

# SENATO DELLA REPUBBLICA

## IV COMMISSIONE

(Difesa)

RIUNIONE DEL 17 NOVEMBRE 1949

(14<sup>a</sup> in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CASATI

### INDICE

« Immatricolazione di aeromobili in deroga all'articolo 751 del Codice della navigazione » (N. 653) (Approvato dalla Camera dei deputati):

|   |               |
|---|---------------|
| CASARDI, <i>relatore</i> . . . . .                | Pag. 115, 124 |
| PALERMO . . . . .                                 | 116, 118, 124 |
| FACCHINETTI . . . . .                             | 117, 118, 120 |
| PRESIDENTE . . . . .                              | 118, 124      |
| PANETTI . . . . .                                 | 118           |
| MOSCATELLI . . . . .                              | 119           |
| DI GIOVANNI . . . . .                             | 121           |
| GASPAROTTO . . . . .                              | 121           |
| PACCIARDI, <i>Ministro della difesa</i> . . . . . | 121, 124      |

La riunione ha inizio alle ore 10,15.

Sono presenti i senatori: Bardini, Barontini, Cadorna, Casardi, Casati, Cemmi, Cerica, Cingolani, Damaggio, Di Giovanni, Elia, Facchinetti, Gasparotto, Leone, Miceli Picardi, Moscatelli, Palermo, Panetti, Pertini, Salvi, Tognino, Vaccaro.

Intervengono altresì il Ministro della difesa, onorevole Pacciardi, e il Sottosegretario di Stato per la difesa, onorevole Meda.

BARONTINI, *segretario*, dà lettura del processo verbale della riunione precedente, che è approvato.

**Discussione e approvazione del disegno di legge:**  
« Immatricolazione di aeromobili in deroga all'articolo 751 del Codice della navigazione » (N. 653) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Immatricolazione di aeromobili in deroga all'articolo 751 del Codice della navigazione ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Casardi.

CASARDI, *relatore*. Onorevoli colleghi, l'origine di questo provvedimento sta nel fatto che l'Italia desidera inserirsi, con i suoi servizi aerei, nelle grandi linee di navigazione mondiali. Ma oggi il costo di un grande aereo da trasporto, è elevatissimo; circa un miliardo e mezzo di lire. Allora nell'attesa - ecco perchè questo provvedimento ha un carattere di transitorietà - che le industrie nazionali si mettano in grado di costruire apparecchi adeguati alle linee di navigazione sulle quali ci si propone di essere presenti, alcune società hanno noleggiato apparecchi esteri, anzichè acquistarli, per un numero determinato di anni.

Queste operazioni però incontravano difficoltà dovute ad un articolo esistente nel Codice della navigazione area, tuttora in vigore.

## IV COMMISSIONE (Difesa)

14<sup>a</sup> RIUNIONE (17 novembre 1949)

Ecco perchè il provvedimento dice: « in deroga all'articolo 751 del Codice della navigazione ».

Tale articolo parla appunto della nazionalità, e dice: « L'esercizio dei servizi di trasporto aereo di linea, salvo il disposto dell'articolo 753, può essere concesso soltanto a persone, enti o società, capaci di avere in proprietà aeromobili nazionali ai sensi dell'articolo 726, che siano provvisti dei mezzi finanziari e tecnici sufficienti a garantire il regolare svolgimento dei servizi per la durata della concessione. La direzione amministrativa e tecnica dell'impresa deve essere affidata a cittadini italiani ».

Quindi capaci, dice l'articolo, di avere in proprietà questi aeromobili, mentre in questo caso in proprietà non li avrebbero. Ecco in che cosa consiste la deroga.

Ad ogni modo, approvando questo disegno di legge, restano ferme le garanzie che vengono disposte da altri articoli dello stesso Codice della navigazione aerea, quali quelle dell'articolo 752 e gli obblighi degli articoli 754, 758, primo comma e 762.

L'articolo 752 dice: « La concessione può essere fatta anche a società da costituire, purchè i promotori si obbligino, per atto pubblico, a costituire legalmente la società, ecc. ».

L'articolo 754, dice: « I servizi di trasporto aereo tra scali nazionali sono in ogni caso riservati alle imprese nazionali, salvo che diversamente sia stabilito in convenzioni internazionali ».

L'articolo 758 stabilisce le cause della decadenza della concessione ed il 762 stabilisce le modalità per la concessione di licenze.

L'autorizzazione sembra necessaria per ragioni che tutti possono facilmente intuire, ma anche perchè, in caso contrario, si cadrebbe in difficoltà a causa di alcune disposizioni di altri due articoli del Codice della navigazione aerea, il 5 ed il 13. Dice l'articolo 5: « Gli atti ed i fatti compiuti a bordo di una nave o di un aeromobile nel corso della navigazione in luogo o spazio soggetto alla sovranità di uno Stato estero, sono regolati dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile in tutti i casi nei quali, ecc. ». Questi aeromobili dunque, dovrebbero essere soggetti alla sovranità di altri Stati, se non fossero immatricolati nel nostro Registro. Poi

l'articolo seguita: « La disposizione del comma precedente si applica agli atti ed ai fatti compiuti a bordo di una nave o di un aeromobile di nazionalità estera nel corso della navigazione e nel luogo o spazio soggetto alla sovranità dello Stato italiano, sotto condizione di reciprocità, ecc. ».

L'articolo 13, inoltre, regola le obbligazioni derivanti da assistenza, salvataggio e recupero e quindi fa subentrare un fattore finanziario. Tale articolo, infatti, dice: « Le obbligazioni derivanti da assistenza, salvataggio e recupero compiuti in alto mare, sono regolate dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile che ha prestato il soccorso o compiuto il ricupero ». Quindi andrebbero regolati dalla legge della nazione proprietaria di quell'apparecchio, con le complicazioni che possiamo facilmente immaginare.

Pertanto, anche per evitare queste complicazioni di carattere giuridico ed amministrativo, si è proposto questo disegno di legge, con carattere, come ho già detto, transitorio. Infatti l'articolo 2 del presente disegno di legge, stabilisce che: « La presente legge avrà vigore per un biennio dal giorno successivo alla sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica ». Ciò, evidentemente, nella speranza che in due anni le industrie nazionali possano mettersi in grado di fare da loro, senza ricorrere a questi ripieghi.

Detto questo, propongo che il disegno di legge sia approvato.

**PALERMO.** Io non nascondo la mia perplessità di fronte a questo disegno di legge che viene proposto al nostro esame.

Io non capisco bene: abbiamo dunque bisogno di ricorrere, anche in materia di aerei, alle industrie straniere? Mi rendo conto di quel che ha detto il collega, ammiraglio Casardi, che, cioè, si tratta di un provvedimento transitorio che avrebbe la durata di un biennio. Ma, egregi colleghi, parliamo con molta chiarezza, in modo che non sorgano equivoci. In Italia si chiudono le fabbriche perchè non c'è lavoro; ed ora, quando vi è la possibilità di avere questo lavoro (il quale non soltanto darebbe la possibilità agli operai di lavorare, ma darebbe anche al nostro Paese una indipendenza dal punto di vista industriale) si

## IV COMMISSIONE (Difesa)

14<sup>a</sup> RIUNIONE (17 novembre 1949)

ricorre a tutti i sistemi per evitare che questo si verifichi.

Io domando: perchè noi abbiamo bisogno di ricorrere ad industrie straniere, quando, per esempio, sappiamo che la « Breda » ha costruito il grande quadrimotore *Breda-Zappata* che tecnicamente è pari ai grandi aerei transoceanici, agli aerei dei quali oggi dovremmo disporre l'immatricolazione? Non capisco perchè, ripeto, mentre si chiudono industrie come la « Caproni », mentre l'« Isotta Fraschini » è senza lavoro, noi dobbiamo ricorrere alle industrie straniere.

Assistiamo a questo spettacolo, veramente poco edificante, che, anzichè dare lavoro alle maestranze italiane, anzichè mettere il nostro Paese in condizioni di acquistare finanziariamente, la propria indipendenza, non dirò assoluta, ma per lo meno relativa, nel campo industriale, procediamo alla immatricolazione di apparecchi stranieri nel nostro Registro aereo, rendendo un servizio agli industriali degli altri Paesi.

Rendiamo piuttosto, questo servizio, alla industria del nostro Paese; solo così assolveremo al nostro compito di legislatori e di buoni italiani.

FACCHINETTI. Io parlo quasi per dichiarazione di voto. Dico subito che voterò a favore del presente provvedimento, il quale è imposto da una situazione anche più umiliante di quella molto grave che ha denunciato il senatore Palermo.

Qui, per non chiudere gli occhi dinanzi alla situazione, ci troviamo di fronte a delle Compagnie che non hanno apparecchi per le grandi linee e che non hanno i mezzi per sostituire quegli apparecchi.

La gravità di questo provvedimento mi pare evidentissima, e se dovesse durare a lungo, noi daremmo all'aviazione italiana un carattere di seconda linea e la porremmo nella condizione di non poter far concorrenza alle compagnie straniere. Perchè, un conto sono i prezzi stabiliti dalle Compagnie che posseggono gli apparecchi ed un conto sono i prezzi delle Compagnie che hanno bisogno di noleggiare all'estero degli apparecchi.

Io domenica scorsa, con l'amico Gasparotto, mi trovavo alla Malpensa, dove l'apparecchio *Breda-Zappata* ultimava le prove di volo, che hanno dato ottimi risultati.

È strano che una industria, produttrice di un apparecchio, apprezzato dall'ingegneria aeronautica di tutto il mondo, abbia dovuto rifiutare delle ordinazioni che venivano dall'Argentina, di tre apparecchi, perchè con quelle commesse non si sarebbe giunti al completo finanziamento della fabbricazione di un solo velivolo di tanta mole.

L'apparecchio *Constellation*, che è fabbricato in serie, potrebbe evidentemente essere posto al servizio delle Compagnie italiane, ma queste hanno bisogno di essere riorganizzate per essere poste in condizioni di poter far fronte a simili impegni. Io non faccio nomi, ma quella Compagnia che esercita il servizio sulle linee transoceaniche credo sia nella condizione di non poter contare su apparecchi adatti ed ha bisogno urgente di riorganizzarsi per potere assicurare il regolare svolgimento dei servizi.

Ond'è che io accetto il presente disegno di legge unicamente per le ragioni di necessità che ho esposte.

Ma vorrei dire anche, se il Presidente me lo permette, che questo è un lato del grosso problema che io da alcuni mesi pongo all'esame della Commissione. È la terza volta che prego un rappresentante del Ministro, o il Ministro stesso, di venirci a presentare il programma ufficiale, sia nei confronti degli aeroporti italiani (dove tra l'altro stanno avvenendo delle cose che meritano di essere sottolineate), sia nei confronti delle Compagnie di navigazione e dell'aviazione civile. Noi stiamo perdendo una occasione storica per prendere posto nelle grandi linee di comunicazione internazionale.

Tuttavia da ogni parte giungono notizie confortanti e pertanto non tutte le speranze sono perdute.

Io insisto ancora perchè il Presidente voglia pregare l'onorevole Sottosegretario Malvestiti che ha avuto l'incarico di fornirci le spiegazioni richieste, di partecipare ad una seduta della nostra Commissione per esporre il programma del Governo. Non ci anima che il desiderio di confortare il Ministero per giungere ad una soluzione concreta; ma non vogliamo giungere a delle soluzioni parziali che, tra l'altro, si traducono in forme di ingiustizia commesse contro una regione rispetto ad un'altra, creando in tale campo delle precedenti inqualificate.

## IV COMMISSIONE (Difesa)

14ª RIUNIONE (17 novembre 1949)

**PRESIDENTE.** Assicuro l'onorevole Facchinetti che mi sono fatto interprete del suo desiderio e del desiderio della Commissione presso il Ministro. Anzi, se la Commissione acconsente, vorrei dedicare una intera seduta della nostra Commissione al problema prospettato dal senatore Facchinetti.

**PANETTI.** A proposito dell'attività delle industrie produttrici di aeroplani, è stato fatto adesso un rilievo. Evidentemente una costruzione di un apparecchio isolato, come è stato quello dell'ingegner Zapfata, rappresenta semplicemente uno sforzo di genialità e di attività, non produttivo però dal punto di vista industriale.

Se davvero, come è stato affermato, la Repubblica argentina sarebbe disposta a commissionare la costruzione di tre esemplari di quello apparecchio, la cosa comincia a modificarsi.

**FACCHINETTI.** Si è rifiutata l'ordinazione, perchè per giungere al completo finanziamento occorre la costruzione di almeno dodici apparecchi.

**PANETTI.** È necessario che le società di navigazione presentino un prospetto di ciò che, a non lunga scadenza, potrebbero ordinare alle nostre ditte costruttrici, riassumendo cioè tutte queste richieste in modo che si possa riconoscere l'utilità di una costruzione abbastanza numerosa di questo tipo di aeroplano che probabilmente avrà bisogno di qualche ritocco, perchè la sua progettazione risale all'anteguerra. Non parlo di fabbricazione in serie, ma di ripetizione del modello in più esemplari, in modo che l'industria possa essere in grado di impostarne la lavorazione, di prevederne il finanziamento. Purtroppo, sotto questo punto di vista, almeno per ora, la nostra capacità di produzione motori è perfettamente nulla e non improvviseremo certo la resurrezione di tale capacità, perchè l'attrezzatura è straordinariamente complicata e costosa.

Ma dal punto di vista degli apparecchi, la cosa è un po' diversa. Mi associo quindi al voto che sia fatto tutto il possibile per dare un nuovo impulso alla produttività delle nostre industrie aeronautiche; e questo voto concluderei dicendo: vediamo di raccogliere gli elementi che rappresentino il fabbisogno

delle società di navigazione nei riguardi degli apparecchi di grande tonnellaggio, quali sono quelli di cui si discute.

Dichiaro infine di essere favorevole, in via transitoria, al disegno di legge in esame, perchè, se non si approvasse, per il momento non si farebbe altro, come è stato già detto, che neutralizzare l'attività delle società di navigazione.

**PALERMO.** Io sono costretto a riprendere la parola, perchè confesso che le dichiarazioni dei colleghi Facchinetti e Panetti non mi hanno convinto. Noi ci troviamo di fronte a questa situazione: non abbiamo degli apparecchi, abbiamo però le industrie attrezzate per la costruzione di essi. Ora, perchè dobbiamo rimandare il problema di due anni? Se questo problema si fosse affrontato in tempo debito, oggi non ci troveremo in questa situazione. Se noi rimandiamo il problema di altri due anni, ci troveremo nella stessa condizione, perchè, tengano presente gli onorevoli colleghi, che le industrie oggi non resteranno intatte con le loro attrezzature; bensì molte di esse vengono chiuse, e ne viene licenziato il personale qualificato.

Allora dico: il giorno in cui noi vorremo — e auguriamoci che questo giorno venga presto — procedere alla costruzione, in casa nostra, dei nostri apparecchi, ci troveremo in serie difficoltà.

Poi c'è un altro fatto sul quale dovremmo avere maggiori elementi di giudizio. C'è un Consorzio per tutte le Compagnie di navigazione aerea.

Ebbene, come è possibile che questo Consorzio non debba sentire il bisogno di ordinare degli apparecchi in Italia e che questi apparecchi debbano invece essere forniti dall'America o da altri Paesi? Io richiamo la vostra attenzione, onorevoli colleghi, su questo problema che ritengo squisitamente nazionale.

Non chiudiamo sempre gli occhi, tirando avanti alla giornata; ma affrontiamo una volta per sempre la situazione e diciamo chiaramente che se vogliamo essere al servizio dello straniero per quel che riguarda scopi bellici, e politica estera, vogliamo essere al servizio dello straniero anche per quel che concerne la costruzione degli aeroplani. Se questo vogliamo, assumiamo ognuno la propria

## IV COMMISSIONE (Difesa)

14ª RIUNIONE (17 novembre 1949)

responsabilità, e di questa daremo conto a chi di ragione. Ma, se quello che ho l'onore di dire a voi risponde a verità, penso che noi si debba sospendere l'approvazione di questo provvedimento, in modo da accertare anche dati maggiori.

Per esempio: questi aerei che vengono immatricolati in Italia, cosa costano? Il nolo è indubbiamente a favore della società straniera e quindi noi veniamo a perdere non solo una possibilità di dar lavoro ai nostri operai, ma veniamo a perdere anche il nolo che si pagherebbe alle società straniere. Allora dico: vogliamo proprio mettere in condizioni la nostra aviazione civile di non poter rendere, nè nel campo industriale, nè nel campo delle maestranze operaie e neanche nel campo, vorrei dire, del capitale?

Chiediamo, perciò, ulteriori dati in proposito, per sapere qual'è questo prezzo del nolo e quale il danno che ne deriverebbe a noi; perchè evidentemente questo elemento dovremmo aggiungerlo al prezzo eventuale o teorico dell'apparecchio. Pertanto, nella peggiore delle ipotesi, se i colleghi vorranno far passare questo progetto di legge a tutti i costi, faccio voti che si decida almeno una sospensiva per avere tutti quei dati necessari per poter dare un giudizio della massima serietà.

MOSCATELLI. Sono d'accordo col punto di vista del collega Palermo, anche perchè ricordo che, circa un anno fa, abbiamo esaminato un disegno di legge che riguardava gli aerei da turismo e che anche allora si sono portate a favore di quel provvedimento le stesse ragioni che oggi si portano a sostegno di questo; cioè si diceva che per favorire lo sviluppo del turismo aereo noi avremmo dovuto ospitare nei nostri *hangar* degli aerei stranieri comperati all'estero — allora si diceva — ad un prezzo conveniente, per consentire alla produzione nazionale di soppiantare la produzione estera.

Ma con l'emanazione di quella legge fino ad oggi, infatti, che cosa è avvenuto? Avviene che chi può comprare aerei da turismo all'estero, non solo, ma li può mettere anche in *hangar* italiani, ad un prezzo irrisorio, come allora è stato deciso, senza che ancora si parli di una protezione della produzione nazionale anche in fatto di aerei da turismo.

Ora, ripeto, secondo me, il problema è generale, è più vasto, rivela un'indirizzo che deve essere considerato sbagliato e che dimostra — proprio come è stato detto dal collega Palermo — come noi ci siamo quasi messi sulla strada di un completo asservimento, in fatto di produzione aeronautica, a quella che è la produzione straniera. Per queste ragioni noi non abbiamo elementi per poter giudicare il problema con serenità. Una giusta osservazione quindi è quella che ha fatto il collega Palermo, quando ha domandato per quanto viene ad incidere il nolo sul prezzo dei trasporti. Ora, è vero che questi aerei vengono soltanto noleggiati, ma non dobbiamo disgiungere il costo del nolo dal costo dell'aereo, quando vogliamo determinare il prezzo del trasporto.

Quanto costano, quindi, questi aerei esteri? Costano di meno o di più dei nostri? Ho buone ragioni per ritenere che costano di più e, quindi, il maggior costo del prezzo dell'aereo, più il costo del nolo, viene ad incidere notevolmente sul prezzo del trasporto. Anche per questa ragione, ripeto, noi dovremmo esaminare più seriamente la questione.

Ma vi è anche un'altra ragione che dirò morale. Fino ad oggi l'Italia ha occupato uno dei primi posti nel campo aviatorio, perchè dunque dobbiamo abdicare a questo primato, che giustamente è stato conquistato dalla tecnica italiana e, diciamo pure, dal valore dei nostri piloti? Secondo me, anche per una ragione di giustizia verso i nostri tecnici ed aviatori, non dobbiamo accettare così tranquillamente questo progetto. Penso che almeno sarebbe opportuno sospenderlo, per appurare maggiori elementi di giudizio e per contemplare anche la possibilità di ridurre il termine fissato nel progetto, di un anno; ma non accettarlo supinamente, come vogliamo fare ora.

Si dice che il *Breda-Zappata* è un aereo unico, che non può immediatamente far fronte alle attuali esigenze dei trasporti intercontinentali. È vero, ma non possiamo pretendere che la « Breda » possa, inizialmente, giungere ad una produzione di massa, senza avere una prospettiva per il futuro. Facciamo pervenire ai tecnici ed ai piloti italiani l'incoraggiamento del Governo, proprio con questo progetto

## IV COMMISSIONE (Difesa)

14ª RIUNIONE (17 novembre 1949)

che noi stiamo esaminando, ed avvertiremo allora che anche la produzione italiana è alla altezza di quelle straniere.

FACCHINETTI. Intendo chiarire alcuni punti che, almeno nella mia mente, non sono affatto oscuri. Non c'è alcuna contraddizione fra la preoccupazione che esprime il senatore Palermo e quella che esprimevo io; anzi, camminano di pari passo.

Io ho detto che accettavo il provvedimento perchè lo considero preso in condizioni di necessità. Ho detto anche che non volevo fare il nome delle Compagnie, ma poichè ne è una sola, ognuno può indovinare quale essa sia.

Ora, c'è il problema urgente di mettere queste Compagnie che sono pochissime — per i voli transatlantici ve ne è una sola — in condizioni di poter sostituire i loro apparecchi, che attualmente sono gli *Skymaster* di vecchio tipo che portano solo 13 o 14 passeggeri, il che rende la navigazione difficile e, soprattutto, antieconomica, con altri apparecchi, per ragioni di sicurezza di volo e per ragioni di assestamento del servizio di navigazione dal lato economico.

Evidentemente, in un caso di questo genere, non c'è tempo di aspettare la fabbricazione in massa del *Breda-Zappata*, perchè non è un apparecchio che si possa fabbricare in tre mesi. Se anche potessimo decidere oggi di passare una ordinazione di produzione di 10-12 *Zappata*, dovremmo aspettare tre o quattro anni per averli in piena efficienza. Un anno fa, quando inaugurammo il campo della Malpensa, ci sentimmo in dovere di fare un elogio allo spirito di comprensione degli operai perchè avevano compiuto un miracolo in mezzo a difficoltà indicibili, non avendo sempre materia prima a portata di mano; ma vedemmo un apparecchio senza cabina stagna, con dei motori presi in affitto dagli Inglesi per permettere il primo volo di prova. Quell'apparecchio aveva anche un'elica qualsiasi e ciò non faceva che rendere più giustificato il mio elogio, perchè, in quelle condizioni, l'essere riusciti a produrre questo prototipo era già un notevole sforzo.

Ma questo problema si inserisce nel quadro della riorganizzazione dei servizi aeronautici; e tutti invociamo e desideriamo che tale riorganizzazione sia compiuta al più presto.

Non v'è da muovere rimproveri ad alcuno, perchè davanti a questo problema non bisogna dimenticare che ci siamo trovati in tali condizioni da giustificare l'attuale precaria situazione. Il collega Gasparotto ricorderà che, quando era Ministro, per aver fatto un solo accenno alla possibilità che l'aviazione civile italiana rinascesse, si è visto giungere una lettera ufficiale del Governo militare alleato che dichiarava che quel campo era riservato esclusivamente alla decisione degli Alleati e che egli non aveva nemmeno il diritto di parlarne. Voglio dire con ciò che siamo partiti dal nulla e che ancora oggi non viviamo in quella situazione agiata che ci possa permettere di risolvere contemporaneamente tutti i problemi. Sono d'accordo sul fatto che dobbiamo compiere uno sforzo eroico per ridare alla nostra industria, che era di primo ordine nel campo internazionale, tutte le possibilità di sviluppo e di nuove affermazioni; sono d'accordo che tutte le ordinazioni che possiamo sottrarre all'estero dobbiamo garantirle alla industria italiana. Ma oggi credo che, sia pur per un breve periodo di tempo, questo provvedimento sia reso indispensabile proprio per le preoccupazioni che abbiamo espresso.

Un *Constellation* costa all'estero 800 milioni circa; ho parlato domenica scorsa con l'ing. Zappata, ed ho saputo che l'apparecchio italiano, senza cabina stagna, è costato dai 500 ai 600 milioni; ma il prezzo è puramente indicativo perchè quel velivolo è stato costruito nelle condizioni che vi ho accennato. Preciso che, secondo l'opinione espressa dallo stesso Zappata, questo apparecchio non sarebbe, così come è, utile per le traversate del Nord-Atlantico, perchè per effettuare tale servizio occorre assolutamente la cabina stagna dovendo viaggiare al di sopra dei cicloni. Tale apparecchio è invece da preferirsi per le comunicazioni verso il Sud, verso l'Australia ed altri Paesi, e pertanto, esso può permettere determinate soluzioni del problema delle comunicazioni internazionali.

Quanto ai fabbisogni delle Compagnie, teniamo conto che esse non hanno danaro. Ci sono — se le mie informazioni sono esatte — in previsione tre apparecchi *Constellation* che dovrebbero essere presi in forza da due di queste Compagnie. Naturalmente, siccome tali apparecchi sono americani, sono destinati

## IV COMMISSIONE (Difesa)

14ª RIUNIONE (17 novembre 1949)

a Compagnie nelle quali il Demanio in maggior parte collabora con il gruppo americano. È in crisi l'altra Compagnia, invece, che è associata a quello inglese, perchè gli Inglesi non sono in questo momento in condizioni di fornire apparecchi; pare anzi che pensino perfino ad aumentare il capitale sociale.

Allora, quando chiediamo che le Compagnie di navigazione aerea stabiliscano il loro fabbisogno in base alle loro condizioni finanziarie, solleviamo un problema che merita di essere discusso a fondo perchè, tanto per non avere illusioni in questo momento, finchè non troviamo una formula di riordinamento e di sistemazione di queste concessioni internazionali, oso dire che non c'è possibilità di soluzioni del problema. Nessuna Compagnia italiana, e nemmeno il Consorzio formato di recente dalle due Compagnie a carattere di collaborazione internazionale, ha i mezzi disponibili e necessari per far fronte ad un programma di questo genere.

Pertanto, tale programma, finisce per essere consegnato al Governo, non potendo essere attuato in altro modo che con la collaborazione governativa.

Insisto perciò nella mia premessa: questo problema dell'aviazione civile, appassiona vivamente l'opinione pubblica in questo momento, e di ciò fanno testimonianza le voci sorte in seno alle due Assemblee, gli ordini del giorno votati dagli interessati e le ultime pubblicazioni edite dalla Federazione delle Compagnie di navigazione.

S'impone, quindi, la necessità di destinare una grande ed intera seduta della nostra Commissione ad esaminare questo problema, per trovare una soluzione d'insieme. Accanto al problema delle Compagnie di navigazione c'è il problema degli aeroporti, per il quale ho pregato il Ministro od il suo Sottosegretario di venirci a dare delucidazioni precise che valgano ad orientare i nostri sforzi. C'è, inoltre, il problema della fabbricazione e del finanziamento, che tutti insieme costituiscono gli elementi del grande problema della rinascita dell'aviazione civile italiana in un modo degno delle sue cospicue e gloriose tradizioni.

DI GIOVANNI. Io ritengo che, approvando il disegno di legge che è già passato attraverso il taglio della Camera, noi obbediamo ad una

ragione di necessità e di urgenza, per evitare, come è stato accennato dal relatore, che l'Italia perda l'occasione di inserirsi nelle grandi linee di navigazione aerea. Ma ciò non esclude che si debbano attuare, con la sollecitudine necessaria e doverosa, quelle iniziative e quei programmi cui ha fatto cenno l'onorevole Palermo e che sono stati ribaditi da altri, che si sono accostati al suo pensiero, con il quale io pienamente concordo.

GASPAROTTO. Io mi limito a far mie le parole del collega Facchinetti; cioè mi dichiaro favorevole alla proposta di indire una seduta allo scopo di trattare il problema in forma organica, per non dire definitiva. Sarà perciò necessario che a questa seduta intervenga se non il Ministro, il Sottosegretario per l'aviazione.

L'ordine del giorno di tale seduta dovrebbe essere così programmato: 1° sapere quale è il capitale investito dallo Stato nelle Società di navigazione aerea, perchè, per quante ricerche io abbia fatto, non sono riuscito a saperlo; 2° quali sono le Compagnie alle quali deve essere applicata la concessione (e sarebbe bene che esse fossero ridotte al minor numero possibile); 3° affrontare il problema degli stabilimenti di costruzione, perchè in parte essi sono chiusi e quelli che attualmente funzionano costruiscono macchine agricole, automobili e via dicendo.

Avverto che in questi giorni si sta trattando in Italia l'acquisto di un elicottero, perchè l'Italia non ne fabbrica. Essi avranno un certo avvenire, perchè adatti ad essere impiegati specialmente in servizi civili, sanitari, nella lotta contro la malaria, in ispezioni in caso di disastri. L'Italia però non ha ancora affrontato il problema della loro costruzione.

Concludendo, chiedo che si indichi la seduta con un programma determinato, che potrà essere predisposto dal nostro Presidente, e che a questa riunione intervenga il Governo nella persona, se non del Ministro, del Sottosegretario competente per l'aviazione.

PACCIARDI. *Ministro della difesa.* Mi scuso innanzitutto di partecipare soltanto di sfuggita a questa discussione indubbiamente interessante. Io ero intervenuto infatti a questa riunione per altre ragioni.

## IV COMMISSIONE (Difesa)

14ª RIUNIONE (17 novembre 1949)

Mi pareva di aver già dato al Senato succinte spiegazioni sullo stato della navigazione civile che certamente è lagrimevole, come lagrimevole è lo stato delle nostre industrie di costruzione. Da dieci anni a questa parte noi siamo rimasti fermi; mentre altrove i progressi dell'aviazione sono stati infiniti. In queste condizioni sarà difficile competere con le Società estere, perchè quando noi saremo riusciti ad arrivare alla costruzione, supponiamo, del *Dakota*, vi saranno già in piena funzione gli apparecchi a reazione impiegati per uso civile, come attualmente si sta tentando di fare da parte dell'Inghilterra e del Canada. È quindi un lavoro di fantasia poter pensare di metterci, con probabilità di successo, in questa corsa.

È difficile poter riprendere in un giorno il tempo perduto, questo però non esclude che si debba ricominciare a lavorare. Anzi io ho sempre sostenuto, sia al Senato che alla Camera, che l'industria aviatoria è un'industria tipicamente nazionale, perchè impiega una grande percentuale della nostra mano d'opera e si serve di materie prime, come l'alluminio, di produzione in gran parte nazionale, se si escludono delle leghe speciali che vengono dall'estero. Noi abbiamo mano d'opera, materie prime e scienza tali da poter condurre questa gara, che una volta è stata per noi vittoriosa, tanto che siamo giunti ad essere esportatori di aeroplani.

Qual'è lo stato della nostra industria? L'onorevole Facchinetti vi ha spiegato il caso del *Breda-Zappata*, che è l'ultimo grido della nostra aviazione civile. Noi siamo arrivati oggi, con molto ritardo, a costruire un «*Dakota*» non perfezionato. Ciò non significa nulla a carico dell'ingegno di Zappata, che anzi è un costruttore che ci invidiano e ci vorrebbero prelevare, come ce ne hanno prelevati tanti durante il nostro collasso. Zappata ha avuto l'alzata di ingegno di concepire il *Dakota* cinque anni prima degli altri; solo che, per la lentezza della nostra costruzione, si è arrivati a fabbricare un aeroplano imperfetto, quando gli altri ne avevano già fabbricati di perfettissimi.

Ora, come giustamente ha fatto osservare il senatore Facchinetti, questo aeroplano è imperfetto, perchè non servirebbe assoluta-

mente per i voli transoceanici, esclusi quelli per l'America del Sud, sulle cui rotte non è necessario volare ad altezze vertiginose.

Noi abbiamo fatto tutto il possibile per incoraggiare la «*Breda*» a costruire questo tipo di apparecchio, anzi c'è una proposta del Ministero della difesa a quello del tesoro per acquistare almeno dieci di questi apparecchi per conto dell'Aviazione militare, così vivamente l'Aviazione militare è interessata alla risurrezione della nostra industria aeronautica. In realtà questi apparecchi all'aviazione militare non servono a nulla, ma se ne è proposto l'acquisto per agevolare la costruzione aeronautica in serie.

Quale è la situazione attuale, per cui noi abbiamo presentato questo provvedimento? E dico la situazione attuale, di oggi, non quella tra tre o cinque anni, quando noi speriamo di aver raggiunto lo *standard* internazionale.

Noi attualmente ci mettiamo in concorrenza e lo facciamo volentieri. Si parla di America e la si vede dappertutto, e non si ragiona più. È stato portato qui l'esempio di un consorzio di Compagnie italiane, che dimostra proprio l'opposto di quello che si voleva dimostrare. Siccome vi erano delle società a capitale misto, italo-americano e italo-inglese, noi abbiamo voluto creare una società abbastanza resistente con capitale esclusivamente italiano, e si tratta proprio di quel consorzio di cui si è parlato in precedenza, che è stato appunto costituito in concorrenza con le società a capitale misto, che del resto sono società italiane, perchè la maggioranza del capitale appartiene all'Italia.

Vi era un immenso disordine fra tutte le Compagnie sorte nel dopoguerra per iniziativa privata; ogni aviatore disoccupato metteva su una Compagnia per poter andare avanti. Vi sono Compagnie che non hanno mai fatto un volo, che hanno commerciato con la loro dotazione di benzina, e così via. Noi abbiamo cercato di mettere un po' d'ordine in tutto ciò, cioè abbiamo tentato di concentrare tutte queste Compagnie italiane e di farne un Consorzio, vale a dire una grande Compagnia che potesse resistere alla concorrenza delle Compagnie a capitale misto. Tale concentrazione è stata fatta anche per poter avere delle Compagnie a carattere esclusivamente italiano.



## IV COMMISSIONE (Difesa)

14ª RIUNIONE (17 novembre 1949)

Questo Consorzio praticamente può essere considerato anche esso una società a capitale misto. Con questa caratteristica però: noi ci siamo detti che essendovi delle società a capitale misto italo-americano o italo-inglese, avremmo potuto fare una Compagnia a capitale misto tutto italiano, cioè con capitale in parte privato e in parte dello Stato.

Ritornando in tema: perchè, ripeto, abbiamo redatto questo disegno di legge? Perchè oggi, non fra due o tre anni, noi abbiamo la necessità di competere con i colossi di tutti i cieli internazionali. Lo stato attuale della nostra industria però non ce lo permette, non possiamo, con i nostri apparecchi bimotori o anche quadrimotori che portano 18 persone, competere nei cieli europei, ed internazionali in genere, con le Compagnie straniere che garantiscono tutti i *comforts* ed hanno ogni possibilità di allettamento verso il viaggiatore. E se noi fino ad oggi abbiamo, bene o male, resistito nella competizione, lo dobbiamo soltanto al residuo prestigio dell'Aviazione italiana, che — detto fra noi — allo stato attuale delle cose è immeritato, perchè noi andiamo nell'America del Sud con apparecchi che sembrano carrette al confronto dei colossi delle Compagnie internazionali, che offrono al viaggiatore non solo viaggi più brevi, ma ogni *comfort* ed un maggior stato di sicurezza.

È perciò indispensabile oggi poter immatricolare apparecchi stranieri e mettervi su una bandiera italiana, per poter fare una qualche concorrenza. Questo è uno stato di necessità assoluta. È nella linea dei nostri sforzi e nelle nostre intenzioni la ferma volontà di intensificare le costruzioni italiane. A questo scopo il Ministero della difesa ha fatto quello che non ha fatto nessun altro Ministero, attraverso immensi sacrifici, per dare lavoro alle industrie italiane. Abbiamo acquistato apparecchi da turismo per consegnarli agli aereo-clubs, abbiamo acquistato perfino apparecchi di legno per esercitare i nostri piloti, abbiamo fatto degli acquisti che praticamente si sono risolti in pura perdita. Abbiamo ora in progetto l'acquisto di uno *Zappata*, benchè sia un apparecchio non modernissimo.

Ma stiamo facendo qualcosa di più. Presentandosi la combinazione sfortunata da un lato, ma fortunata per noi, della svalutazione

della sterlina ed avendo lo Stato italiano in possesso delle sterline, di cui non sa cosa fare, siamo riusciti ad ottenere la possibilità di acquistare in Inghilterra delle licenze per apparecchi a reazione. Una ventina di apparecchi ci saranno dati subito, e questi serviranno immediatamente ai nostri reparti per l'addestramento e la tecnica di tale nuova forma di volo. Ma, come dico, abbiamo anche acquistato le licenze di riproduzione per cui le nostre ditte tra poco saranno in grado di costruire questi apparecchi modernissimi.

Ora io spero che, dietro questa scia di riproduzione di apparecchi a carattere militare, ma che possono diventare tra non molto di uso civile, la ripresa delle nostre costruzioni aeronautiche possa incominciare dai modelli più alti e non da quelli più bassi.

È un lavoro però che richiederà un lungo tempo. Molti fra voi — come il senatore Barontini — hanno più che una infarinatura in materia e quindi lo sanno benissimo. Noi, per esempio, abbiamo ordinato dieci apparecchi alla « Breda » e già la « Breda » ci ha risposto che non ce li potrà fornire che entro tre anni e, se si vorrà applicare a loro la cabina stagna per i voli transoceanici, invece che due anni ce ne vorranno cinque. Possiamo noi aspettare cinque anni per un apparecchio che già attualmente è superato? Noi dobbiamo incominciare dall'alto, dagli apparecchi a reazione. Sappiamo che fra pochi mesi, al massimo fra un anno, l'apparecchio a reazione farà concorrenza, in tutti i cieli, agli altri apparecchi. L'apparecchio a reazione ha infatti la possibilità di andare da Londra a New York in otto-nove ore.

Noi dobbiamo proprio incominciare da lì, approfittando di questa situazione fortunata di avere cioè un lotto di sterline in Inghilterra. Dobbiamo perciò costituire un Consorzio tra le società che meritano di essere aiutate, che sono in condizioni tecniche tali da poter affrontare il lavoro di costruzione, come l'« Alfa Romeo », la « Macchi », la « Fiat », l'« Ambrosinia », affinché si incominci a riprodurre apparecchi standardizzati del tipo a reazione. Io spero che potremo dare per questa via un notevole impulso all'aviazione civile. Questo acquisto di apparecchi e di licenze lo si è fatto attualmente, come ho detto, a scopo

## IV COMMISSIONE (Difesa)

14ª RIUNIONE (17 novembre 1949)

militare, ma potrà tra poco servire anche per usi civili. Spero che ciò sia il segno — e del resto è stato così salutato dalle Ditte aeronautiche — della rinascita della nostra Aviazione.

Voglio assicurare, inoltre, i colleghi dell'opposizione, benchè li sappia contrari al Piano Marshall, che è speranza del Governo, nei limiti del possibile, di ottenere dai fondi Marshall 5 miliardi per sovvenzioni all'Aviazione civile, da destinarsi ad essa nel quinquennio. In tale modo sarà forse possibile aiutare queste costruzioni aeronautiche e l'aviazione civile in genere, nei suoi bisogni e nelle sue varie forme; cioè costruzioni, campi, società, ecc. Credo che non possa essere messo in dubbio lo sforzo del Governo e la sua intenzione di agire in questo senso nel campo nazionale. Del resto coloro che hanno ascoltato le mie precedenti spiegazioni sanno perfettamente che è nostro intendimento ricreare una industria aeronautica che serva non soltanto ai bisogni nazionali ma anche a quelli dell'esportazione. A ciò è stato possibile giungere già una volta e non v'è motivo che non si possa arrivarci una seconda volta.

PALERMO. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole Ministro e sono lieto di constatare che le preoccupazioni che muovono noi sono le stesse che animano il Ministro e il Governo.

Tengo però a dichiarare che le nostre preoccupazioni erano fondate. Infatti, il Ministro ci dice che vi è la possibilità che i nostri tecnici di valore, come il Zappata, vengano ingaggiati e quindi trasferiti all'estero, ed è questo un pericolo gravissimo, a cui già accennava, in una conversazione privata che ebbi con lui, il prof. Colonnetti. Egli mi diceva che si incontravano difficoltà in tutti i campi della scienza, perchè i nostri scienziati venivano ingaggiati da Paesi inglesi od americani.

Se noi non potenziamo la nostra industria, se noi non affrontiamo una volta per sempre questo problema, corriamo il pericolo di perdere i nostri tecnici ed anche i nostri operai qualificati.

PACCIARDI, *Ministro della difesa*. Su questo siamo tutti d'accordo.

PALERMO. Un'altra cosa voglio far presente al Ministro. Io ripeto sempre lo stesso

monotono ritornello, e sarò costretto a farlo fino a quando il Ministro non cambierà sistema. Noi ci troviamo oggi di fronte ad un progetto di legge senza essere informati di tutto il complesso della materia e di tutto ciò che il Ministero della difesa intende fare in proposito. Noi ci troviamo di fronte alla necessità di approvare questo progetto, senza che si sia potuta fare un'ampia discussione, così come chiedeva il collega Facchinetti.

PRESIDENTE. Questa discussione noi la faremo.

PALERMO. Ed allora io mi chiedo: da un punto di vista pratico, per l'economia del lavoro, non sarebbe meglio fare prima questa discussione, renderci conto di quelle che sono le esigenze e le necessità dei provvedimenti che dobbiamo adottare per risolvere la situazione, e poi adottare i provvedimenti stessi? Noi invece prima adottiamo i provvedimenti, molte volte senza essere informati di tutto l'insieme della questione, e poi ne veniamo a conoscenza.

Io, facendo mia la proposta del collega Facchinetti, chiederei che si faccia una riunione nella quale si discuta ampiamente il problema e in quella sede si esamini anche il disegno di legge in discussione.

PACCIARDI, *Ministro della difesa*. Io sono d'accordo sulla proposta di tenere la riunione proposta e mi metto a disposizione della Commissione insieme al Sottosegretario che in special modo si dedica a questi problemi, ma prego vivamente la Commissione di voler approvare subito questo disegno di legge, che, nelle condizioni attuali di necessità, è di assoluta urgenza, e proprio per i fini a cui ha alluso il senatore Palermo.

CASARDI, *relatore*. Concludendo la discussione, dichiaro di aver ascoltato con molto interesse tutti gli oratori e non posso che associarmi a ciò che hanno proposto i colleghi; di fare cioè una discussione amplissima da servire tanto per il presente che per l'avvenire. L'attuale disegno di legge però è una specie di pronto soccorso; se non si va al pronto soccorso, si muore.

Io sono favorevole, quindi, all'approvazione di questo provvedimento, salvo poi a discutere a fondo tutti i complessi problemi che vi sono connessi.

COMMISSIONE (Difesa)

14ª RIUNIONE (17 novembre 1949)

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta sospensiva del senatore Palermo.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

*Dopo prova e controprova non è approvata).*

Nessun altro chiedendo la parola, dichiaro usata la discussione generale.

Metto ai voti gli articoli del disegno di legge, cui do lettura:

Art. 1.

Il Ministro per la difesa può, con motivato decreto, consentire l'iscrizione nel registro onautico nazionale di aeromobili dei quali i proprietari aventi i requisiti previsti dall'articolo 751 del Codice della navigazione e dal decreto legislativo 4 settembre 1946, n. 88, non hanno l'effettiva disponibilità, ancorchè non siano proprietarie. In tal caso, nel registro onautico nazionale e nel certificato di immatricolazione, deve essere fatto risultare, in aggiunta alle indicazioni di cui all'articolo 756 del predetto Codice, il titolo, diverso dalla pro-

prietà, in base al quale l'iscrizione viene effettuata.

Per gli aeromobili di cui al comma precedente, resta fermo il disposto dell'articolo 752 del Codice della navigazione, e gli obblighi che gli articoli 754, 758, primo comma, e 762, secondo comma, dello stesso Codice pongono a carico del proprietario sono trasferiti sulle predette società.

*(È approvato).*

Art. 2.

La presente legge avrà vigore per un biennio dal giorno successivo alla sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica.

*(È approvato).*

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

*(È approvato).*

La riunione termina alle ore 11,20.