comunali, organismi statali e tecnici, le maggiori istituzioni nazionali scientifiche, Università e istituti accademici, consiglieri e addetti commerciali all'estero, Camere di commercio, grandi organismi pubblici e privati, aziende industriali e commerciali, periodici e giornalisti in genere.

Tutti questi interpellati hanno fornito elementi di giudizio tali da farmi confermare nella mia opinione, più volte espressa, che una aviazione civile modernamente attrezzata ed opportunamente dimensionata, rappresenta oggi per una nazione moderna, ed ancora più rappresenterà in avvenire, lo stesso fondamentale strumento di affermazione politica ed economica, costituito nei secoli scorsi dai grandi servizi marittimi.

Invero, la disponibilità di un'aviazione civile non è soltanto questione di prestigio: l'aviazione civile è anzitutto essa stessa il nucleo vivente di un ramo dell'industria, destinato ad un sicuro avvenire. Così fu cento anni fa per la strada ferrata e per la marineria a vapore, così tornò ad essere, 50 anni addietro, per l'automobilismo.

La grande velocità del mezzo di trasporto aereo fa, già oggi, di esso il sistema di comunicazione con l'estero per eccellenza e concordi sono stati i tecnici interpellati, nel corso dell'indagine, nell'esprimere l'avviso che entro il prossimo decennio, nell'àmbito delle medie e lunghe distanze, il trasporto aereo prevarrà per i passeggeri e forse soppianterà ogni altro sistema di comunicazione per il trasferimento della posta e delle merci pregiate. Il fondamento di queste previsioni si scorge del resto nel progressivo aumento registrato dalla domanda di servizi aerei in tutti i Paesi del mondo. Nel 1951, sia in Europa che nel resto del mondo, vi è stato un incremento di oltre il 20 per cento nel traffico globale chilometrico dei servizi aerei regolari rispetto all'anno precedente. Nello stesso anno, nei confronti del 1950, gli aeroporti internazionali europei hanno segnato nel complesso un incremento di traffico aggirantesi intorno al 12 per cento per i passeggeri e al 20 per cento per le cose trasportate.

Un riflesso sintomatico di questo rinnovellarsi delle correnti del traffico a vantaggio del più moderno dei mezzi di trasporti, è indicato, per quanto attiene il nostro Paese, dalle seguenti due circostanze, recentemente illustrate da uno studio redatto e diffuso dal Centro sviluppo trasporto aerei, che ho l'onore di presiedere:

- 1) mentre nel 1937, anno di punta del movimento turistico per via marittima, su 100 turisti stranieri, giunti in Italia per le vie del mare e del cielo, 93 sbarcarono nei porti e solo 7 negli aeroporti; nel dopoguerra il rapporto si è capovolto, e contro 36 turisti stranieri sbarcati nei porti italiani nel 1951, ben 64, circa il doppio cioè, sono sbarcati negli aeroporti;
- 2) l'aeroporto civile internazionale di Roma-Ciampino, che ha accentrato nel 1948 il 31 per cento del traffico internazionale di passeggeri dei tre più importanti scali internazionali italiani i porti di Genova e Napoli e l'aeroporto stesso di Ciampino nel 1951, e cioè dopo solo tre anni, ha visto salire la sua partecipazione al 41 per cento del totale.

È questo uno degli argomenti che mi induce ad affermare che l'importanza rivestita dal turismo internazionale per il nostro Paese va considerata, in sede aeronautica, più attentamente di quanto finora non si sia fatto.

È interesse indubbio della collettività, e quindi dello Stato, assicurarsi queste ricche correnti di traffico fin dall'origine, coltivarle e allargarle il più possibile con una efficiente aviazione mercantile. La valuta pregiata che in tal modo potrebbe essere acquisita dall'economia italiana ripagherebbe lo Stato dello sforzo da compiere per realizzare gradualmente l'auspicato potenziamento.

Per quanto riguarda la possibilità del traffico all'interno, la peculiare configurazione geografica e orografica del nostro Paese fa sì che le comunicazioni tra molti centri importanti o di promettente e forte sviluppo già risultano lente rispetto alle attuali esigenze commerciali. L'aereo è, e resterà, il solo mezzo di trasporto che consenta: a) di effettuare in una stessa giornata viaggi di andata e ritorno tra i centri più lontani della penisola, tra la penisola e le isole e tra le isole tra loro; b) di realizzare un servizio postale aereo per il recapito di

27 Maggio 1952

lettere e pacchi nella stessa giornata tra le più lontane città del territorio nazionale.

Nessuno di noi, soprattutto chi, come me, vive ed opera nella sfera economica, può sottovalutare la portata di queste caratteristiche del trasporto aereo a vantaggio del futuro progresso economico e sociale del nostro Paese.

Si legittima quindi l'esistenza della diffusa apprensione che l'indagine condotta dalla Commissione ha rilevato e che è stata ed è la stessa apprensione, da me altre volte manifestata, sullo stato di arretratezza dell'aviazione civile italiana, nonchè della altrettanto generale convinzione sulla necessità che siano rettificati con una lungimirante politica gli squilibri determinati dalla nostra decadenza aeronautica, venuta di pari passo con l'altrui perfezionamento e destinata ad accentuarsi a mano a mano che all'estero si andranno risolvendo i problemi economici, oltre che tecnici, del nuovo mezzo di trasporto.

La logicità di un intervento dello Stato in questo settore deriva dagli stessi motivi per i quali lo Stato medesimo, a mezzo di leggi, regolamenti, tariffe, concessioni, sovvenzioni e altresì dirette iniziative, è intervenuto e continua ad intervenire in favore dei trasporti terrestri e marittimi nazionali. Anche qui lo Stato, prescindendo dagli interessi particolaristici dei singoli, ma in rapporto alla utilità economica generale e alle alte responsabilità che comportano i servizi aerei, nonchè ai riflessi da essi esercitati sulla capacità di resistenza e di difesa del Paese, (argomento di gran peso questo, per quanto prima detto), deve elaborare un proprio programma di politica aeronautica civile e individuarne poi le modalità, i mezzi finanziari e gli organi cui affidarne la realizzazione.

Allo Stato vanno già — seppure in misura non molto avvertita e palese — cospicui cespiti diretti e indiretti derivanti dal traffico aereo facente capo al territorio nazionale: tasse aeroportuali, entrate doganali sulle merci in arrivo per via aerea e sui combustibili e lubrificanti per aereo, tassa e soprattassa di posta aerea, tasse e imposte varie sugli introiti provenienti dai turisti giunti per via aerea, ecc.

Ai vantaggi diretti e indiretti, che ho in precedenza indicato, non ha fatto riscontro, fino ad oggi, nei confronti dell'aviazione civile italiana una adeguata azione propulsiva da parte dello Stato. Questa azione dovrebbe identificarsi in un più equo riparto delle spese pubbliche, nel quadro di un coordinamento dei trasporti aerei e di superficie che tenga conto della individuale complementarità funzionale di ciascun sistema. Ciascun sistema di trasporto non può infatti ulteriormente prescindere dagli altri, in quanto non soddisfa da solo a tutte le esigenze della vita moderna. Laddove l'utilità di un mezzo venga a flettersi o a cessare per ragioni economiche e tecniche, è dunque necessario che si stabilisca la saldatura con gli altri mezzi di più utile impiego.

Colgo, a questo proposito l'occasione, per dire al Governo, che se fosse vera la notizia apparsa su il giornale « 24 ore » del 18 maggio 1952, che esso intende ritirare il disegno di legge sul Consiglio superiore dei trasporti, per meglio adeguare la sua composizione alle necessità dei trasporti, sarebbe questa la volta buona per includervi una equa rappresentanza dei tecnici e degli utenti del mezzo aereo.

Se poi pensiamo che questo è il periodo di assetto della rete aerea mondiale, la quale, una volta stabilita, pochi mutamenti potrà subire nelle sue direttrici fondamentali e nei suoi scali — la storia della marina mercantile insegni — si può dedurre che escludersi oggi significa rimanere esclusi definitivamente da un'attività che, se a prima vista appare costosa, è capace di produrre ricchezza con una rapidità e in misure maggiori che non le altre attività di trasporto.

La Commissione nel corso della sua indagine e dei suoi studi ha affrontato anche numerosi problemi basilari dell'aviazione civile e tra questi quello dell'industria (di cui tratta anche con chiarezza ed obbiettività il nostro relatore), che si è potuto constatare essere in grado, già fin d'ora, di produrre parti di aeroplani di piccolo e medio tonnellaggio e a medio raggio di azione, motori alternativi di media potenza e parte degli accessori e degli strumenti, numerosissimi oggi e necessari, all'altezza di quelli prodotti dai concorrenti stranieri. Si è confermata l'idea che l'aggiornamento della tecnica aeronautica può essere inizialmente facilitato ricorrendo alla produzione su licenza, e ciò per rendere attuale una possibilità potenziale che esiste e per colmare quell'enorme distacco nel

DISCUSSIONI

27 Maggio 1952

quale siamo piombati a causa degli eventi bellici, anche per questo verso, funesti al nostro Paese. È chiaro che in questo campo lo Stato, nella superiore visione dei problemi e delle esigenze della vita nazionale, non deve perdere di vista la possibilità di futura emancipazione di questo settore dell'industria italiana, che è quanto mai adatta al nostro Paese avendo per caratteristica la prevalenza della mano d'opera sulle materie prime, tra le quali primeggia l'alluminio, del quale non esiste un vero problema di rifornimento. Ma dove la Commissione si è soffermata con particolare cura, è stato nell'indicare al Governo quali sono le vie che esso deve battere per portare a compimento l'opera di avere finalmente, come uno Stato moderno, una aviazione civile. L'indagine condotta sulla necessità di un costante ed attivo interessamento dello Stato ha portato ad unanimi conclusioni: tutti i settori e i servizi dell'aviazione civile lo esigono e lo Stato deve, subito, passare a veri atti di intervento diretto ed indiretto nell'intento di garantire il massimo soddisfacimento delle utilità collettive di cui l'aviazione è capace.

Una maggiore cautela nella conclusione degli Accordi internazionali che dovrà essere di « moderato protezionismo » dovrà far meditare altresì che noi non possiamo adagiarci in una politica aviatoria esclusivamente « recettiva », ma dobbiamo potenziare le nostre infrastrutture anche, e soprattutto dirò, a favore delle nostre compagnie aeree.

L'infrastruttura italiana, è stato autorevolmente sottolineato dalla Commissione, ha una singolare ed eccezionale caratteristica di essere una « via militare » aperta al traffico civile: tale anormale situazione, privando l'aviazione civile di un elemento costitutivo essenziale, non è soltanto fonte di inevitabili inconvenienti, ma va modificata « invertendo la tendenza », come si dice in termine tecnico.

Occorre poi dotare i campi di impianti per il volo notturno (che saranno causa di miglio-ramento dei traffici) assicurare l'efficienza dei servizi complementari, permettendo così l'intensificazione delle frequenze e l'estensione della volgarizzazione del viaggio aereo, esaminando presto la possibilità di dotare l'Italia di elicotteri, le cui prestazioni, che hanno del miracoloso, sono state opportunamente prospettate

dal nostro relatore, su unanime parere della Commissione (Difesa), e i cui problemi e sviluppi sono stati trattati nel Convegno del volo verticale tenuto lo scorso anno presso la Fiera di Milano.

Le due attuali compagnie di trasporto aereo regolare, superstiti della fatale concentrazione e non voglio toccare qui ancora questo argomento così scottante sulla bontà o meno dell'indirizzo, da me personalmente condiviso nel fine (ma non nel modo) devono essere aiutate, sorrette, protette, anche perchè tutti gli Stati fanno così.

Bisogna aiutarle dando loro basi e aeroporti efficienti, permettendo loro (concedendo garanzie o fondi) di migliorare la consistenza quantitativa e qualitativa della flotta aerea; problema urgente e basilare sul quale la Commissione d'indagine sull'aviazione civile insistette presso il Governo anche con un memorandum dello scorso autunno; sorreggerle concedendo integrazioni ai bilanci di certe linee di interesse nazionale che si dimostrino passive o incitandole, con questo mezzo, ad istituirne di nuove, che sono necessarissime.

Proteggerle infine dalla concorrenza straniera, soprattutto se esse stesse, o lo Stato, troveranno il mezzo di ridurre le partecipazioni e gli apporti finanziari entro i normali limiti di legge, eliminando questi residui di clausole, che non voglio definire, e che ancora gravano a favore di enti stranieri.

Tutta una serie di altri problemi sono stati toccati dalla Commissione d'indagine: problemi tutti importantissimi; basterebbe citare quello della posta aerea, dei servizi di seconda classe, delle scuole, della legislazione nella quale, competentissimo, molto spesso si intrattiene il collega Carboni; ma uno su tutti ricorderò ancora: quello dell'organo di Governo che deve presiedere ai servizi dell'aviazione civile, per dare ad essa, come testualmente dice il quesito sottoposto alla Commissione, « un incremento dei traffici effettivo e duraturo ». Il Senato ricorderà come già in questa Aula, ed altrettanto fu fatto nell'altro ramo del Parlamento da colleghi deputati, io proponessi il problema come essenziale, come quello che condizionava e condizionerà l'avvenire della nostra aviazione civile. Forse avrò allora posto il problema con il coraggio, talvolta non avveduto di tutte le fac-

DISCUSSIONI

27 Maggio 1952

cie della questione, dei neofiti, e coll'intemperanza dei giovani, ma sono orgoglioso di affermare oggi che l'indagine condotta dalla Commissione e il suo voto in proposito confermano la bontà e la verità della tesi da me sostenuta.

Si è potuto accertare infatti che la presente struttura della Direzione dell'aviazione civile. presso il Ministero della difesa, della Direzione, dico, perchè gli uomini sono fuori questione, non offre alcuna possibilità pratica per sollecitare e svolgere una politica aviatoria in senc al Governo e di fronte al Paese. Si è infatti rilevata la difformità dei compiti, dei presupposti e dei fini del Ministero della difesa da quello che dovrebbe essere l'organo che realizzerà una politica dell'aviazione civile, una politica di uno dei rami dei trasporti. La maggioranza delle risposte, i quattro quinti circa, nel prospettare diverse soluzioni per la creazione di questo organismo, considera infatti necessario, in ciò confortando l'unanime parere dei sedici commissari, la separazione del nuovo ente dal Ministero della difesa.

L'esame lungo ed approfondito dello scottante problema ha messo in rilievo infatti che questo organismo deve avere un proprio bilancio, una organizzazione centrale e periferica con personale proprio ed una competenza specifica, piena ed esclusiva, su tutte le attribuzioni dello Stato in materia di aviazione civile.

Da ciò le conclusioni. Come soluzione organica e definitiva, la creazione di un Ministero dell'Aviazione Civile, che realizza unitariamente e completamente i requisiti sopra specificati, che risponde ad esigenze tecniche funzionali ed amministrative, perchè è evidente che il complesso delle attività inerenti al più moderno e rapido mezzo di trasporto, anche se per oggi non importantissimo, debbono essere inquadrate al pari degli altri servizi di trasporto in un dicastero entro il quale si formeranno quelle esperienze, quelle tradizioni e quei provvedimenti che daranno nuova vita e nuovo sviluppo all'aviazione civile. La Commissione ha previsto le ricorrenti obiezioni che si muoveranno, forse anche in questo Alto consesso, al suo deliberato; ma essa, a parte la concludenza o meno di queste obiezioni, ha espresso il suo netto avviso, che io oggi ho l'onore di sottolineare, che l'aviazione civile costituisce un fatto nuovo nella moderna economia degli Stati, un fatto

così importante che interferisce in tutti gli aspetti e le esigenze di carattere politico militare e sociale e che ad esso bene spetta di avere uno strumento giuridico, amministrativo e tecnico degno della sua importanza. Sulla scorta degli elementi raccolti si è voluto però offrire anche al Governo la via per fare presto questa trasformazione dell'organo di comando, giudicata pregiudiziale dalla Commissione, e si è suggerito quale « mezzo al fine » di istituire rapidamente quell'Amministrazione Speciale per l'Aviazione civile per la quale esiste già un elaborato disegno di legge, che la Commissione ha considerato non solo corrispondere, nelle sue linee essenziali ai requisiti richiesti di autonomia di funzione, autonomia di bilancio, esclusività di competenza, ma ha anche assicurate nelle prevista costituzione dei suoi organi attivi, consultivi e di controllo, tutte le possibilità di dare all'aviazione civile un primo organo direttivo, a sè stante, con tutti i vantaggi inerenti e conseguenti, già illustrati in precedenza.

Questa soluzione presenta il vantaggio di fare presto (e non è poco); di poter essere agevolmente inquadrata senza soluzione di continuità nell'ambito dell'auspicato Ministero dell'aviazione civile, o, se si volesse guardare più lontano, fino alla riorganizzazione di tutti i Dicasteri, in quel Ministero unico dei trasporti verso il quale, per mio conto, mi dichiaro diretto, senza tener conto che questa Amministrazione speciale, restando in un primo tempo, nell'ambito del Ministero della difesa, toglie un altro argomento agli avversari dell'avvio alla soluzione definitiva e regola, attraverso accordi e contratti, i problemi importantissimi degli aeroporti e delle telecomunicazioni che resterebbero unitariamente regolati.

Onorevoli colleghi, ho voluto darvi alcuni cenni sostanziali benchè concisi (anche se la mia esposizione a qualcuno sarà sembrata lunga) delle importantissime risoluzioni e indicazioni della Commissione di indagine e di studio dell'aviazione civile. Spero che coloro che mi hanno ascoltato, e primo fra tutti il Ministro, che ringrazio ancora una volta, per la fiducia dimostrata alla Commissione ed in linea particolare a me, vorranno concludere col nostro relatore che l'elaborato della Commissione va accuratamente e profondamente esaminato in

DISCUSSIONI

27 Maggio 1952

sede opportuna e che gli importanti documenti che lo compongono vanno stampati per poter essere di guida, di consiglio, o motivo di studio e di critica a tutti coloro che amano e credono nell'aviazione civile italiana.

Sono certo che finalmente il Governo, fra i tanti suoi compiti e doveri, ascolterà la voce del Senato della Repubblica italiana e dedicherà anche a questo problema le sue cure e le sue attenzioni, rendendosi una volta di più benemerito al presente e all'avvenire del nostro Paese. (Applausi dal centro e dalla destra. Congratulazioni).

PRESIDENTE. È inscritto a parlare il senatore Cornaggia Medici. Ne ha facoltà.

CORNAGGIA MEDICI. Onorevole signor Presidente, onorevole signor Ministro, onorevoli colleghi, nel prendere questa sera, nel Senato della Repubblica italiana la parola, intendo prenderla non tanto come senatore, diciamolo francamente, come indegno membro di questa Alta Assemblea, ma piuttosto come aviatore: desidero in modo particolare essere fedele ad un motto di Ambrogio, Console di Dio, il quale ci ammoniva « che niente è più urgente quanto ringraziare ». Desidero, questa sera, ringraziare i Ministri dell'aeronautica, voglio ringraziare il ministro Sandalli, i ministri Gasparotto e Cingolani, voglio ringraziare, in modo particolare l'attuale Ministro della difesa, onorevole Pacciardi, e tutti i collaboratori suoi, militari e civili, per quanto è stato fatto per l'Aeronautica « onde risorgesse dalle ceneri ».

Signori senatori, forse solo gli uomini del cielo hanno potuto avvertire quale giornata tragica è stata la giornata nella quale, agli uomini più liberi, è stato imposto di adempiere ad un dovere di cui forse sentivano l'inutilità, ma che hanno continuato a compiere ovunque, sopra il mare, sopra la terra, nell'alto, nel medio e nel basso cielo, nel volo radente, per rimanere fedeli soltanto al loro dovere. Ed è venuta poi una giornata, una giornata luminosa per la storia dell'aeronautica, la giornata nella quale questi aviatori hanno sentito che potevano servire l'Italia finalmente libera e servire l'Italia per la sua libertà e il suo avvenire! Ma, ahime, nel giorno in cui si verificava questo evento (che coronava i sogni di quelli che volevano, sì servire il Paese e rischiare per il Paese, ma volevano servirlo per la libertà), di quello che

erano i velivoli e la stessa consistenza degli equipaggi ben poco rimaneva perchè la più parte avevano offerto a Dio le loro giovani vite, perchè erano stati smantellati i nostri aeroporti, perchè i nostri velivoli erano rimasti quanto mai arretrati, in quel cammino così veloce del progresso verso l'avvenire, cui la scienza e la tecnica recano, ogni giorno, un contributo maggiore. Eppure questi pochi aviatori hanno sentito di aver trovato delle anime che continuavano a credere nel loro valore e nell'avvenire dell'aeronautica italiana, di quella aeronautica italiana che saluta in Leonardo da Vinci il suo più alto precursore, che saluta nel Barsanti (per il motore a pistone) il primo realizzatore sicchè è stato consentito il volo del più pesante dell'aria; che saluta in Volta e nel suo genio colui dal quale è scaturita la scintilla che ha consentito la conquista dei cieli, e che saluta infine in Marconi la guida più sicura del volo.

Un senso di sgomento, dico, avevano sentito gli aviatori e sentiamo che in questo vespero di maggio (che cade poco lontano da quel giorno del maggio 1910, quando il primo aeroplano italiano, costruito da Caproni, si levava dalla Malpensa in volo), possa essere detta una parola di gratutudine ai credenti nell'aeronautica. ai credenti nell'aeronautica militare che deve essere sempre al servizio della pace, mai della guerra, ai credenti nell'aeronautica militare che deve essere al servizio della vita e mai triste serva della morte! Ma noi sentiamo, per quel senso politico realistico che deve invadere e dominare il nostro spirito, sentiamo che nelle condizioni attuali del mondo non è possibile che quella più ampia porta, quella del cielo, rimanga aperta. Occorre che questa porta sia tutelata ed allora salutiamo i nostri cacciatori, che appartengono ad una specialità che si chiama difensiva, ma che è necessariamente anche offensiva se non nella sua tipica natura nella sua destinazione futura, salutiamo in tutti i nostri piloti, negli equipaggi, negli umili motoristi, nei montatori, nei radiotelegrafisti, negli armieri, salutiamo il baluardo più sicuro della difesa della libertà e della democrazia in Italia. Vada, da questa tribuna, a tutti i morti che sono caduti sperando, a quelli che non hanno mai perduto la fede, vada da questa tribuna a quelli che hanno subìto le ore dolorose della vigilia, quando sembrava che tutto fosse per-

27 Maggio 1952

duto, la testimonianza d'amore e d'ammirazione del Senato della Repubblica italiana; vada agli aviatori d'Italia la certezza che essi saranno sempre presenti al nostro cuore e che riceveranno sempre da noi una tutela perchè sia consentito loro di essere, nel più alto cielo, la scolta della libertà e della democrazia italiana. (Vivissimi e prolungati applausi da tutti i settori).

Onorevoli colleghi, ad un Governo il cui Capo infinitamente ammiro e che anche oggi, all'estero, è colui al quala si deve l'inserimento del popolo italiano nella vita dei liberi popoli, va, dico, al nostro Governo la testimonianza che ha fatto tutto quello che poteva fare in condizioni di bilancio terribili, perchè l'aviazione militare risorgesse. Sappiamo che le disponibilità sono quelle che sono ed il reperire dei soldi, in un Paese come il nostro che è privo di miniere, che non ha neppure il mare pescoso di altre zone del mondo, dove la stessa agricoltura deve essere continuamente catalizzata perchè produca, è qualcosa di terribilmente difficile, soprattutto di fronte ai molti problemi - per rimanere nel nostro settore della Difesa — come quelli della Marina, che salutiamo con infinito rispetto ed amore, come quelli dell'Esercito che pur ricordiamo per il suo silenzioso eroismo.

Il Governo ha fatto tutto quello che poteva, il Parlamento ha fatto tutto quello che poteva; ma dobbiamo avere il coraggio di dire questo solo; che forse Napoleone Bonaparte è stato proprio battuto perchè un giorno non ha creduto nella propulsione a vapore ed ha voluto rimanere attaccato alla vela. Bisogna che ci distacchiamo dai concetti tradizionali e guardiamo avanti. Bisogna che pensiamo che il progresso aeronautico non è solo progresso che riguarda l'incremento delle velocità, ma verrà un giorno, lo possiamo dire, nel quale il cielo sarà quasi oscurato dall'ombra delle ali dei velivoli civili. È fatale, signori senatori, che l'Aviazione abbia a prendere, parlo dell'aviazione civile soprattutto, uno sviluppo sempre maggiore. C'è stata fino ad ora la tendenza in Italia a voler portare avanti, in parallelo, le esigenze dell'Aviazione militare con le esigenze della Aviazione civile. Mi permetto di dire, rispettosamente, che sono due campi che hanno in comune il luogo: il cielo; che hanno in comune

determinati mezzi, ma che sono realmente distinti. Chi penserebbe oggi di poter unificare il Ministero della difesa-marina con il Ministero della marina mercantile, od i raggruppamenti ferroviari dell'Esercito con le Ferrovie dello Stato? Sono elementi che evidentemente non si possono comporre ad unità e quindi dobbiamo preventivamente affrontare il problema dei nuovi organi di Governo, come diceva l'onorevole Caron (al quale voglio dire anche a nome degli aviatori tutta la gratitudine veramente commossa e sentita per quell'opera meravigliosa che la Commissione presieduta da lui ha compiuta, per quell'opera meravigliosa, sua e dei suoi collaboratori, compiuta per darci le soluzioni possibili del problema dell'Aviazione civile), dobbiamo affermare, ripeto, questa verità: che bisognerà finalmente separare i due organi.

Io riconosco che ci possano essere delle ragioni di tradizione contrarie a tale idea, ma è necessario che noi affermiamo che al più presto possibile l'Aviazione civile deve avere un governo proprio. Sarà un Alto Commissariato, sarà un Sottosegretariato più o meno autonomo — in quanto possa essere autonomo un Sottosegretariato che faccia, per certe esigenze, capo ad un Ministero — ma a questa separazione dovremo arrivare necessariamente.

Oggi il Ministero della difesa è diretto da un uomo meraviglioso, al quale va tutta la espressione della mia rispettosa simpatia e della mia profonda ammirazione; esso ha però dei compiti così vasti e così vari, che riguardano il cielo, il mare e la terra, che non è più possibile possa perseguire anche la soluzione di determinati problemi, i quali pure diventano ogni dì più difficili a risolversi.

Per quel che riguarda l'Aviazione militare, necessariamente resterà alla Difesa. Pare proprio che la tecnica militare moderna si orienti sulla esigenza di un Ministero unico della difesa, che sia ripartito secondo l'ambiente nel quale le forze armate operano: il cielo, il mare, la terra stessa. Pare a me che il Ministero dovrà perseguire, circa l'Aviazione militare questi scopi: innanzi tutto, creare nelle giovani generazioni l'amore del volo; dovrà il Ministero (parlo del Ministero della difesa) rianimare i nostri progettisti, dovrà dire a loro che non è possibile che essi credano di essere dei

27 Maggio 1952

superati, in eterno. Noi pensiamo di poter essere dei vinti sul terreno della tecnica e nel campo industriale, ma l'Italia non può confessare di essere vinta in quello che è un campo, nel quale Dio le ha voluto — per così dire — aprire una larghissima possibilità; intendo dire nel campo dell'ingegno. All'ingegno italiano, onorevoli colleghi, continuiamo a credere in umiltà; continuo a crederci io, che l'ingegno — per quanto mi concerne — non so neanche dove sia di casa; continuo io a credere ad un genio inventivo, ad un genio applicativo del popolo italiano.

Bisognerà, poi, che tutto quello che può essere fatto sia fatto, perchè il Ministero della difesa-aeronautica possa valersi di tutte le infrastrutture, delle costruzioni necessarie e sufficienti, perchè veramente la nostra aviazione sia qualcosa di efficiente. Altrimenti quel sogno, cui mi rifacevo dianzi, quando concepivo quèsti « arcangeli della novella etade » come i vigilanti, nell'altissimo cielo sulle fortune, sulle libertà e sulla vita della Patria, sarebbe un sogno che non avrebbe possibilità di realizzazione.

E vengo, onorevoli colleghi, al problema dell'aviazione civile. Questo è un problema, oggi importantissimo in tutti i Paesi, ma vorrei dire che ha un'importanza eccezionale nel nostro Paese, che essenzialmente deve essere meta e punto di partenza del turismo. Vorrei dire poi che, se è vero che Roma è caput mundi, da qui ci deve essere un moto centrifugo verso tutto il mondo; ma verso Roma, verso l'Italia, ci deve essere anche un moto centripeto. Come si può oggi pensare di venire a Roma o di andare da Roma verso altri Paesi, se non valendosi di un aeroplano? I parametri sono impressionanti al giorno d'oggi: l'uomo d'affari, il lavoratore che ha poco tempo a disposizione, come potrebbe ad esempio andare a visitare l'America — parlo dell'America meridionale — impiegando circa 18 giorni di navigazione, quando è possibile invece andarvi in 18 ore per via di cielo? C'è una dispersione di tempo che non è più tollerabile nella vita moderna; ed esaminando i costi ci accorgiamo che non sono poi così differenziati. Allora, se è vero che il popolo italiano ha avuto il dono di poter offrire lo spettacolo di incantevoli golfi — niente di più nobile e bello del golfo stupendo dal quale ebbe la vita il nostro onorevolissimo Presidente, niente di più bello degli incanti partenopei — dei nostri monti, dei nostri laghi, di quest'Italia, sintesi di bellezze incomparabili, di quest'Italia che bisogna avvicinare alle altre parti del mondo, d'altra parte occorre che questo avvenga mediante la creazione di tutti quegli elementi che rappresentano l'ospitalità aerea.

Parliamo con franchezza, l'ospitalità aerea non è solo rappresentata dagli elementi di conforto che si hanno a disposizione allorchè il proprio aereo posa le ruote sul cemento dei nostri aeroporti, l'ospitalità è qualcosa di più vasto, è il predisporre dei servizi di guida aerea sempre più sicuri, è la moltiplicazione degli aeroporti, perchè c'è ora questa tragedia, cioè che se ad un dato momento i motori si fermano oggidì non è più possibile pensare che l'atterraggio avvenga in due o trecento metri. Adesso non è più lecito atterrare, come si dice in gergo tecnico, in secondo regime, fermando cioè l'aeroplano, per esempio, su un piccolo campicello, tra i vigneti, della nostra ubertosa e collinosa Toscana. Oggi. per non fracassarsi al suolo, è necessario disporre di piste di 2.300-2.500 metri, e quindi dovremmo predisporle in misura sempre maggiore, lungo la penisola. Grosso problema giuridico ed economico codesto, perchè è necessaria l'espropriazione di terreni e la loro acquisizione, e significa inoltre avere intorno a queste piste quelle zone di sicurezza che consentano l'atterraggio e il successivo decollo.

A queste esigenze dobbiamo guardare ed ecco perchè invochiamo un Ministero ad hoc che abbia a preoccuparsi anche delle funzioni turistiche della nostra aeronautica, facendo sì che gli uomini e le donne del mondo sentano il desiderio di venire a noi per le vie aeree.

Abbiamo, poi, il problema delle costruzioni che non è certo di minore portata. Ho accennato prima al genio italiano. Inaugurando l'aeroporto dedicato alla memoria di quel grande aviatore che fu Arturo Ferrarin ho avuto modo di vedere tutti i costruttori italiani e di avvertire dalla loro parola, come aspettino che venga il giorno della loro ripresa, nel quale Gabrielli, Rosatelli, Marchetti, Zappata e tutti gli altri possano nuovamente allinearsi in confronto dell'estero. Lo Stato spende quello che spende per le strade, per le ferrovie, per la

27 Maggio 1952

marina mercantile e noi quando esaminiamo il bilancio, mi riferisco alla relazione del mic amico, onorevole Casardi, ci accorgiamo che quello che è stanziato per l'aviazione civile è uno stanziamento di contorno, è qualche cosa che può servire perchè la strumentazione a terra sia più o meno efficiente. Bisogna fare una nuova politica aeronautica, che non so quando potremo cominciare a fare perchè è legata alle disponibilità del bilancio. Ma bisognerà farla, perchè, come diceva l'onorevole Caron, altrimenti noi saremo tagliati fuori, per sempre. Noi discendenti di Leonardo, di Volta, di Marconi, noi saremo tagliati fuori perchè verrà un giorno in cui la supremazia degli altri sarà tale che tentare di rincorrerli diventerà una ipotesi di difficilissima realizzazione.

Ed allora, signori senatori, questo problema lo dovremo necessariamente affrontare come e appena potremo. Sono sicuro che le maestranze italiane, le maestranze dei nostri cantieri navali, che si sono spesso trasformate, come è accaduto a Napoli ed a Monfalcone, in maestranze di cantieri aeronautici, le maestranze di Torino e Milano ritorneranno, con fervore, a questa opera. In un primo tempo forse potremo semplicemente riprodurre valendoci delle concessioni di brevetti che ci saranno fatte. Ma, in un tempo successivo, faremo qualche cosa di meglio perchè abbiamo questa certezza della genialità del popolo italiano che non si limita solo ai progettisti, ma risiede, soprattutto, nell'umile gente di questo popolo meraviglioso che ha un senso artigianale ed artistico della vita come nessun altro popolo!

E poi, onorevoli signori, dovremo ricordarci anche degli uomini che volano, dovremo provvedere a loro perchè lo stato economico sia adeguato al rischio enorme che ogni giorno incontrano, rischio personale e rischio di responsabilità. Dovremo ancora domandarci se non sia il caso che, in linea previdenziale, si vada incontro alla gente dell'aria la quale logora il proprio organismo e percepisce i non lauti emolumenti dello stato di previdenza con ritardo. Pensiamo, però, che sarà necessario fare subito qualche cosa anche per realizzare l'unità spirituale e morale del popolo italiano.

Quando Giovanni Papini ha rappresentato

il nostro Paese, lo ha rappresentato come una quercia che si protende verso il mare, così egli ci dava una immagine poetica, ma indicava due altre tremende condizioni del nostro suolo: l'eccessivo allungamento dell'Italia, per il quale forse un fratello o una sorella di Palermo si sente troppo lontana da una sorella o un fratello di Udine o di Torino — non lontana per l'amore, ma lontana per la mancanza della possibilità di conoscenza, perchè i chilometri sono quelli che sono — e poì, come ricordava l'onorevole Caron, l'andamento orografico d'Italia, per il quale le strade costano e si cammina lenti, perchè bisogna salire, scendere e spesso curvare, fa sì che il popolo italiano sia diviso. Bisogna che noi avviciniamo in un duplice senso il popolo italiano; lo avviciniamo nella velocità e lo avviciniamo attraverso l'economicità del mezzo. Non c'è nessun Paese nel quale l'aeroplano, che ha innumeri vie predisposte nel cielo, possa essere più conveniente che in Italia. In altri Paesi, dove le pianure sono sterminate, le autostrade potrebbero in parte sostituire l'aeroplano, ma nel nostro Paese, se vogliamo soprattutto portare vicino al suo cuore le due grandi isole che amiamo, l'aeroplano dico diventa l'unico mezzo del domani!

Allora, onorevoli colleghi, vorrei concludere queste mie parole che ho voluto pronunciare per rendere una testimonianza di gratitudine a chi si è occupato del Ministero della difesa e per esaltare l'eroismo, il sacrificio degli uomini dell'aria, militari e civili; queste mie parole che vorrei giungessero a loro come un grido di speranza, le vorrei ripeto concludere in questo modo: trovi il Governo d'Italia, questo Governo italiano che ha fatto, in pochi anni, quello che altri hanno forse solo pensato. trovi, con la collaborazione entusiastica dei due rami del Parlamento, la possibilità di risolvere integralmente il problema aeronautico, il problema aeronautico militare, che è problema di vigile scolta sulle fortune della Patria, il problema dell'aeronautica civile che vedo come il grande mezzo per avvicinare l'Italia al mondo e il mondo all'Italia e per fare degli italiani una autentica unità. Così sembra a noi che un'altra volta la luce di una nuova civiltà ci venga dal cielo, con i nuovi

27 Maggio 1952

arcangeli. (Vivi applausi dal centro e dalla destra. Molte congratulazioni).

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

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore. CASARDI, relatore. Onorevole Presidente. onorevoli colleghi, io devo anzitutto ringraziarvi di aver talmente facilitato il mio compito con una assenza quasi completa di quelle che si sogliono chiamare obiezioni. Ciò nonostante non voglio rinunciare all'onore e, mi permetto di dirlo, al piacere, di intrattenervi per pochi minuti su quello che è l'argomento di oggi, così importante per tutti. La relazione della Commissione s'inizia con un accenno ed uno spunto politico su alcuni argomenti sui quali si è brillantemente intrattenuto il senatore Galletto, spaziando anche nel campo della strategia, con competenza, in un discorso che ci ha molto interessato. Su ciò non aggiungo altro. Non è nemmeno necessario intrattenerci a lungo sulla politica, dato che oggi il Presidente del Consiglio, Capo del nostro Governo. è a Parigi per un avvenimento di grande importanza per l'Italia, che riguarda la Comunità per la difesa europea. L'avvenimento parla da sè.

La relazione accenna al trattato di pace, in parte decaduto, ma su questo tornerò più tardi. Adesso permettetemi di intrattenervi brevemente su alcune precisazioni circa le cifre generali del bilancio, e delle parti di cui si compone. Io lo raffigurerei come un parallelepipedo, con le cifre incolonnate sulle sue varie facce. Su una di queste abbiamo il bilancio normale che ha la sua parte ordinaria e straordinaria; su di un'altra le cifre riguardanti gli stanziamenti della legge n. 402 del maggio 1951 relative al primo bilancio straordinario di potenziamento, che si esaurisce nel prossimo esercizio con l'ultima parte di 50 miliardi: ed infine la metà dello stanziamento straordinario contemplato dalla legge n. 2182 che discutiamo oggi: questa metà, in 125 miliardi, è già inclusa nel bilancio che stiamo discutendo, mentre la seconda metà farà parte dell'esercizio 1953-54. Vi è poi l'ultima faccia del prisma che contiene cifre che non possiamo leggere perchè va riferita agli aiuti a noi dati dagli Alleati, in armi, in munizioni, in materiale bellico; cifre di carattere riservato su cui forse potrà, se lo riterrà opportuno, dirci qualche parole l'onorevole Ministro della difesa.

L'aumento dello stanziamento del bilancio normale dal passato esercizio ad oggi, per quello che riguarda le spese militari soltanto, raggiunge la cifra di 7.202.700.000; comprendendovi anche le spese non militari si arriva 7.642.700.000 lire. L'aumento complessivo, tenuto conto cioè del bilancio normale, del bilancio legge n. 402 e del bilancio legge n. 2182, passa da 435 miliardi 557 milioni e 300 mila lire dell'esercizio in corso a 518 miliardi 200 milioni di lire con una differenza quindi di 82 miliardi 642 milioni 700 mila lire. Questi sono i capisaldi, le cifre basilari del bilancio.

Devo aggiungere che nella relazione non è stato riferito, perchè non pervenuto in tempo. il parere della Commissione finanze e tesoro sul bilancio e sulla sopra citata legge n. 2182. Lo leggerò ora: « L'onere recato da un provvedimento in esame che viene definito "potenziamento della difesa nazionale" è iscritto al capitolo 296 dello stato di previsione del Ministero della difesa per l'esercizio 1952-53 per 125 miliardi gravanti su tale esercizio e pertanto la Commissione finanze e tesoro non ha nulla da osservare per la parte finanziaria. La Commissione ritiene necessario che quando codesta somma sarà distribuita nei titoli e nei capitoli sia data notificazione alla Commissione della difesa e per conoscenza alla Commissione finanze e tesoro ». Con ciò riparo ad una involontaria omissione.

Ed ora, onorevoli colleghi, un rapidissimo sguardo alle tre Forze armate, per quel che riguarda alcuni punti che ritengo di particolare importanza.

Per l'Esercito noi ci siamo soffermati sul problema logistico, soprattutto, che richiede disponibilità di materie prime ed adeguate attrezzature industriali. È noto come le due cose vadano di pari passo. Il problema logistico, il problema tecnico ed il settore industriale sono alla base del potenziamento dell'Esercito.

La questione della difesa contraerea. Nelle assegnazioni di bilancio vediamo stanziamenti per la difesa delle tre Forze armate nel senso che le tre Forze armate devono in un certo modo provvedere anche alla difesa contraerea

27 Maggio 1952

propria. Evidentemente la Marina e l'Aeronautica per le proprie basi e l'Esercito per quelle che sono fortificazioni, opere dell'Esercito, reparti operanti. Questo è un nuovo concetto destinato ad avere degli sviluppi. Per adesso le cifre sono relativamente modeste specialmente per ciò che riguarda la parte nazionale, perchè la difesa contraerea del Paese è cosa talmente seria, vasta e difficile che non potrà evidentemente essere assicurata con le cifre stanziate in questo stato di previsione.

Lo sviluppo organico dell'Esercito. Penso che l'onorevole Ministro vorrà dirci qualcosa di ciò che c'è di nuovo. Nella relazione è solo accennato ciò che riguarda la situazione attuale, nell'esercizio finanziario che ormai volge alla fine.

Importante in modo particolare è la questione dei quadri degli ufficiali. È stata recentemente approvata dalle due Camere del Parlamento una legge a questo proposito. Tale legge, come voi sapete, prevede degli aumenti da farsi, se ben ricordo, in un triennio, aumenti che porteranno a molte promozioni nei gradi superiori: da capitano a maggiore, in su. Vi sarà quindi un risucchio in alto che determinerà in basso dei vuoti; che andranno colmati come si può col reclutamento straordinario, col complemento, ecc. Ma non bisogna dimenticare che una delle più importanti cause (lo abbiamo scritto nella relazione e bisogna battere su questo argomento e quindi perdonate, onorevoli colleghi, se vi ritorno) della scarsa affluenza dei giovani si deve ricercare nel trattamento economico riservato agli ufficiali: trattamento inadeguato per le ragioni che abbiamo udite altre volte in quest'Aula, anche in occasione della discussione di altri disegni di legge, e che rappresentano una realtà. Ciò io dico non soltanto come relatore ma come militare. Auguriamoci che lo sganciamento di cui ha anche parlato il Presidente del Consiglio in uno dei suoi recenti discorsi, sganciamento da quella che è la burocrazia civile, diventi cosa che possa essere veramente attuata.

Sono dinanzi al Parlamento, come voi sapete, le due grandi leggi (grandi perchè sono di una mole imponente) riguardanti lo stato giuridico degli ufficiali ed il loro avanzamento. Quella relativa allo stato è stata proprio presentata oggi alla nostra Presidenza.

Specialisti. Questo è un dramma dell'Esercito! Gli specialisti erano preventivati in 30 mila unità; abbiamo attinto notizie al riguardo e dalla nostra indagine risulta che ciò che si è potuto ancora per il momento realizzare è di molto inferiore alle cifre previste. Anche per gli specialisti è inadeguato il trattamento economico. Come vedete, si ritorna sempre sullo stesso argomento.

Anche per ciò che riguarda l'addestramento dell'Esercito, si soffre per le ristrettezze di bilancio, ma molto si è fatto. Poichè il trattato di pace è da considerarsi, almeno per quanto riguarda le clausole militari, decaduto, speriamo che si possa ritornare in pieno alla istruzione premilitare che il trattato di pace non consentiva.

Ed ora due parole sulla Marina. Il bilancio della Marina è inadeguato, come inadeguato il bilancio dell'Esercito. Inadeguato è stato chiamato il bilancio dell'Aeronautica da due oratori che mi hanno preceduto.

Effettivamente oggi tutto ciò che riguarda la preparazione bellica costituisce quasi un lusso cui solo le Nazioni ricche possono riuscire veramente a far fronte. Ma naturalmente questo non deve escludere che ogni nazione debba potenziare nel miglior modo la sua difesa. Anche la Marina ha compiti numerosi e importanti sui quali è inutile ritornare in dettaglio perchè sono stati enumerati varie volte in quest'Aula, per far fronte ai quali occorrono forti stanziamenti. Ma esiste un argomento particolare, che pesa assai sul bilancio: sono i civili, sono gli operai. Si pensi che la Marina, nelle sue spese funzionali, prevede per il personale militare (bilancio normale, esercizio 1952-53) la spesa di lire 9 miliardi e 391 milioni, per il personale civile lire 20.914.000.000. Potrebbe fare a meno di gran parte degli operai che attualmente ha, ma qui entrano in guoco delicatissime ragioni sociali, sulle quali è superfluo che io mi intrat-

Certo è che quando si pone mente a questa cifra di 20 miliardi e 914 milioni, l'aumento previsto per la Marina in questo stato di previsione in 12 miliardi 943 milioni non rappresenta una grande cifra.

27 Maggio 1952

In linea generale i compiti della Marina sono noti: sono la difesa delle coste, la protezione dei convogli che devono portare al Paese annualmente 30 milioni di merci e materie prime (cifra molte volte ripetuta in questa Aula), per via di mare; sono l'apprestamento delle basi per la flotta nazionale, l'apprestamento delle basi per le flotte alleate, la difesa delle basi stesse, la collaborazione alla vigilanza costiera.

Sul problema delle basi ritornerò più tardi. Abbiamo basi che interessano precipuamente la nostra Nazione, quali quelle di Venezia, Ancona, Brindisi, Taranto, La Spezia e Napoli; e vi sono basi che interessano molto anche gli Alleati per la loro ubicazione, particolarmente in Sicilia ed in Sardegna, e cioè Cagliari, Trapani, Messina ed Augusta. Del primo gruppo di basi qualcuna potrebbe forse essere chiusa, poichè non sono tutte indispensabili ma anche per esse vi sono ragioni, specialmente sociali, che sconsigliano questo provvedimento.

Aeronautica. Sull'Aeronautica ha egregiamente parlato il collega Caron; non posso che associarmi a lui, come anche al senatore Cornaggia Medici, sull'esaltazione fatta dell'eronsmo dei nostri aviatori. Sappiamo quali sono le distruzioni avvenute nelle basi, nelle infrastrutture dell'Aeronautica, che hanno raggiunto il 90 per cento, e conosciamo le esigenze relative al nuovo materiale di volo che impongono piste lunghe 2.500-3.000 metri, piste in cemento (si costruiscono anche piste metalliche) e tutto il complesso di magazzini e depositi che debbono completare le basi aeree.

Quanto alla ripartizione delle assegnazioni del bilancio fra le tre Forze Armate non voglio entrare in particolari. Il nostro bilancio logicamente assegna una parte preponderante all'esercito, ed io non posso che associarmi a tale criterio perchè le nostre frontiere terrestri, e specialmente quella nord-orientale, meritano tutta la nostra attenzione. Mentre possiamo ricevere abbastanza rapidamente navi ed aerei dalle Nazioni alleate che ne sono ricche, non è facile, nè breve organizzare ed armare intere divisioni terrestri.

« Incrementare la sperimentazione » questo ha detto il senatore Caron. È una cosa molto importante sulla quale il senatore Panetti, nella sua alta competenza, si intrattenne lo scorso anno. Proprio in omaggio a tale principio la Commissione ha proposto un aumento di 800 milioni al capitolo 200 dell'attuale stato di previsione, che vengono ad esso trasferiti dal capitolo 155.

Onorevoli colleghi, vorrei per ultimo fermarmi su di un argomento particolarmente importante: il concetto apparso anche qua e là nei discorsi dei vari oratori riguardante l'importanza delle basi. La guerra moderna è in gran parte guerra di basi, basi dell'esercito, basi della marina, basi dell'aviazione. Per quanto riguarda l'esercito mi riferisco anche all'intervento del senatore Cerica, l'anno scorso, in occasione della discussione del bilancio della Difesa allorquando egli mise in rilievo l'importanza delle fortificazioni. Per la marina e per l'aeronautica si sa benissimo che cosa sono le basi. Il graduale aumento dell'importanza di esse è, a mio parere, dovuta anche agli aumenti delle velocità realizzati nell'epoca attuale. Quando pensiamo che Orazio Nelson per trovare la squadra francese incrociò qualche settimana in mare prima di sorprenderla, finalmente, ad Aboukir, alla fonda, coronando la sua lunga crociera colla memorabile vittoria, e quando si pensa che con un reattore adesso si percorre il Mediterraneo da Gibilterra all'Asia Minore in 4 ore, si comprende che non è necessario tener in continuità navi in mare ed apparecchi in aria.

I ricognitori sono velocissimi, gli apparati elettronici scoprono il nemico a grandi distanze, le telecomunicazioni sono sempre più perfezionate. Da ciò la facilità di accorrere, per azioni sia offensive che difensive, nel punto segnalato, al momento opportuno, senza spreco di energia e di mezzi. Ma le basi devono essere perfettamente attrezzate ed organizzate, potentemente difese da qualsiasi attacco.

Il Trattato di pace poneva limitazioni per le nostre difese; e sono quelle contenute negli articoli 47, 48, 49, 50. L'articolo 47 riguardava la fortificazione alla frontiera francese, che allo stato attuale, data la situazione politica militare. non ci interessa. Gli articoli 49-50 riguardavano la smilitarizzazione della Sicilia e la proibizione di opere fortificate in Sardegna fino a 30 chilometri dalle Bocche di Bonifacio. A me sembra che oggi quello che ci

27 Maggio 1952

interessa maggiormente è l'articolo 48 concernente il confine nord-est.

Non vedo alcuna ragione per cui non si debbano, oggi che consideriamo decaduto il traitato di pace, costruire fortificazioni al confine nord-orientale. Dico questo, onorevoli colleghi, perchè ritengo necessario fissare la mia e la vostra attenzione su di un argomento così importante e delicato. Sono sicuro però che l'onorevole Ministro della difesa pensa a tali esigenze. Anche per quanto riguarda la frontiera marittima dell'Adriatico il Trattato imponeva restrizioni importanti. Nella penisola salentina era vietata ogni ricostruzione di fortificazioni, nessuna base navale doveva esistere nella zona costiera ad est del meridiano 17 gradi 45 primi; proibizione di costruire installazioni permanenti e di sviluppare quelle esistenti. Questo meridiano passa all'incirca 7 miglia a ponente di Brindisi. Ora, onorevoli colleghi, è bene parlare chiaro: di fronte alla penisola Salentina è l'Albania. L'Albania, per quanto io ne sappia, non fa parte del N.A.T.O. Sappiamo bene che cosa è oggi l'Albania. Il Canale d'Otranto è largo solo 40 miglia, l'isola di Saseno è un'isola fortificata dove noi avevamo batterie da 152 della marina e dove oggi potrebbero essere altre batterie o sistemazioni per lancio di missili. Noi dobbiamo fare in modo che quella zona della penisola salentina sia garantita da ogni sorpresa.

Per quanto concerne le nostre basi vorrei ricordare quel che il generale Eisenhower nel suo rapporto del 2 aprile scorso in occasione del primo anniversario della costituzione dello S.H.A.P.E. ha scritto: «l'Europa occidentale è come un'unità che va dal Capo nord alla Sicilia, come una fortezza affiancata da due bastioni. Il primo comprende la Danimarca e la Norvegia, l'altro l'Italia che si inoltra nel Mediterraneo e rafforza così il nostro fianco meridionale grazie alle sue preziose basi marittime ».

Ma oltre che fianco dello schieramento occidentale, oggi prolungato dalla Grecia e dalla Turchia, l'Italia rappresenta nel Mediterraneo un centro strategico. Da un lato il bacino occidentale coronato al nord da quel maestoso arco che va da Gibilterra fino alla Sicilia e al quale si affacciano tre grandi nazioni latine, centoventi milioni di genti latine, e a sud le

coste del Marocco, dell'Algeria e della Tunisia. Non sappiamo a che punto siano le trattative americane per ottenere la disponibilità di alcune basi spagnole. Io ebbi occasione di intrattenermi brevemente su ciò in occasione della ratifica dell'accordo per l'ammissione della Grecia e della Turchia nel Patto atlantico. Ma è una cosa questa che interessa anche l'eventuale collegamento colle nostre basi navali, in particolare le basi navali di Trapani, Cagliari, Messina e Augusta; perchè se si potrà disporre delle Baleari, allora vi sarà tutta una rete di basi che andrà da Gibilterra alle Baleari, alla Sardegna, alla Sicilia: lato nord di un corridoio che a sud comprende punti fortificati e basi dell'Africa settentrionale. Le Baleari guardano da un lato il fascio di rotte dirette dalla Francia verso il nord-Africa, dall'altro il fascio di rotte che rasentano le coste di Spagna verso Gibilterra. Interessano l'Italia per l'efficace concorso che esse potrebbero arrecare alla protezione dei convogli che portano i rifornimenti all'Italia. L'Italia avrebbe il compito di proteggere dalle sue basi anche i convogli di rifornimento, non ad essa diretti, lungo il loro transito verso il bacino orientale del Mediterraneo ove troverebbero la protezione delle basi della Grecia insulare e peninsulare, della Cirenaica, dell'Egitto.

Sottolineata così l'importanza delle così dette infrastrutture, ritornando alle cifre certamente rilevanti contenute nel nostro stato di previsione, desidero leggere ancora qualche parola del rapporto del generale Eisenhower al quale ho fatto cenno: « Necessita che ogni Nazione faccia il massimo sforzo per la sua difesa ». Non possiamo infatti attendere tutto dagli Alleati; così anche per la Marina perchè nel caso deprecato di una guerra gli Alleati dovrebbero provvedere ad inviare navi in tutti i mari, in tutti gli oceani. « Sarebbe vano — dice il rapporto — sperare che il contribuente americano sia pronto a prodigare indefinitamente fondi in Europa se non sarà incoraggiato da un continuo progresso sulla via della cooperazione. Gli Stati Uniti sono un Paese favorito per le sue risorse; la sua produzione di acciaio è l'indice base della sua potenza industriale, ed essa è quasi la metà di tutta la produzione mondiale. Ma per le armi occorrono anche metalli che

27 Maggio 1952

è necessario per la massima parte importare, quali cromo, nichel, manganese, stagno,
minerale di alluminio, rame ecc. ». E quindi
ne derivano difficoltà di rifornimento. « Tanto per avere un'idea di ciò che costa mantenere in piedi un esercito, si ricordi che occorrono 500 tonnellate di approvvigionamenti
vari al giorno per una sola divisione ». Il collega Caron ha fatto alcune cifre per l'Aeronautica ed ha detto quanto costa un aeroplano
o la formazione di un pilota; un aereo a reazione consuma una tonnellata di carburante
ogni ora di volo.

Ho voluto leggere questo stralcio di rapporto perchè dobbiamo allontanare l'illusione che tutto debba venirci dagli Alleati. Colui che era il capo dello S.H.A.P.E. ci ammonisce che non dobbiamo indefinitivamente contare sull'aiuto degli Alleati.

Occorre quindi che l'Italia anche per proprio conto faccia il massimo sforzo. Ognuno di questi stanziamenti deve rappresentare una tappa, una pietra miliare sulla via del riarmo al fine di chiudere le nostre porte di casa, per garantire la difesa della Nazione.

È in questa convinzione, onorevoli colleghi, che la Commissione della difesa vi propone di approvare i due disegni di legge. (Applausi dal centro e dalla destra. Congratulazioni).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevolo Ministro della difesa.

PACCIARDI, Ministro della difesa, Onorevoli senatori, istruito dall'esperienza non immaginavo che la discussione del bilancio della Difesa si potesse iniziare e concludere in una stessa giornata. Ringrazio pertanto gli oratori che sono intervenuti in questa discussione e che hanno dato il loro contributo (pochi ma buoni) il loro valido contributo nel lumeggiare i vari aspetti della nostra politica militare e del nostro bilancio. Ringrazio in particolar modo il senatore Cornaggia, che mi dicono che è al suo debutto, che non poteva essere migliore dal lato politico e sentimentale, per il saluto accorato e superbo che ha dato ai nostri aviatori, ed il senatore Galletto per la collaborazione che anche egli ha dato all'intelligenza della nostra politica e del nostro bilancio e particolarmente il senatore Caron non tanto per il lodevole discorso pronunciato in questa Assemblea quanto perchè, come egli ha rivelato al Senato, ha presieduto per lunghissime sedute e per lunghissimi mesi una Commissione che il Ministero della difesa aveva creduto opportuno di creare, non tanto perchè fosse sicuro che inventasse la polvere, quanto per dare una certa solennità, che derivava dal fatto stesso della creazione della Commissione, a questo problema della aviazione civile che il Ministero della difesa si sforza di seguire con attenzione, malgrado, come è già stato giustamente rilevato, le occupazioni notevoli che in altri campi ha il Ministero stesso.

Ringrazio anche il relatore per la sua succinta ma chiara relazione che mi risparmia di sottolineare certi aspetti dei problemi di bilancio che sarebbe stato mio compito sottolineare.

Voglio però chiarire anche io in che cosa consiste fondamentalmente questo bilancio.

Il bilancio ordinario dell'esercizio finanziario 1952-53, cioè il bilancio che discutiamo adesso, rispetto a quello dell'esercizio finanziario 1951-52, comporta un aumento di 7 miliardi 343 milioni. Parlo del bilancio ordinario che per disposizione del Ministero del tesoro è ormai cristallizzato. È un bilancio che si ripete uguale negli esercizi dei Governi dalla liberazione ad oggi. È lo stesso bilancio. Naturalmente le cifre cambiano ma non sono cifre per il potenziamento delle forze armate, sono aumenti automatici che dipendono dai miglioramenti economici concessi al personale dell'amministrazione statale, al personale sfollato, aumento dell'indennità di missione e di trasferimento, trattamento di quiescenza ecc. Bisogna tenere come punto fermo questo, che il bilancio normale è un bilancio ormai fisso ed uguale che si ripete da parecchi anni a questa parte senza nessun miglioramento effettivo, malgrado gli aumenti degli stanziamenti. Abbiamo avuto invece due bilanci straordinari, quello dei 250 miliardi dello esercizio passato e questo bilancio straordinario di 250 miliardi in due esercizi: cioè in questo esercizio noi avremmo oltre il bilancio ordinario cristallizzato, un aumento di 125 miliardi di bilancio straordinario. Figurano 100 miliardi in più perchè queste sono le

27 Maggio 1952

quote dei 250 miliardi antichi ripartiti, come è noto, in differenti esercizi.

Calza sempre l'osservazione che si ripete in tutte le discussioni dei bilanci della difesa: che gli oneri che gravano sul bilancio della difesa non sono oneri tutti specificamente militari: sono oneri di altra natura, magari inerenti ai servizi delle Forze armate, ma non specificamente militari, come per esempio il debito vitalizio, l'aviazione civile appunto, ed una aliquota di movimento di capitale senza contare i carabinieri. Tutto questo ammonta a 94 miliardi cioè; debito vitalizio 39 miliardi 600 milioni, spese per i carabinieri 48 miliardi 100 milioni, spese per l'aviazione civile 2 miliardi, movimento di capitale 4 miliardi 500 milioni, cioè miliardi 94 e 200 milioni. Se si tien conto, come già è stato osservato dal relatore, del personale avventizio e salariato che è tuttora esuberante, dell'assistenza sanitaria, degli assegni dovuti a prigionieri e reduci, nonchè del residuo debiti di guerra, l'anzidetta cifra si eleva ad oltre 110 miliardi, che evidentemente saranno sottratti dal potenziamento militare dell'Esercito, della Marina e dell'Aeronautica.

Quindi i mezzi dati a disposizione della Difesa, che riconosco sono onerosi per il generale bilancio dello Stato, sono purtroppo estremamente modesti per il programma di difesa che si propone il Ministero competente. Devo dire con tutta franchezza, con tutta obiettività e non senza un doveroso sentimento di riconoscenza, che non saremmo mai riusciti ad ottenere i risultati che abbiamo ottenuti senza l'aiuto di materiale moderno americano nel campo terrestre ed aereo-navale. Con questi bilanci sarebbe stato impossibile pensare con i soli nostri sforzi ad una effettiva difesa del nostro Paese.

Il relatore mi ha chiesto, dopo aver rilevato la situazione attuale dell'esercizio, quale è il programma che ci proponiamo di effettuare nel prossimo esercizio finanziario. La situazione attuale delle forze dell'Esercito, come il relatore ha scritto nella sua relazione, è questa: dieci divisioni di fanteria, tre brigate alpine, due brigate corazzate ed un numero vario di reggimenti e reparti minori, e truppa e servizi di Corpo d'armata. La situazione futura per il 1952-53 dell'Esercito sarà la se-

guente: noi prevediamo il completamento di una nuova divisione di fanteria, la divisione « Pinerolo » di cui ho parlato nella precedente discussione, e che è compresa nelle dieci di cui sopra, e la costituzione, ad effettivi ridotti, di altre due brigate alpine, di una terza brigata corazzata, nonchè di gruppi e servizi di corpo d'armata; in particolare per questi ultimi, reparti di artiglieria pesante, pesante campale e contraerea e reparti del genio. È inoltre prevista nel prossimo anno la trasformazione in divisione delle due brigate corazzate già esistenti; avremo cioè 10 divisioni di fanteria, due divisioni corazzate, cinque brigate alpine, due delle quali a forza ridotta, ed una nuova brigata corazzata.

Naturalmente questo aumento delle nostre forze involge problemi complessi di forza bilanciata, di quadri, di accasermamento, di scuole, di servizi, che costituiscono tutto il complesso indispensabile ad un esercito moderno. Calza qui un'altra osservazione: che, essendosi cristallizzato il bilancio ordinario della difesa, se si aumenta la forza e in truppe e in quadri, con conseguente necessità di accasermamenti ecc., bisogna prendere dal bilancio straordinario — che dovrebbe essere invece logicamente riservato al potenziamento delle armi — un'aliquota e trasportarla nel bilancio ordinario; infatti, dovendo aumentare la forza bilanciata, è chiaro che essa resterà costante finchè restano costanti le situazioni internazionali; il bilancio ordinario diventa quindi maggiorato di un notevole contributo di cifra che va preso dal bilancio straordinario. Ciò aumenta le nostre difficoltà.

Riguardo all'Aeronautica, siccome essa è stata oggetto di una più ampia discussione, mi soffermerò in maggiori dettagli. L'Aeronautica militare ha potuto concretare finora le seguenti realizzazioni: nel settore delle scuole è stato costituito il secondo gruppo di scuole di pilotaggio in Sardegna, che entro quest'anno porterà il gettito globale dei nuovi piloti da 240 e 480; è stata incrementata la organizzazione delle scuole specialisti; si è provveduto all'ampliamento della scuola madre di Caserta ed alla costituzione di nuove scuole a Macerata, La Spezia, Novi Ligure e Chiavari, portando il gettito annuale da 1200 a 2200 specialisti. È stata costituita la scuola

27 Maggio 1952

di volo per l'Accademia aeronautica all'aeroporto di Conegliano: sono stati migliorati e riorganizzati i centri d'addestramento al volo nei comandi zona di aeronautica. Sono stati costituiti tre nuovi grandi aeroporti per velivoli a reazione a Villafranca ed a Viano mentre sono in atto lavori di completamento di una nuova grande base; sono state completate le attrezzature logistiche degli aeroporti esistenti, sedi di reparti e di scuole; si è incrementato notevolmente il complesso logistico dei magazzini e dei depositi; si sono iniziati i lavori per la sistemazione, entro l'esercizio prossimo, di 12 basi. Nel settore operativo sono stati costituiti due gruppi di velivoli a reazione « Vampire »: è stata iniziata la trasformazione sul nuovo velivolo reattore F 84 con l'aumento globale di due gruppi a reazione, F 84 che si prevede possano essere costituiti entro l'esercizio 1952-53. Per gli onorevoli senatori cui può sembrare nuova questa denominazione dirò che si tratta di modernissimi velivoli americani venuti in notevole quantità negli ultimi tempi. È stata incrementata l'attività di volo dei Reparti che quest'anno ha superato le 110.000 ore in confronto alle 70.000 dello scorso esercizio. È stata effettuata una serie di manovre in collaborazione con l'Esercito e la Marina anche con Nazioni estere. Nel settore delle costruzioni sono stati costruiti in Italia i primi « Vampire », che entro l'anno raggiungeranno una cifra notevole. Sono stati costruiti due tipi di velivoli scuola, il P 148 e l'S 11. È stato realizzato il primo tipo di velivolo a reazione italiano, il G 80 e sta per essere iniziata la costruzione di parti di ricambio per il velivolo americano F 84.

Nel settore della difesa antiaerea sono stati costruiti due raggruppamenti ed è stata iniziata la costituzione di un terzo; si è iniziata la costruzione di basi navali antiaeree con relativi comandi oltre a due settori di difesa antiaerea per la guida caccia. È stata iniziata la costruzione di una rete di ponti radio per la difesa antiaerea del territorio più un centro addestrativo per il personale della difesa antiaerea territoriale attualmente impiegato nella rete di difesa. È stata iniziata la costituzione di nuovi apparati per telecomunicazioni, per l'assistenza alla navigazione aerea e di apparecchiature « radar », per gli

impianti di volo. Per l'anno finanziario prossimo riteniamo, come ho detto, di portare a 12 il numero delle basi aeree e di trasformare tutti i gruppi da caccia esistenti con velivoli a reazione e di rinnovare il materiale di volo degli apparecchi da trasporto, di incrementarne il numero e migliorare il livello addestrativo dei piloti, di incrementare il reclutamento e la preparazione degli specialisti, di costituire la scuola caccia per il volo in qualsiasi condizione di tempo. Pensiamo di costituire nuovi poligoni di tiro fiancheggiati da una base aerea attrezzata allo scopo in Sardegna, di ampliare le nostre organizzazioni logistiche con riguardo a magazzini e depositi.

Nel settore della difesa antiaerea territoriale le previsioni sono: potenziare i raggruppamenti antiaerei e costituirne altri due, incrementare le strutture cooperative, posti di comando, capisala, ponti radio, ecc., organizzare cinque località per guida caccia intercettatori, addestrare il personale per l'ampliamento della rete della difesa, cominciare la produzione e l'apparecchiatura di tipo « radar» e centrali elettroniche, nonchè la produzione di artiglierie di piccolo calibro.

Per l'aviazione civile, l'onorevole Caron stesso ha dichiarato di aver fatto il suo discorso come introduzione; avremo tempo di discutere in separata sede e sarò felice di questa discussione. Ho dato una scorsa alle conclusioni della Commissione e trovo questi studi estremamente interessanti. Naturalmente quando si passa da questi studi alla pratica applicazione, ogni settore di applicazione comporta un notevole numero di miliardi, in tal caso sarebbero a mio avviso un centinaio, per la separazione dell'Aeronautica militare da quella civile. Non vi è una opposizione del Ministero della difesa alla soluzione di questo problema, resta però un problema non solo di creazione di nuovi dicasteri, ma di organizzazione autonoma che nei suoi sviluppi costerà certamente molto allo Stato. Se lo Stato potrà contribuire all'aviazione civile nella forma migliore, credo che il problema meriti di essere considerato e certamente non mancherà l'appoggio del Ministero della difesa a questa soluzione a condizione che il Ministero del tesoro si rassegni ad affrontare nuove incombenze. Comunque non c'è nessuna opposizione

27 Maggio 1952

di principio da parte del Ministero della difesa, ma è un problema che deve essere molto studiato e ponderato perchè avrà, ripeto, conseguenze finanziarie notevoli. Per tutto il resto l'onorevole Caron sa perfettamente che già i nostri tecnici avevano studiato delle soluzioni e spero ora, che con l'appoggio della Commissione parlamentare, noi possiamo portare un nuovo contributo all'aviazione civile che certamente lo merita, poichè è fuor di dubbio che nel ramo trasporti è stata finora la cenerentola.

Per la Marina la nostra flotta attualmente, come è noto, si compone di 2 vecchie corazzate, di 3 incrociatori, 6 cacciatorpediniere, 5 avvisi-scorta, 7 torpediniere, 22 corvette, 6 cannoniere, 25 dragamine, 60 unità costiere di piccolo tonnellaggio, 180 unità ausiliarie di vario tonnellaggio, complessivamente per 230 mila tonnellate. Non è molto, ma non si tratta nemmeno di una entità trascurabile anche tenuto conto dell'imponenza delle cifre relative ad altre marine. Il naviglio combattente è però di 125 mila tonnellate e buona parte di questo naviglio è stata assoggettata a lavori di ammodernamento che riguardano l'armamento contraereo ed anti-sommergibile. Un lavoro imponente che ha permesso di reimpiegare molte unità e che sarà condotto a termine entro il prossimo esercizio finanziario e consentirà il rimodernamento di una quarantina di unità del tipo più interessante per noi, le unità scorta. Nel prossimo esercizio sarà portata a buon punto la costruzione delle unità previste dal nuovo programma. Durante le elezioni io, come rappresentante di partito, ho partecipato come gli altri colleghi, alla lotta elettorale, ma non potevo trascurare i miei doveri e tutti si saranno accorti che ho inaugurato in diverse basi la prima impostazione di costruzioni del programma navale, programma modesto ma che aiuterà a completare l'efficienza della nostra Marina. Tale programma comprende 4 supercaccia, 2 avvisi-scorta, 12 dragamine magnetici, nonchè una moto-cannoniera di tipo sperimentale. Il tonnellaggio totale di queste costruzioni è di poco superiore alle 20 mila tonnellate. È poco in senso assoluto, ma molto in relazione alle disponibilità finanziarie. La prima di queste modernissime unità, il « San Giorgio », sarà forse la nave più veloce del mondo e si spera di vederla entrare in attività poco dopo la fine del prossimo esercizio. Le altre seguiranno a breve intervallo entro il 1954. Tenuto conto del concorso statunitense che consterà di alcune corvette e dragamine, si prevede un incremento di tonnellaggio di circa 30 mila tonnellate, del quale un terzo da realizzarsi entro il prossimo esercizio.

Il relatore ha parlato delle basi navali, problema importantissimo. Delle classiche dieci basi navali italiane, tutte, tranne Taranto, andarono distrutte; ma gli apprestamenti logistici indispensabili per l'attività delle forze navali sono stati quasi integralmente ricostruiti.

Dovrei ora congratularmi con la consumata esperienza e l'insuperabile saggezza del Presidente del Senato che ha fissato la discussione di questo bilancio proprio all'indomani di una lotta elettorale...

PRESIDENTE. È capitato.

PACCIARDI, Ministro della difesa. Felice coincidenza... quando i pensieri degli onorevoli senatori sono dedicati altrove, e perciò ha risparmiato a noi ed al Paese la solita logomachia che segue sempre queste discussioni circa la guerra, e la pace, l'eccesso o il difetto di spese militari, la ferma troppo breve o troppo lunga; logomachia inutile perchè ormai le posizioni ideologiche sono fissate. Ma al di là delle polemiche politiche e ideologiche l'essenziale è che si avanzi, come si avanza, nell'organizzazione della difesa del Paese. (Vivi applausi dal centro e dalla destra. Congratulazioni).

PRESIDENTE. Avverto che non sono stati presentati ordini del giorno, ma che sono stati proposti due emendamenti ai capitoli dello stato di previsione, il primo dalla Commissione e l'altro dal senatore Gasparotto.

La Commissione propone che, ferma restando la denominazione, lo stanziamento del capitolo 155 sia diminuito di 800 milioni e che, sempre restando ferma la denominazione, lo stanziamento del capitolo 200 sia corrispondentemente aumentato di 800 milioni. Il relatore si è già occupato di questo emendamento nella relazione scritta e vi ha anche fatto riferimento nel suo discorso.

27 Maggio 1952

Col suo emendamento, il senatore Gasparotto propone che, ferma restando la denominazione, lo stanziamento del capitolo 114 sia aumentato di 150 milioni e che sia corrispondentemente diminuito di 150 milioni lo stanziamento del capitolo 229, ferma restando anche la denominazione di quest'ultimo.

GASPAROTTO. Rinuncio a svolgere il mio emendamento, pur mantenendolo.

PRESIDENTE. Si passerà ora all'esame dei 323 capitoli dello stato di previsione, dei quali 279 relativi alla spesa ordinaria e 44 a quella straordinaria.

Resta inteso che la semplice lettura dei capitoli equivarrà ad approvazione, qualora nessuno chieda di parlare e non siano presentati emendamenti.

Avverto che con l'approvazione dei 158 capitoli elencati nell'allegato n. 1 si intenderà approvato anche questo allegato, indicante i capitoli a favore dei quali possono operarsi i prelevamenti dal fondo a disposizione di cui al capitolo 229; con l'approvazione dei 31 capitoli elencati nell'allegato n. 2 si intenderà approvato anche questo allegato, indicante i capitoli a favore dei quali possono operarsi i prelevamenti dal fondo a disposizione di cui al capitolo 269; e con l'approvazione dei 13 capitoli indicati nell'allegato n. 3 si intenderà approvato anche quest'ultimo allegato, relativo alle spese di investimento, escluse quelle militari.

Avverto inoltre che il capitolo 296 contempla il nuovo stanziamento di 125 miliardi a cui ha accennato l'onorevole Ministro nel suo discorso. Il disegno di legge n. 2182, inscritto al n. 2 dell'ordine del giorno, autorizza il Governo ad una maggiore spesa di 250 miliardi, divisi in due esercizi: nell'esercizio 1952-53, 125 miliardi, che sono quelli segnati nel capitolo 296 dello stato di previsione, e gli altri 125 miliardi nell'esercizio finanziario 1953-54. Resta, pertanto, inteso che con l'approvazione del capitolo 296 dello stato di previsione si intenderà approvata anche l'autorizzazione di una maggiore spesa di 125 miliardi per l'esercizio finanziario 1952-53.

Resta però ugualmente inteso che l'articolo 2 del disegno di legge n. 2182 sarà a suo tempo messo in discussione, perchè esso prevede anche la ripartizione della predetta somma. Anzi, per questa ripartizione vi è una divergenza tra il Governo e la Commissione, in quanto che il Ministro propone una determinata ripartizione e la Commissione ne propone un'altra.

Fo presente, infine, che con l'approvazione dell'articolo 7 del disegno di legge del bilancio si intenderà approvata anche la appendice allo stato di previsione, contenente la tabella per la composizione della razione viveri in natura e per le integrazioni di vitto e generi di conforto.

(Sca discussione sono approvati i capitoli dello stato di previsione con gli emendamenti proposti dal senatore Gasparotto ai capitoli 114 e 229 e con gli emendamenti proposti dalla Commissione ai capitoli 155 e 200, il riassunto per titoli e il riassunto per categorie).

Si passerà ora all'esame degli otto articoli del disegno di legge.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il senatore Grieco. Ne ha facoltà.

GRIECO. Onorevoli colleghi, io e gli amici della mia parte politica voteremo contro questo bilancio il cui ammontare, tra la parte ordinaria e la parte straordinaria, comporta una spesa effettiva di 514 miliardi, somma che è uguale a un terzo delle entrate dello Stato per l'esercizio finanziario 1952-53 e che tenderà ad aumentare, secondo alcune affermazioni fatte da uomini responsabili della politica americana.

Dinanzi alle richieste che da ogni parte le popolazioni ci rivolgono e che vanno dalla ricostruzione dell'attrezzatura patrimoniale della Nazione, delle case e delle scuole, ai problemi della salute della nostra gente e soprattutto della nostra infanzia, e per investimenti produttivi massicci, una spesa per gli armamenti dell'entità di quella posta in bilancio sembra rispondere con indifferenza alla voce delle necessità non più derogabili del popolo, e non di una parte sola del popolo, ma dell'intero popolo.

Credo superfluo in questo momento riaffermare il dovere per il nostro popolo di predisporre, anche con mezzi militari, la difesa della nostra libertà e indipendenza; ma la prima difesa del popolo e della Nazione è quella che

DISCUSSIONI

27 Maggio 1952

poggia sulla eliminazione dei disagi, della miseria, delle preoccupazioni economiche per le masse popolari, della incultura, sulla lotta contro la denutrizione del popolo, contro le malattie. Da questo punto di vista dobbiamo riconoscere, qualunque siano le nostre posizioni ideologiche e politiche, che la situazione nel nostro Paese è grave, e noi non possiamo fare, per seguire un programma intensificato di armamenti, dei sacrifici che incidono a fondo sulle nostre modeste possibilità finanziarie. Noi dobbiamo dare la precedenza, nell'impiego delle nostre disponibilità, alle spese per la ricostruzione, e ciò facendo faremo una giusta e saggia politica di difesa. Sappiamo che l'entità e i ritmi degli stanziamenti per il riarmo sono stati decisi da organi extra nazionali, nel quadro di una politica internazionale e militare che noi non abbiamo approvato, nè approviamo, e che, se non fosse modificata, preparerebbe giorni funesti al nostro Paese e al mondo intiero. Noi, respingendo il bilancio che sanziona concretamente questa politica, in termini di spesa, intendiamo contestare il carattere nazionale di questo bilancio. Non è la prima volta che le masse popolari italiane si sono trovate di fronte a bilanci militari onerosi contro i quali i loro rappresentanti si levarono in passato al Parlamento. Se la loro voce fosse stata udita, avremmo risparmiato immensi danni e sciagure alla nostra Patria. Sembra ora che le classi dominanti italiane ripetano un errore antico, cercando di indicare al nostro popolo fuori d'Italia, nella contesa internazionale, la soluzione dei problemi nazionali che esse non sono capaci di risolvere. Non hanno dunque imparato nulla dagli avvenimenti. Esse confermano di essere fuori dalla Nazione, estranee ai problemi della nostra gente. È da sperare che i loro disegni siano fugati in tempo. Per nostro conto faremo del tutto per fugarli; e lo faremo nell'interesse supremo della pace, della libertà del nostro popolo e della indipendenza della nostra Patria. (Vivi applausi dalla sinistra).

MARIOTTI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARIOTTI. A nome del mio gruppo dirò poche parole. Voi sapete che l'ideologia socialista è sempre stata contro tutte le guerre. Ricordo come io fui lieto quando al Ministero, che si chiamava allora della guerra, fu dato il nome di Ministero della difesa. Mi piacque parlare di questo durante una commemorazione della liberazione d'Italia in piazza della Signoria a Firenze: avevo al mio fianco il cardinale Elia Della Costa, che è veramente un cristiano e un democratico; ricordo che fu molto lieto di sentire le espressioni che usai quel giorno. E sorse in me un nuovo ottimismo perchè ormai il Ministero della difesa avrebbe resa impossibile la guerra. Credetti proprio che la guerra si fosse allontanata per sempre; lo avevo creduto anche dopo la guerra del 1914-18. Pensai, allora, che quella guerra fosse l'ultima: tutti gli uomini in buona fede lo pensano di ogni guerra; ma dopo, si accorgono che era soltanto la... penultima!!

Io — malgrado la mia barba bianca — sono ancora un ingenuo e, per giunta, un ottimista, e questa volta avevo creduto veramente che, dati i mezzi spaventosi di cui l'uomo ha dimostrato di disporre con la bomba atomica, si abbandonasse per sempre l'idea di dover ricorrere alla lotta per risolvere i contrasti. Purtroppo mi accorgo che anche in questo caso sono stato il solito ingenuo. La bomba atomica, non so se funzionerà ancora. Certo non è dimostrato che non vi sia l'intenzione di farla funzionare. Permettete: 10 sono un modesto fisico e vorrei citarvi cosa scrisse il grande fisico ed astronomo inglese Eddington morto nel 1944, fin dal 1929 parlando dell'energia atomica emessa dalle stelle: « Ecco uno studio che non sarebbe il caso di incoraggiare, perchè, in un mondo come il nostro, dare a qualcuno una potenza così sconfinata sarebbe un pericolo grave, anche se questo, visto oggi a distanza, può sembrare una nube grande appena come la mano di un uomo ». Quest'uomo era profetico.

Purtroppo, il Dicastero si chiama della difesa, ma ciò non significa più, nemmeno per me, che non voglia significare la guerra. Dio ci salvi da questo flagello che, questa volta, significherebbe addirittura la distruzione dell'umanità e della civiltà. Speriamo che l'uomo sia illuminato e che non arrivi alla violenza per risolvere le sue difficoltà. Altrimenti noi potremo dire addio alla civiltà perchè ritorneremmo forse alla vita dei bruti, dei primitivi.

DISCUSSIONI

27 Maggio 1952

È certo che il fango originario nell'uomo troppo spesso risorge. Spero però che da tutte le parti la volontà di pace di tutti i popoli, che sono in fondo quelli che veramente combattono, impedisca le guerre. Con questa fiducia io avverto che il mio gruppo, secondo la consuetudine, voterà contro il bilancio della Difesa. (Applausi dalla sinistra).

PRESIDENTE. Si dia lettura degli articoli del disegno di legge.

MERLIN ANGELINA, Segretario:

Art. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1952 al 30 giugno 1953, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(È approvato).

Art. 2.

I capitoli a favore dei quali possono effettuarsi i prelevamenti dal fondo a disposizione di cui agli articoli 20 e 44 del testo unico approvato con il regio decreto 2 febbraio 1928, n. 263, e all'articolo 7 della legge 22 dicembre 1932, n. 1958, sono, per l'esercizio 1952–53, quelli descritti negli annessi elenchi (allegati numero 1 e 2).

(È approvato).

Art. 3.

Per l'esercizio finanziario 1952-53 sono autorizzate le seguenti spese:

lire 30.000 000 per oneri relativi al personale addetto alla bonifica dei depositi di munizioni e del territorio nazionale da ordigni esplosivi;

lire 16.000.000 per la gestione del naviglio requisito o noleggiato, inscritto e non inscritto nel quadro del naviglio da guerra dello Stato;

lire 25.000.000 per l'applicazione delle convenzioni dei cippi di frontiera e la delimitazione dei nuovi confini;

lire 100.000.000 per la bonifica dei depositi di munizioni e del territorio nazionale da ordigni esplosivi e per concorso nella spesa sostenuta da coloro che hanno provveduto in proprio alla bonifica di terreni di loro proprietà e avuti in concessione.

lire 320.000.000 per l'assistenza sanitaria ai prigionieri e tubercolotici di guerra ed ai partigiani;

lire 150.000.000 per le onoranze ai caduti e la costruzione e manutenzione dei cimiteri di guerra in Italia e all'estero;

lire 500.000 per premi ed indennizzi per il recupero di cose mobili di proprietà della Amministrazione dell'esercito;

lire 45.000.000 per contributo dell'Amministrazione dell'osercito all'ammortamento dei mutui contratti dall'Istituto nazionale per le case degli impiegati dello Stato per la costruzione di alloggi per gli ufficiali e sottufficiali dell'esercito;

lire 15.000.000 per contributo dell'Amministrazione della marina militare all'ammortamento dei mutui contratti dall'Istituto nazionale per le case degli impiegati dello Stato per la costruzione di alloggi per gli ufficiali e sottufficiali della Marina;

lire 1.000.000 per premi e indennizzi per il recupero di cose mobili di pertinenza della Aeronautica militare;

lire 15.000.000 per contributo dell'Amministrazione dell'Aeronautica all'ammortamento dei mutui contratti dall'Istituto nazionale per le case degli impiegati dello Stato per la costruzione di alloggi per gli ufficiali e sottufficiali dell'Aeronautica militare.

lire 1.000.000.000 per la costruzione, sistemazione ed impianti relativi ai campi di aviazione aperti al traffico aereo civile ed agli uffici di controllo statale.

(È approvato).

Art. 4.

Per l'esercizio finanziario 1952-53 la somma di cui all'articolo 6 della legge 22 dicembre 1932, n. 1958, occorrente per provvedere alle momentanee deficienze di fondi degli Enti aeronautici, rispetto ai periodici accreditamenti sui vari capitoli di spesa, nonchè alle speciali esigenze determinate dal regolamento per l'am-

DISCUSSIONI

27 Maggio 1952

ministrazione e la contabilità degli enti medesimi, è fissata in lire 500.000.000.

· (È approvato).

Art. 5.

Per l'esercizio finanziario 1952-53 il numero massimo di militari specializzati in servizio presso l'Amministrazione dell'Esercito, della Marina militare e dell'Aeronautica militare è fissato, rispettivamente, in 69.000, 22.500, 22.000. (È approvato).

Art. 6.

Per l'esercizio finanziario 1952-53 il numero massimo di sottufficiali che potranno fruire dell'aumento della indennità di specializzazione di cui all'articolo 8 della legge 8 gennaio 1952, n. 15, è stabilito in 1.000 per l'Amministrazione dell'Esercito, in 1.700 per la Amministrazione della Marina militare e in 1.500 per l'Amministrazione dell'Aeronautica militare.

(È approvato).

Art. 7.

La composizione della razione viveri in natura, ai militari che ne hanno il godimento, nonchè le integrazioni di vitto e i generi di conforto da attribuire ai militari in speciali condizioni di servizio sono stabilite, a norma del decreto del Presidente della Repubblica 11 settembre 1950, n. 807, in conformità delle annesse tabelle (appendice n. 1).

(È approvato).

Art. 8.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato a ripartire, con propri decreti, tra i servizi dell'Esercito, della Marina militare, dell'Aeronautica militare e dell'Arma dei Carabinieri, il fondo iscritto al capitolo n. 296 destinato al potenziamento della difesa per l'esercizio finanziario 1952-53.

(È approvato).

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Autorizzazione di spesa straordinaria del Ministero della difesa da effettuarsi negli esercizi finanziari 1952-53 e 1953-54 » (2182).

PRESIDENTE. Segue nell'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di spesa straordinaria del Ministero della difesa da effettuarsi negli esercizi finanziari 1952-53 e 1953-54 ».

Ricordo che il disegno di legge è connesso con lo stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1952 al 30 giugno 1953, testè approvato, perchè, dei 250 miliardi di spesa che con il disegno di legge sono autorizzati, 125 risultano stanziati nel capitolo 296 del bilancio.

Fo inoltre presente che il testo proposto dalla Commissione si differenzia dal testo proposto dal Ministro per quanto concerne l'articolo 2, il quale riguarda la ripartizione della spesa globale di 250 miliardi per gli esercizi finanziari 1952-53 e 1953-54.

Domando al Ministro della difesa se consente che la discussione avvenga sul testo della Commissione, anzichè su quello del Governo.

PACCIARDI, *Ministro della difesa*. Accetto che la discussione abbia luogo sul testo della Commissione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Passiamo alla discussione degli articoli. Se ne dia lettura.

MERLIN ANGELINA, Segretario:

Art. 1.

Per gli esercizi finanziari 1952-53 e 1953-54 è autorizzata la spesa straordinaria di lire 250 miliardi per le esigenze della difesa nazionale.

DISCUSSIONI

27 Maggio 1952

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, lo metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

L'articolo secondo si riferisce alla ripartizione dei 250 miliardi: 125 per l'esercizio 1952-53 e 125 per l'esercizio 1953-54. Il Senato con l'approvazione del capitolo 296 dello stato di previsione della spesa del Ministero della difesa ha già approvato il maggiore stanziamento di 125 miliardi per l'esercizio finanziario 1952-53; deve ora esaminare la ripartizione di tale stanziamento, oltre la ripartizione dei 125 miliardi stanziati per l'esercizio finanziario 1953-54.

Si dia lettura dell'articolo 2.

MERLIN ANGELINA, Segretario:

Art. 2.

La somma di cui all'articolo precedente sarà inscritta negli stati di previsione della spesa del Ministero della difesa in ragione di lire 125 miliardi nell'esercizio 1952-53, e lire 125 miliardi nell'esercizio 1953-54, per essere così ripartita:

	Esercizio 1952–53 (milioni	Esercizio 1953-54 di lire)
Potenziamento dei servizi tecnici dell'Esercito, ar- tiglieria, motorizzazione e genio militare	22.600	22.600
Potenziamento e scorte dei servizi sanitari e logistici, ippici ed ogni altra spesa relativa alle necessità ed all'addestramento de l personale dell'Esercito.	39.900	39.900
Potenziamento dei servizi tecnici di infrastrutture dell'Esercito	3.000	3.000
Potenziamento dei servizi del Genio navale, delle armi ed armamenti na- vali, delle telecomuni - cazioni, delle basi e delle difese	15.650	17.200

	Esercizio 1952–53	Esercizio 1953-54	
	(milioni di lire)		
Potenziamento dei servizi logicisti della Marina ed ogni altra spesa relativa alle necessità ed all'adde- stramento del personale	2.850	1.300	
Potenziamento dei servizi tecnici di infrastrutture della Marina	1.000	1.000	
Potenziamento dei servizi tecnici dell'Aeronautica militare; costruzioni ae- ronautiche, armi e mu- nizioni, servizio automo- bilistico, demanio aero- nautico, telecomunica- zioni, assistenza al volo.	12.000	12.000	
Potenziamento dei servizi logistici dell'Aeronau- tica militare ed ogni altra spesa relativa alla necessità ed all'addestra- mento del personale.	13.500	13.500	
Potenziamento dei servizi tecnici di infrastrutture dell'Aeronautica	6.000	6.000	
Potenziamento della difesa antiaerea territoriale	5.000	5.000	
Potenziamento e scorte dei servizi logistici dei cara- binieri ed ogni altra spesa relativa alle necessità ed all'addestramento dei ca- rabinieri	3.500	3.500	
,			

PRESIDENTE. Metto ai voti la prima parte dell'articolo fino alle parole: « per essere così ripartito ». Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

Passiamo ora alla ripartizione degli stanziamenti. Metterò prima ai voti le singole voci della ripartizione dei 125 miliardi stanziati per l'esercizio 1952-53. Se ne dia nuovamente lettura.

DISCUSSIONI

27 Maggio 1952

MERLIN ANGELINA, Segretario:

Potenziamento dei servizi tecnici dell'Esercito, artiglieria, motorizzazione e genio militare, lire 22.600 milioni.

(È approvato).

Potenziamento e scorte dei servizi sanitari e logistici, ippici ed ogni altra spesa relativa alle necessità ed all'addestramento del personale dell'Esercito, lire 39.900 milioni.

(È approvato).

Potenziamento dei servizi tecnici di infrastrutture dell'Esercito, lire 3.000 milioni.

(È approvato).

Potenziamento dei servizi del Genio navale, delle armi ed armamenti navali, delle telecomunicazioni, delle basi e delle difese, lire 15.650 milioni.

(È approvato).

Potenziamento dei servizi logistici della Marina ed ogni altra spesa relativa alle necessità ed all'addestramento del personale, lire 2.850 milioni.

(È approvato).

Potenziamento dei servizi tecnici di infrastrutture della Marina, lire 1.000 milioni.

(È approvato).

Potenziamento dei servizi tecnici dell'Aeronautica militare; costruzioni aeronautiche, armi e munizioni, servizio automobilistico, demanio aeronautico, telecomunicazioni, assistenza al volo. lire 12.000 milioni.

(È approvato).

Potenziamento dei servizi logistici dell'Aeronautica militare ed ogni altra spesa relativa alla necessità ed all'addestramento del personale, lire 13.500 milioni.

(È approvato).

Potenziamento dei servizi tecnici di infrastrutture dell'Aeronautica, lire 6.000 milioni. (È approvato).

Potenziamento della difesa antiaerea territoriale, lire 5.000 milioni.

(È approvato).

Potenziamento e scorte dei servizi logistici dei carabinieri ed ogni altra spesa relativa alle necessità ed all'addestramento dei carabinieri, lire 3.500 milioni.

(È approvato).

PRESIDENTE. Adesso passiamo alla ripartizione dei 125 miliardi stanziati per l'esercizio 1953-54.

Si dia nuovamente lettura delle singole voci.

MERLIN ANGELINA, Segretario:

Potenziamento dei servizi tecnici dell'Esercito, artiglieria, motorizzazione e genio militare, lire 22.600 milioni.

(È approvato).

Potenziamento e scorte dei servizi sanitari e logistici, ippici ed ogni altra spesa relativa alle necessità ed all'addestramento del personale dell'Esercito, lire 39.900 milioni.

(È approvato).

Potenziamento dei servizi tecnici di infrastrutture dell'Esercito, lire 3.000 milioni.

(È approvato).

Potenziamento dei servizi del Genio navale, delle armi ed armamenti navali, delle telecomunicazioni, delle basi e delle difese, lire 17.200 milioni.

(È approvato).

Potenziamento dei servizi logistici della Marina ed ogni altra spesa relativa alle necessità ed all'addestramento del personale, lire 1.300 milioni.

(È approvato).

Potenziamento dei servizi tecnici di infrastrutture della Marina, lire 1.000 milioni.

(È approvato).

Potenziamento dei servizi tecnici dell'Aeronautica militare; costruzioni aeronautiche, armi e munizioni, servizio automobilistico, demanio aeronautico, telecomunicazioni, assistenza al volo, lire 12.000 milioni.

(È approvato).

Potenziamento dei servizi logistici dell'Aeronautica militare ed ogni altra spesa relativa

DISCUSSIONI

27 Maggio 1952

alla necessità ed all'addestramento del personale, lire 13.500 milioni.

(È approvato).

Potenziamento dei servizi tecnici di infrastrutture dell'Aeronautica, lire 6.000 milioni. (È approvato).

Potenziamento della difesa antiaerea territoriale, lire 5.000 milioni.

(È approvato).

Potenziamento e scorte dei servizi logistici dei carabinieri ed ogni altra spesa relativa alle necessità ed all'addestramento dei carabinieri, lire 3.500 milioni.

(È approvato).

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 2 nel suo complesso. Coloro i quali sono favorevoli sono pregati di alzarsi.

(È approvato).

Metto ora ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Coloro i quali sono favorevoli sono pregati di alzarsi.

(È approvato).

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Invito il Senatore Segretario a dare, in mia vece, lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

MERLIN ANGELINA, Segretario:

Al Ministro della pubblica istruzione, per conoscere quali provvedimenti urgenti intenda prendere per impedire che si prolunghi lo scempio dei tesori artistici contenuti nelle ville vicentine, secondo l'accorato grido di allarme lanciato dallo scrittore Giovanni Comisso nell'ultimo numero della « Illustrazione Italiana » (2073).

Persico.

Al Presidente del Consiglio dei ministri e Ministro degli affari esteri, per sapere, in relazione alla dolorosa vicenda dei minatori italiani in Inghilterra, quale sia stata l'azione svolta da parte del Governo italiano e delle sue

rappresentanze diplomatiche in Gran Bretagna per tutelare la sorte dei nostri lavoratori, colà trasferiti in virtù di un preciso accordo di emigrazione fra i due Paesi e di libere contrattazioni, e ancora quale azione venga esperita per salvaguardare gli interessi dei nostri connazionali arbitrariamente allontanati dal lavoro nelle miniere » (2074).

PEZZINI.

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

Al Ministro della pubblica istruzione, per conoscere le ragioni del ritardo che ha portato il Consiglio dei Ministri a non prendere ancora in esame il disegno di legge sullo stato giuridico dei professori fuori ruolo (2269).

BOCCASSI.

Al Ministro della difesa, per conoscere esattamente la posizione del generale della riserva Camillo Gastaldi recentemente sospeso precauzionalmente dal grado poichè, in contrasto con le dichiarazioni fatte alla Camera dall'onorevole Ministro, il generale Gastaldi ha affermato pubblicamente che si tratta di rappresaglia politica (2274).

MACRELLI.

Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se non ritenga opportuno dare disposizioni affinchè vengano sollecitamente evase dagli uffici della Previdenza sociale le richieste fatte da molto tempo dalla Direzione generale delle Ferrovie dello Stato onde ottenere le dichiarazioni del servizio prestato da molti ferrovieri, che, esonerati dal fascismo per motivi politici, ancora attendono la loro riassunzione in servizio.

Il disbrigo delle pratiche predette porrebbe finalmente termine ad una intollerabile situazione (2275).

PRIOLO.

Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere quando saranno corrisposte le nuove pensioni per l'invalidità, la vecchiaia e i superstiti della Previdenza sociale.

DISCUSSIONI

27 Maggio 1952

considerando che la nuova legge è stata pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* sin dal 15 aprile 1952 ed è perciò entrata in vigore dal 30 dello stesso mese (2276).

BERLINGUER.

Al Ministro della difesa, per sapere se sia stata opportunamente riconsiderata la progettata costruzione di un aeroporto a Treviso, accanto a quello esistente, progetto che ha suscitato viva apprensione e voti di avversione in vari consigli comunali, a cominciare da quello pronunciato dal comune capoluogo di provincia, decorato di medaglia d'oro, mentre nei vari paesi agricoli, intensamente coltivati, e ora minacciati di distruzione, ha suscitato allarme e recisa opposizione in tutte le classi sociali della popolazione, a mano a mano che l'uno o l'altro di questi paesi veniva investito da varianti al progetto primitivo: situazione sulla quale è stato richiamato l'interessamento dei parlamentari da parte delle massime autorità civili ed ecclesiastiche locali, e che ora si porta all'attenzione del Ministro competente (2277).

GHIDETTI.

Ai Ministri delle finanze e dell'agricoltura e foreste, per sapere quali provvedimenti intendano prendere a pro di non poche campagne del basso Melfese e dei territori di Oppido, Genzano, Irsina, Tolve ed altri del Potentino e del Materano così gravemente danneggiati dalla ostinata siccità da considerarsi come totalmente o quasi distrutto il raccolto della presente annata agraria; nonchè di zone ortofrutticole e vigneti situati in alta collina, ad esempio nel territorio di Rionero, Barile, Ripacandida, Acerenza, Forenza, che sono state pressocchè distrutte dalle brinate mattutine e dall'improvviso sensibile abbassamento di temperatura (2278).

CIASCA.

Al Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere: a) se è a conoscenza di arbitrii e di soprusi commessi in varie città a danno di inquilini dell'I.N.C.I.S. relativamente alla imposizione di illegali « indennità di occupazione e di ospitalità » e all'intimazione di sfratti, tanto

più disumana ed illegittima in quanto è pendente avanti al Parlamento un disegno di legge dell'onorevole Lecciso e di altri 87 deputati sul riscatto degli alloggi I.N.C.I.S.; b) se e quali provvedimenti intende adottare per reprimere i lamentati abusi, che troppo richiamano i sistemi di un deprecato regime (2279).

Sinforiani.

Al Ministro della difesa, per sapere se non ritenga rispondente a manifeste ragioni di opportunità e di equità di emettere un provvedimento interno diretto a sospendere gli sfratti degli occupanti alloggi demaniali non di servizio in attesa della discussione del disegno di legge n. 2312 di iniziativa dei senatori Romano Antonio, Cerica e Menghi, concernente proroga delle concessioni di alloggi demaniali non di servizio per i dipendenti del Ministero della difesa.

Tali sfratti, che si stanno eseguendo ad opera del Comando militare territoriale con procedura diretta a mezzo dell'Arma dei carabinieri, suscitano notevole turbamento e determinano situazioni di grave disagio (2280).

CARRARA.

Al Ministro dei lavori pubblici: se'sia esatta la notizia che sia per essere rimossa per opera dell'autorità comunale di Lezzeno (Lago di Como) la lapide con medaglione posta sulle spoglie del poeta soldato Giunio Bazzoni, a ricordarne la tragica morte avvenuta il 10 marzo 1848 durante la sua fuga da Milano per sfuggire agli austriaci, e quali provvedimenti intenda prendere perchè sia evitata questa offesa alla memoria del poeta che, a 23 anni, alla voce della supposta morte di Silvio Pellico fra gli orrori dello Spielberg, diffuse su fogli a mano la celebre ode: « Luna, romito, tranquillo astro d'argento », che in primo momento fu attribuita ad Alessandro Manzoni; e questo per non smentire il memore ricordo che la stampa lombarda anche recentemente (« Provincia di Como » e « Corriere della Sera ») e assai prima Gerolamo Rovetta in «Romanticismo », hanno fatto, a stimolo e educazione del sentimento patriottico degli italiani (2281).

GASPAROTTO.

DISCUSSIONI

27 Maggio 1952

All'Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica, per sapere se per un medico in organico presso un Comune vuoi come ufficiale sanitario vuoi come medico condotto non incorra incompatibilità ad occupare altri posti di ruolo in un ospedale di terza categoria e ciò in relazione alla legge 4 novembre 1951, n. 1188 ed alla interpretazione data recentemente all'articolo 8 dell'Alto Commissario in quanto, essendovi anche per gli ospedali di terza categoria concorsi per titoli ed esami e non più per soli titoli, tali ospedali dovrebbero essere considerati come quelli di prima e di seconda agli effetti dell'articolo 19 del regio decreto-legge 30 settembre 1938, n. 1631.

Perchè il divieto previsto dall'articolo 19 menzionato per il personale di ruolo negli ospedali di prima e seconda categoria di occupare altri posti di ruolo presso altri enti pubblici ecc., parrebbe ora doversi intendere esteso anche ai vincitori di concorsi per gli ospedali di terza categoria (2282).

ZELIOLI,

Sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Fo presente che gli stati di previsione sono inscritti nell'ordine del giorno a mano a mano che sono presentate le relazioni. Al primo punto dell'ordine del giorno della seduta pomeridiana di domani rimane pertanto inscritto lo stato di previsione della spesa del Ministero dell'Africa italiana. Dovrebbe successivamente discutersi lo stato di previsione della spesa del Ministero del lavoro e della previdenza sociale. Poichè, però, il Ministro del lavoro è convalescente da una grave malattia, la discussione del predetto bilancio avverrà nella prima seduta della prossima settimana. Frattanto il Senato discuterà, dopo lo stato di previsione della spesa del Ministero dell'Africa italiana, gli altri disegni di legge già all'ordine del giorno.

Il Senato si riunirà domani, mercoledì 28 maggio, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 10 e la seconda alle ore 16, con i seguenti ordini del giorno:

ALLE ORE 10.

- I. Interrogazioni.
- II. Svolgimento delle seguenti interpellanze:

Spezzano. — Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste. — Per sapere i motivi per i quali l'Opera per la valorizzazione della Sila, con grave danno per la produzione e per i contadini, non ha ancora proceduto alla immissione in possesso di parte delle terre da tempo espropriate e se intenda dare disposizioni perchè immediatamente si proceda alla immissione in possesso per potere assegnare ai contadini, in tempo utile, le terre da impiegare per le colture primaverili. Se è a conoscenza che l'Opera valorizzazione Sila*sfrutta i contadini pagando loro 120 lire per la scavazione di una fossa di un metro cubo, 6 lire per il disboscamento e 30 lire per la preparazione a vigneto di un metro quadrato di terra, e quale provvedimento intenda prendere per far finire questo inqualificabile sfruttamento; e per sapere se ritiene conforme ai fini istituzionali dell'Ente l'opera di corruzione dei contadini, da tempo curata dall'Ente, e in quali voci del bilancio figurano le relative spese (408).

Benedetti Tullio. — Ai Ministri dell'industria e commercio e del tesoro. — Premesso: che la sistemazione delle miniere lignitifere del Valdarno, mentre risponde a una esigenza nazionale, è problema i cui riflessi sociali interessano migliaia di lavoratori; che questo problema può trovare la sua logica soluzione soltanto in un completamento di attrezzature e nel più esteso impiego della lignite, utilizzandone sul posto la parte declassata; interpello il Ministro dell'industria e del commercio e il Ministro del tesoro per sapere se i loro intendimenti in proposito corrispondono a un programma organico oppure si mantengano nel campo di quegli espedienti, finora adottati, dai quali è provenuto danno allo Stato e alla economia del Valdarno (422).

GERVASI. — Ai Ministri dell'industria e commercio e del tesoro. — Per conoscere

27 Maggio 1952

quali sono gli intendimenti dei due Dicasteri, nelle rispettive competenze, per ciò che riguarda la sistemazione delle miniere lignitifere del Valdarno. Tenuto conto come l'annosa questione su questo problema di grande portata economica e sociale, interessa non solo la vasta zona, la cui popolazione trae motivo di vita dal lavoro di estrazione della lignite stessa, ma corrisponde ad una esigenza economica nazionale evidente. Infatti, in analogia ai piani e progetti studiati dagli uffici competenti, è risultato ed accertato come la soluzione organica e maggiormente economica, quale risultato per un più vantaggioso e integrale sfruttamento delle miniere e della lignite, si trovi solo in un completamento delle attrezzature per un più esteso utilizzo della lignite declassata, creando sul posto quella lavorazione la quale permetterebbe la produzione di azotati e altra produzione di sicura convenienza economica riducendosi la spesa della materia « lignite » ad un valore di costo quasi convenzionale.

Si interpellano i Ministri suddetti per conoscere il loro pensiero in proposito e per sapere quali atti intendano compiere per la soluzione del problema (426).

ALLE ORE 16.

- I. Discussione dei seguenti disegni di legge:
 - 1. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'Africa italiana per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1952 al 30 giugno 1953 (2145).
 - 2. Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra l'Italia e la Svizzera concernente le assicurazioni sociali e Protocollo finale, conclusi a Roma il 17 ottobre 1951 (2188).
 - 3. Approvazione ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo italiano ed il Governo federale austriaco per il regolamento del traffico di frontiera e relativi scambi di Note, conclusi a Roma il 2 agosto 1951 (2220).
 - 4. Ratifica ed esecuzione dei seguenti Accordi conclusi a Parigi, tra l'Italia e la Sarre, il 26 ottobre 1951:
 - a) Convenzione generale relativa alle assicurazioni sociali;

- b) Protocollo annesso;
- c) Scambio di Note (2221).
- 5. Accordo tra l'Italia e il Belgio, regolante il commercio dei prodotti medicinali, concluso a Roma il 25 aprile 1940 (2249) (Approvato dalla Camera dei deputati).
- 6. Approvazione ed esecuzione dell'Accordo tra l'Italia e la Gran Bretagna, regolante il commercio dei prodotti medicinali, concluso a Roma, il 21 marzo 1940 (2250) (Approvato dalla Camera dei deputati).
- 7. Approvazione ed esecuzione degli scambi di Note fra l'Italia e la Francia per la reciproca proroga dei termini di prescrizione delle cedole dei valori mobiliari, effettuati a Roma il 25 febbraio e il 28 giugno 1949 (2264) (Approvato dalla Camera dei deputati).
- 8. Ratifica ed esecuzione del Protocollo di Bruxelles del 16 dicembre 1949 che modifica la Convenzione firmata a Bruxelles il 5 luglio 1890 concernente la creazione di una Unione internazionale per la pubblicazione delle tariffe doganali (2265) (Approvato dalla Camera dei deputati).
- 9. Approvazione ed esecuzione dell'Accordo supplementare tra il Governo italiano e l'Organizzazione internazionale profughi (I.R.O.) concernente le operazioni I.R.O. in Italia nel periodo supplementare 1950-51, concluso a Roma il 14 novembre 1950 (2266) (Approvato dalla Camera dei deputati).
- 10. Ratifica ed esecuzione della Convenzione culturale tra la Repubblica italiana ed il Regno Unito di Gran Bretagna ed Irlanda del Nord, conclusa a Roma il 28 novembre 1951 (2270).
- 11. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo italo-norvegese firmato a Roma il 12 otto-bre 1951, relativo al prolungamento della durata di validità dei brevetti per invenzioni industriali appartenenti, in Norvegia, a cittadini italiani e, in Italia, a cittadini norvegesi (2271).
- 12. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo culturale tra l'Italia ed i Paesi Bassi, concluso a Roma il 5 dicembre 1951 (2273).

DISCUSSIONI

27 Maggio 1952

- 13. Approvazione ed esecuzione degli scambi di Note tra l'Italia ed il Principato di Monaco per la definizione delle questioni economiche in sospeso tra i due Paesi, derivanti dalla passata guerra, effettuati in Monaco il 4 dicembre 1951 (2274).
- 14. Ratifica ed esecuzione del Protocollo che modifica la Convenzione sulle esposizioni internazionali del 22 novembre 1928, firmato a Parigi il 10 maggio 1948 (2297) (Approvato dalla Camera dei deputati).
- 15. Approvazione ed esecuzione degli scambi di Note tra l'Italia e il Canadà relative allo sblocco dei beni italiani nel Canadà, effettuati ad Ottawa il 20 settembre 1951 (2298) (Approvato dalla Camera dei deputati).
- 16. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo fra la Santa Sede e l'Italia per gli impianti radio-vaticani a Santa Maria di Galeria e Castel Romano, concluso nel Palazzo Apostolico Vaticano l'8 ottobre 1951 (2300) (Approvato dalla Camera dei deputati).
- 17. Ratifica ed esecuzione del Protocollo di emendamento alla Convenzione per la Aviazione civile internazionale del 7 dicembre 1944, adottato dall'Assemblea dell'I.C.A.O. il 27 maggio 1947 (2302) (Approvato dalla Camera dei deputati).
- 18. Approvazione ed esecuzione dell'Accordo per i trasporti aerei tra l'Italia e il Portogallo, concluso a Lisbona il 5 aprile 1950 (2303) (Approvato dalla Camera dei deputati).
- 19. Approvazione di eccedenze di impegni verificatesi per l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato negli esercizi finanziari dal 1944-45 al 1947-48 (1763).

II. Discussione della proposta di legge:

MICELI PICARDI. — Elevazione del limite di età per il collocamento a riposo degli impiegati statali con funzioni direttive (1703).

- III. Discussione dei seguenti disegni di legge:
 - 1. Disposizioni sul collocamento a riposo dei dipendenti statali (1869).
 - 2. Stato di previsione della spesa del Ministero del lavoro e della previdenza sociale per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1952 al 30 giugno 1953 (2150).
- IV. Seguito della discussione della proposta di legge:

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).

- V. Discussione dei seguenti disegni di legge:
 - 1. Norme sulla costituzione e sul funzionamento della Corte costituzionale (23-B) (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati).
 - 2. Disposizioni per la protezione della popolazione civile in caso di guerra o di calamità (Difesa civile) (1790) (Approvato dalla Camera dei deputati).
- VI. Discussione della proposta di legge:

Porzio e Labriola. — Provvedimenti speciali per la città di Napoli (1518).

VII. Seguito della discussione del disegno di legge:

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

La seduta è tolta (ore 20,10).

Dott. CARLO DE ALBERTI
Direttore generale dell'Ufficio Resoconti