

(855-A)
(855 bis-A)

SENATO DELLA REPUBBLICA

RELAZIONE DELLA 4^a COMMISSIONE PERMANENTE

(D I F E S A)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro del Tesoro e *ad interim* del Bilancio

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 30 GENNAIO 1950

Comunicata alla Presidenza il 1° giugno 1950

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

ONOREVOLI SENATORI. — Nell'illustrare il progetto di bilancio della Difesa per il prossimo esercizio, giova avanti tutto prendere in esame le varianti del disegno attuale nei confronti di quello dell'esercizio precedente.

Esaminato nel suo complesso, il bilancio del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario 1950-51 non si discosta molto da quello in corso.

In dettaglio si riscontra un notevole progresso verso una struttura che si armonizzi con l'unificazione dei tre Ministeri militari deliberata nel 1947 e che, sulla base di un perfetto parallelismo di rubriche, sottorubriche e capitoli, consenta al Ministro di avere un quadro organico ed omogeneo delle esigenze finanziarie delle Forze Armate.

Per di più si nota un più pronunciato indirizzo verso la ripartizione delle spese per servizi, nell'intendimento evidente di pervenire, gradualmente, a determinare l'onere complessivo di ciascuno di essi. Per le spese concernenti esigenze di carattere comune alle tre Forze Armate sono state istituite apposite sottorubriche che, con la dizione « spese comuni alle tre Forze Armate » compendiano in una sola voce le loro analoghe esigenze e riassumono in una sola cifra gli stanziamenti che sarebbero spettati a ciascuna Forza Armata.

È questo un criterio che, secondo le direttive del Ministero, avrà nei prossimi esercizi finanziari sempre maggiore estensione in relazione allo sviluppo che sarà raggiunto nel campo della unificazione degli ordinamenti e dei servizi.

Quanto all'entità degli stanziamenti è da rilevare che essa, grosso modo, coincide con quella dell'esercizio in corso, aggiornata — per i capitoli concernenti le competenze del personale — del maggiore onere derivante dai provvedimenti legislativi che hanno arrecato miglioramenti agli statali. Su 22 miliardi di aumento rispetto agli stanziamenti dell'esercizio 1949-50 (301 miliardi + 22 = 323) soltanto tre eccedono l'onere di cui sopra e sono, quindi, da considerare come incremento netto in favore del nuovo bilancio; cifra, invero, alquanto modesta rispetto all'ammontare globale degli stanziamenti, alle esigenze molteplici delle Forze Armate, ai nuovi problemi

finanziari connessi agli impegni internazionali assunti con la partecipazione al Patto Atlantico.

Malgrado ciò e sia pure nell'ambito di così modeste disponibilità, si può notare, nel nuovo bilancio della Difesa, un sensibile sforzo per una migliore utilizzazione dei fondi assegnati, in quanto — nel quadro delle esigenze delle FF.AA., nonché dei compiti particolari derivanti dagli impegni sopra citati — notevoli stanziamenti risultano indirizzati verso spese indubbiamente produttive.

In definitiva, dunque, il bilancio del 1950-1951, pur differendo parzialmente nella forma, riproduce, in sostanza, gli stanziamenti già dal Governo giudicati insufficienti del 1949-50

La Commissione ha ritenuto che nell'esame e nella discussione di questo bilancio che riproduce sostanzialmente quello precedente, anziché indugiarsi in analisi che non porterebbero a pratica conclusione, sia più opportuno fissare l'attenzione su qualche punto particolare, dal quale il Ministro possa trovar norma impegnativa per il bilancio futuro.

Non v'è dubbio che le condizioni materiali e morali del personale delle tre Forze Armate vadano sempre migliorando. Vi è spirito di disciplina nei gregari e di iniziativa nei Comandi che onora il Paese e gli consente di guardare con fiducia coloro ai quali affida la propria difesa. Marinai, aviatori, fanti e soldati specializzati sono ai loro posti e li tengono con onore. L'Arma dei carabinieri mantiene la sua tradizione che le è valsa le simpatie popolari anche quando compie uffici non graditi. Uno dei suoi comandanti, il colonnello Luca, ha rivelato nella lotta quotidiana contro la mala vita che affligge una nobile terra, fede e capacità che meritano di essere segnalate alla pubblica riconoscenza.

Giusto riconoscimento alla dedizione del personale militare sarebbe l'eliminazione dell'assurdo gerarchico creato dal fascismo con il famigerato decreto 2395 dell'11 novembre 1923 inquadrando burocraticamente gli ufficiali, assurdo che è necessario sia al più presto e del tutto rimosso per la spiccata, istintiva sensibilità degli ufficiali stessi a tale problema e l'avversione all'iniquo provvedimento che costituì un grave colpo al loro prestigio in seno alla Nazione aggiungendo al danno morale

quello economico derivante dall'abbassamento di un grado (e talvolta di due) di tutta l'agierarchia effettuato nello stabilire la classificazione e la corrispondenza gerarchica.

Per i sottufficiali invece occorre affrontare il problema del trattamento economico soprattutto nel suo meccanismo di parte pensionabile e di parte contingente.

In epoca non sospetta di indirizzi totalitari, ancor prima cioè del ventennio, gli assegni dei sottufficiali erano fissati nella parte pensionabile in misure molto vicine a quelle del personale civile d'ordine, in quell'epoca applicati e archivisti. Se si tiene conto del differente sistema per il computo delle pensioni, nonostante che quello per i militari tenda a correggere le conseguenze del minor numero di anni di servizio utili agli effetti della pensione che i militari riescono a totalizzare per l'anticipata giubilazione, se ne deduce che la posizione economica dei sottufficiali era ben differente da quella attuale.

Oggi invece che al sottufficiale sono richiesti maggiori requisiti di cultura e di tecnicismo e che questa categoria ha decisamente migliorata la sua, pur sempre buona, compagine, la situazione è per contro decisamente peggiorata.

Premesso che il grado di maresciallo si acquisisce ora dopo circa 15 anni di carriera e previ rigorosi corsi, che la quasi totalità dei sottufficiali è in possesso dello stesso titolo di studio richiesto nei concorsi del gruppo C e spesso di titoli superiori e da ultimo che essi a poco più di 50 anni debbono lasciare il servizio, con, grosso modo, 10-15 anni di anticipo rispetto ai civili, è da sottolineare la evidente sperequazione degli attuali assegni pensionabili.

La soluzione di tale grave, improcrastinabile problema è però da ricercarsi non ricorrendo ad equiparazioni gerarchiche di alcun genere, come da qualcuno si vorrebbe, equiparazioni assurde, come ho detto per gli ufficiali, ma in un conveniente adeguamento degli assegni che tolga i sottufficiali dalla situazione di inferiorità in cui si trovano.

ESERCITO.

L'opera ricostruttiva dell'Esercito prosegue con alacrità in tutti i campi nonostante le evidenti scarse disponibilità del bilancio in esame.

Al potenziamento materiale è intimamente connessa l'opera di ricostruzione morale, e chi oggi vede il nostro soldato non solo nella sua vita di caserma ma anche in tutte le sue altre manifestazioni quotidiane non può negare che i risultati ottenuti siano da considerarsi altamente apprezzabili.

Per il sempre maggior progredire della tecnica, per le armi e i mezzi sempre più complessi rispetto a quelli del passato, oggi più che di solo numero si deve parlare di numero-qualità, e per quanto riguarda il fattore qualitativo, questo assume grande importanza per il nostro Paese, dove il numero trova le ben note limitazioni. Ed è per tale motivo che il Ministero della difesa cerca di incrementare il reclutamento dei volontari specializzati, giacché la brevità della durata del servizio di leva, la quale può considerarsi oggi praticamente di 11 mesi, non consente la preparazione e l'affinamento degli elementi destinati alle specializzazioni più complesse. Questo indirizzo corrisponde ai voti già espressi in Senato.

Secondo il programma dell'Esercito era stato previsto l'arruolamento complessivo di 30.000 volontari da attuarsi in tre anni a partire dal 1948. Quantunque il numero degli aspiranti a tale arruolamento sia stato notevole, l'aliquota di elementi in possesso degli indispensabili requisiti minimi di capacità, fisici e intellettuali è risultata molto esigua, e ciò deve attribuirsi anche al fatto che i giovani sono attratti dalle condizioni più favorevoli che offre l'arruolamento in altri corpi armati. In ogni modo il Ministero della difesa ritiene che nel prossimo esercizio finanziario il numero dei volontari specializzati a lunga ferma possa raggiungere le 16.000 unità rispetto alle attuali 7.000.

Per quanto riguarda il reclutamento dei quadri, ufficiali, in s.p.e. e sottufficiali, il numero dei concorrenti alle scuole è ancora scarso. Ma i provvedimenti in corso da parte dell'Amministrazione militare, intesi a migliorare le condizioni economiche e ad assicurare la carriera dei quadri, unitamente ad una propaganda più efficace, fanno ritenere per il futuro un gettito maggiore ed anche più soddisfacente dal punto di vista qualitativo.

Numeroso e buono è, invece, il numero degli aspiranti ai corsi ufficiali di complemento.

È con soddisfazione che dobbiamo rilevare come l'affinamento della preparazione professionale dei quadri sia particolarmente curato.

La Scuola di guerra, che è entrata definitivamente in piena funzione, è al centro della fervente attività addestrativa che anima tutti i settori dell'Esercito. Essa non ha solo il compito tradizionale di preparare i futuri ufficiali a funzioni di Stato Maggiore, ma anche della selezione e della diffusione del pensiero militare contemporaneo.

Nuovo campo di attività della Scuola di guerra è quello dello svolgimento dei corsi per tenenti colonnelli anziani delle varie armi e specialità, in modo da incrementare lo studio dell'impiego tattico di unità miste e dei problemi di coordinamento e di cooperazione che vi si collegano.

La scuola di guerra mette, quindi, il frutto del suo lavoro a profitto di tutto l'Esercito, il cui compito precipuo è oggi l'addestramento, in modo che le grandi unità che possono essere messe in atto raggiungano il massimo grado di efficienza: 8 divisioni di fanteria, una brigata alpina, una brigata corazzata, che sino ad oggi sono state costituite e che vanno sempre più potenziandosi, indicano la strada sinora percorsa.

Abbiamo certezza che l'Esercito, sorretto dalla nostra fiducia e dalla fiducia del Paese, continuerà nel suo silenzioso e coscienzioso lavoro di ricostruzione, in modo da essere garanzia efficace della pace da tutti auspicata. Il Paese sa che il suo primo bisogno è di difendere le sue frontiere terrestri, e a questo compito è chiamato l'Esercito, al quale va data la precedenza nella preparazione del suo armamento e addestramento a garanzia della nostra dignità e indipendenza all'interno e all'estero.

AVIAZIONE MILITARE.

Un problema, urgente ed anche imponente, oggi si impone all'attenzione del Parlamento e del Governo, ed è quello dell'aviazione.

Per quanto riguarda l'aviazione militare, se un tempo gli sforzi delle Nazioni meglio preparate all'offesa e alla difesa bellica erano rivolti al dominio del mare, oggidì altrettanti sforzi, e forse superiori, sono diretti al dominio dell'aria.

Se la Gran Bretagna poté per lungo spazio di tempo, prima delle due ultime guerre, imporre la pace al mondo, e fu « pax britannica », senza ricorrere alla militarizzazione della Nazione, ciò poté ottenere mediante il massimo potenziamento delle sue forze marittime, alle quali dedicò dovizia di mezzi e di cure.

Oggidi - fu scritto recentemente - « è l'aria che rappresenta il mezzo principale per ottenere il potere mondiale », perchè un'aviazione capace di dominare i cieli può imporre la sua volontà su qualunque zona sorvolata (De Seversky). Ora, l'Italia dispone di un materiale umano superbo, pronto a qualunque audacia, provato a tutte le sperimentazioni, ma non potrà mai nell'aria, come sul mare, avvicinarsi a quelle che sono o saranno le disponibilità materiali delle grandi Nazioni alle quali, in caso deprecatisimo di guerra, dovesse trovarsi alleata o nemica. Tuttavia, poichè ogni paese che sia geloso della propria tradizione militare e dell'integrità del proprio territorio, deve tenersi sempre pronto a difendere le sue frontiere, l'Italia deve, nei limiti delle proprie disponibilità, disporre di una aviazione militare tattica capace a difendere e occorrendo a precedere l'azione delle truppe destinate alla difesa dei suoi confini terrestri. A questo obbietto, pertanto, la Commissione raccomanda al Ministro che, anche nei limiti del bilancio, sia diretta ogni sua sollecitudine al maggior potenziamento possibile dell'Arma aerea. Tenga presente il Ministro che in America buona parte dell'opinione dei tecnici è orientata al criterio della « storica opportunità di ottenere la pace mediante il potere aereo » il che vuol dire che all'arma aerea saranno sempre più rivolte le cure di quel Governo. Per quanto ci riguarda, i compiti nostri devono raccogliersi nell'organizzazione di un servizio aereo che sia prevalentemente destinato alla difesa tattica delle forze operanti.

Il preciso programma che, nei limiti del bilancio, l'aviazione militare deve proporsi, è opera degli elementi tecnici del Ministero, ai quali spetta la maggiore responsabilità.

Pur lasciando ai tecnici l'ultima parola, la Commissione tuttavia crede di dover fare qualche rilievo.

Il Trattato di pace ci consente di tenere in vita 350 aerei militari, dei quali 200 da caccia

per la difesa. Difesa che si impone, perchè l'Italia, assisa al punto cruciale del traffico aereo mondiale, posta nella posizione più avanzata della cortina di ferro che oggi separa due mondi, purtroppo fra loro in contrasto, e quindi la prima ad essere offesa in caso di conflagrazione, non pare si preoccupi troppo di questo, anzi rimane passiva di fronte all'invadenza dei traffici aerei di tutti i Paesi sul suo territorio e di fronte alla ridda di armamenti aerei che cresce e si perfeziona al di là e al di qua della cortina.

Cosa ha fatto il nostro Paese per portare su tale linea la sua aviazione militare dal 1946 ad oggi ?

Umiliandoci verso America e Inghilterra abbiamo ottenuto in regalo poco più di un centinaio di aeroplani da caccia residuati di guerra; vecchi e decrepiti gli Spitfire che fanno continue vittime fra i nostri valorosi piloti senza sapere il perchè: migliori i 50 Mustang anche essi vetusti e con appena un'altro anno di vita.

Per mantenere in un minimo di attività di volo gli aviatori abbiamo ottenuto, sempre dai residuati di guerra e in regalo, altri 150 aerei disarmati da piccolo trasporto, allenamento e scuola. Questa è la nostra attuale flotta aerea che dovrebbe difendere l'Italia dalle aggressioni dal cielo e collaborare con l'Esercito e con la Marina per la difesa dei nostri confini e del nostro mare.

È serio od ironico parlare di aviazione militare in queste condizioni ! ?

L'Aeronautica da quattro anni si vede forzatamente negare qualsiasi cifra per nuove costruzioni, perchè il suo bilancio è ad ogni riduzione il più toccato. Fa sforzi per sopperire agli stipendi, al vestiario e al mantenimento del personale; alla benzina per un minimo di attività dei pochi aeroplani e per mantenere questi in vita; al rabberciamento di qualche aeroporto civile e militare essendo tutti stati rasi al suolo, mentre nel mondo intorno a noi vediamo un prodigioso fiorire di aeroporti modernissimi, di studi e perfezionamenti di motori o aeroplani; di costruzione di macchine a reazione da guerra e commerciali di capacità, possiamo dire, sbalorditive.

Tutti i Governi danno incremento all'aviazione sia militare che civile meno l'Italia.

Si danno sovvenzioni fortissime alla Marina mercantile; si spendono decine di miliardi dell'erario per le ferrovie, per le strade, per i porti, per l'agricoltura, tutto ciò è giusto. Si sovvenzionano spettacoli pubblici anche di cattivo gusto e pubblici trasporti, e ciò è discutibile. In tutto questo non c'è posto per dare una efficienza all'aviazione militare e una sovvenzione all'aviazione commerciale. Il Governo paga quasi per metà un piroscafo, ma non dà una lira per costruire un aeroplano, in Italia o per comperare un elicottero per i servizi di pronto soccorso.

Se i capitali dati alle industrie aeronautiche dal F.I.M. per pagare gli operai che non hanno modo di lavorare e quelli dati dal Governo ai disoccupati ufficiali di tali industrie fossero stati dati al bilancio dell'Aeronautica militare e civile oggi avremmo fabbriche in attività, un'aviazione militare e commerciale su apparecchi nazionali, e minore disoccupazione.

L'acquisto delle licenze di aerei e motori dall'Inghilterra concesso sul credito in sterline in quel Paese è un passo lodevole per riprendere il tempo perduto. Ma non vi è nel bilancio dell'Aeronautica nessuna cifra per nuove costruzioni. Resta a chiederci quindi a cosa servano le licenze. Gli industriali che si sono sobbarcati l'onere di rimborsare in alcuni anni al Tesoro dello Stato le somme ottenute come faranno a pagarle se non si ordinano loro motori ed aerei da fabbricarsi su tali licenze ? Si tratta - notisi bene - di aerei militari perciò l'ordinazione non può essere fatta che dalla Aeronautica militare.

E fra un anno, quando non avremo più efficienti gli aerei residuati bellici che oggi ancora volano con cosa voleranno i nostri aviatori ? E cosa faranno Esercito e Marina senza la collaborazione dell'Aviazione ? Oramai è dimostrato che un esercito e una marina senza l'ausilio e la protezione degli aerei sono alla merce del nemico. Inutile quindi spendere il bilancio in prevalenza per creare un ben organizzato esercito e una agguerrita marina, trascurando di dargli l'ausilio e la protezione dal cielo.

Le nostre divisioni corazzate a nulla valgono se non sono integrate dall'aeronautica. Nella divisione del bilancio è ovvio che ciascuno S. M. cerchi di ottenere il più possibile per la propria Arma, ma il Ministro e il Capo

di Stato Maggiore della Difesa hanno la responsabilità collettiva ed a loro incombe l'obbligo di ripartire il Bilancio in modo da creare un organismo unico, efficiente, resistendo al perdonabile particolarismo dei rispettivi Stati Maggiori. Siamo già al terzo bilancio concesso dal Tesoro collettivamente al Ministero delle FF.AA. perchè il Ministro unico lo ripartisca secondo i bisogni e la convenienza e per la terza volta l'Aeronautica ottiene soltanto il necessario per non morire; ma nulla per rinascere.

L'Esercito continua il suo perfezionamento ed è giusto che sia così, ma a cosa servirà se non ha un'aviazione di assistenza; collegamento e difesa adeguata? Se non avrà fatto con essa in tempo utile tutte quelle esercitazioni che rendono efficace la collaborazione? E cosa sarà dell'aviazione civile se quella militare non prepara nuovi e molti allievi, come ha fatto in passato? Altrettanto avverrà per la Marina che ha già abbondantemente ripetuto in tutte le pubblicazioni da essa emanate che senza aviazione da ricognizione e da difesa ben addestrata alla collaborazione le navi sono in balia di qualunque nemico.

* * *

Lo S.M. dell'Aeronautica fa ogni sforzo per mantenere la coesione in seno ai propri dipendenti; per ottenere un minimo di mezzi per volare. Non si può rimproverare ad esso di non farsi iniziatore di nuove costruzioni quando non gli si danno i mezzi per farlo e bisogna riconoscere che fa di tutto per risollevarne le sorti dell'Arma caduta così in basso. È allo Stato Maggiore che si deve se si sono avuti gli aerei che permettono ai nostri piloti di mantenersi in esercizio: non sono italiani ma erano i soli che si potevano avere senza denaro ed i nostri aviatori si sono adoperati per tenerli.

* * *

La Commissione crede di segnalare al Ministro una proposta avanzata dal senatore Panetti circa l'opportunità di provvedere alle esigenze degli studi aeronautici in Italia potenziando i centri che già esistono, anziché crearne di nuovi che esigerebbero ingentissime spese. A questo fine il Laboratorio di aeronautica

presso il Politecnico di Torino, qualora potesse associare ai suoi mezzi in piena attività quelli che il Ministero venisse ad offrirgli, sarebbe in grado di eseguire anche le prove ad altissima velocità che ora in Italia sono allo stato di semplice ipotesi. Il grande aeroporto internazionale di Lombardia potrebbe integrare con i controlli in volo quelli del Laboratorio di Torino nelle gallerie aerodinamiche, ottenendo per tal modo, a breve scadenza e con una spesa complessiva modesta, la possibilità di fiancheggiare la ripresa industriale delle costruzioni aeronautiche moderne.

Il Politecnico di Torino ha presentato al Ministero in proposito uno schema di convenzione nella quale, messa in evidenza l'esistenza in quello Studio di sei cattedre di specializzazione (di aerodinamica, di aeronautica generale, di costruzioni aeronautiche, di motori per aeromobili, di costruzioni di motori) e l'esistenza di un centro studi per la dinamica dei fluidi già finanziato dal Consiglio Nazionale delle Ricerche, si offre la possibilità e il modo al Governo di far eseguire da quell'istituto le ricerche di suo interesse e di comandare presso di esso, sia in qualità di allievi della facoltà di ingegneria aeronautica sia in qualità di ricercatori, un numero adeguato dei suoi ufficiali e funzionari per sviluppare le attività che il Ministero credesse più opportune.

Inoltre, poichè è indiscusso che la tecnica moderna, in materia aerea, è tutta protesa oggidi sui motori a getto e sugli apparecchi a turbo-reattori, tanto nel campo civile quanto in quello militare, bene ha operato il Ministero ordinando alle ditte specializzate di iniziare la produzione di caccia-scuola e di motori a reazione su produzioni inglesi, ed è quindi opportuno, non solo appoggiare tale disposizione del Governo, ma incoraggiarlo a trovare i mezzi perchè le ditte specializzate sieno messe in grado di produrre, tanto più che anche gli apparecchi per trasporti civili dovranno orientarsi sui motori a getto. I venti apparecchi a reazione acquistati recentemente all'estero, sui quali stanno addestrandosi i nostri aviatori in questi giorni, e le commissioni che il Ministero intende dare alle nostre fabbriche aeronautiche per la costruzione di una cinquantina di altri apparecchi sul modello di quelli inglesi, sempre a reazione, potranno sensibilmente migliorare le condizioni dell'aviazione militare.

* * *

L'Aereo Club d'Italia, oggi come ieri, cura la propaganda aeronautica nel Paese, mantiene unite ed aggiornate le vecchie leve aviatorie, mentre prepara moralmente e tecnicamente le nuove. Esso è l'erede, per successive trasformazioni, della vecchia Società Aeronautica Italiana sorta nel 1904 ed attualmente si regge sotto forma di Federazione, che raccoglie a sè 55 Aero Clubs Federati delle varie città italiane che si propongono la formazione di nuovi piloti, l'allenamento degli aviatori della riserva, nonchè l'organizzazione di tutta l'attività aerea sportiva, non fine a sè stessa ma come elemento importante nel potenziamento delle altre attività.

L'Ente che prima della guerra vantava oltre 40 scuole di pilotaggio, propri centri sperimentali di volo a vela ed aeromodellismo, una flotta di oltre 600 apparecchi, attrezzature, impianti ed organizzazione si trovò, a guerra terminata nella più desolante delle distruzioni: non una sola macchina nè una irrisoria parte delle sue attrezzature furono salve, i contatti perduti, l'organizzazione sfasciata, e fu grazie soprattutto all'opera di ripresa condotta con sacrifici personali di aviatori che l'Aero Club d'Italia oggi è sul cammino della rinascita. Attualmente 30 scuole di pilotaggio sono in attività sia pure con scarsi mezzi, mentre altre 10 entreranno presto in funzione.

Nel 1949 sono stati conseguiti 122 brevetti di pilota civile di 1° grado e 102 di 2° grado, mentre si prevede che per il 1950 i nuovi brevetti supereranno i 300; sempre nel 1949, 254 sono state le reintegrazioni di vecchi brevetti, dietro il richiesto allenamento, mentre al 30 aprile del 1950 tali reintegrazioni già assommano a 500; la flotta degli Aero Clubs è di 83 apparecchi (contro i 600 di anteguerra) e 72 sono quelli appartenenti a privati; i soci dell'Ente, in crescente aumento, sono attualmente 8000.

Risultati questi in apparenza modesti, se comparati alla funzionalità anteguerra dell'Ente, ma in effetti più che confortanti ove si pensi che l'Ae.C.I., nel suo difficile cammino di rinascita, ha dovuto riprendere pressochè da zero. Perciò, oggi, più che non mai, si deve

guardare con attenta cura alla ripresa di questo Ente, in considerazione delle sue molteplici attività, di somma importanza nella vita di una Nazione moderna, ma soprattutto con particolare attenzione va riguardata l'attività delle scuole di pilotaggio dell'Ae.C.I. Basti pensare che, oggi in Italia l'età media dei piloti più giovani è di trenta anni e trattasi per giunta, di elementi scarsamente addestrati, in quantochè per circa dieci anni non sono stati preparati nuovi piloti, onde occorre al più presto saldare questa lacuna nella formazione delle nuove leve aviatorie la cui carenza è pesantemente avvertita sia dall'aviazione civile che da quella militare.

Per la vita dell'Ae.C.I. e per i nuovi, urgenti, impellenti compiti cui l'Ente è demandato, non bastano più i sacrifici, la passione e la dedizione di volenterosi, nè gli insufficienti aiuti sin qui ottenuti: occorre che il Governo predisponga adeguate provvidenze per la vita e lo sviluppo di questo Ente che prepara, nel quadro della rinascita del Paese, nuove, giovani energie per il progresso e la civiltà. E poichè è in via di perfezionamento un decreto del Capo dello Stato che modifica il vecchio decreto relativo all'ordinamento dell'Aero Club d'Italia e prevede un contributo annuo del Ministero della difesa-aeronautica che deve essere fissato di anno in anno sul bilancio dell'Aeronautica, la Commissione si augura che ad esso sia dato sollecito corso.

MARINA MILITARE.

Nessuno può disconoscere l'importanza. L'Italia è paese essenzialmente marittimo non solo per condizioni geografico-politiche e per ragioni storiche o tradizionali ma per assoluta necessità di vita del suo popolo, tanto che ben 30 milioni di tonnellate di rifornimenti devono giungere ogni anno al nostro Paese per le vie del mare. Di qui la necessità che le nostre comunicazioni marittime siano assicurate e difese e che le nostre lunghe e aperte coste siano vigilate e protette.

Questi in sintesi i compiti che deve assolvere la nostra marina militare. Si comprende facilmente come anche la difesa delle frontiere terrestri e del nostro cielo hanno come indi-

spensabile premessa l'arrivo via mare dei rifornimenti intesi ad alimentare sia l'intera vita della Nazione che le possibilità difensive delle forze terrestri ed aeree.

Quale la situazione della nostra Marina militare ?

L'Italia ha adempiuto scrupolosamente alle clausole militari del Trattato di pace che hanno particolarmente colpito e mutilata la nostra Marina militare. Essa ha accettato tali sacrifici con virile coscienza e salda disciplina, nella fondata fiducia che il Paese avrebbe provveduto appena possibile alla sua ricostruzione.

In sostanza oggi la Marina dispone di:

2 corazzate tipo *Doria* (antiquate);

4 incrociatori (di cui solo 2, tipo *Garibaldi*, abbastanza moderni e meritevoli di rimodernamento).

4 cacciatorpediniere (di cui uno in disarmo);

9 torpediniere (relativamente moderne ma che hanno subito un duro logorio nella seconda guerra mondiale);

7 torpediniere (con oltre 30 anni di servizio e perciò prive di valore bellico);

20 corvette (in buone condizioni ma troppo lente per la lotta contro i moderni sommergibili veloci);

16 dragamine;

un nucleo di piccole unità costiere ed ausiliarie.

Il Trattato di pace ci consente fin dal 1° gennaio 1950 di rimpiazzare il naviglio sopra descritto (ad eccezione delle corazzate) fino ad un totale di circa 67.000 tonnellate.

Non ci è invece consentito il possesso di portaerei e di sommergibili e specie la mancanza delle portaerei costituisce una gravissima deficienza per la protezione delle comunicazioni marittime.

Studi sulle necessità di rimpiazzo del naviglio leggero di superficie sono stati eseguiti dagli organi tecnici della Marina militare e fin dallo scorso anno il Ministero ha annunciato nelle linee generali lo schema di un programma navale comprendente:

a) miglioramento della difesa contraerea dei due incrociatori tipo *Garibaldi*;

b) costruzione di due fregate veloci contraeree ed antisommergibili;

c) costruzione di cinque unità veloci, antisommergibili e contraeree per la scorta al traffico;

d) costruzione di prototipi di unità antisommergibili di minor tonnellaggio;

e) costruzione di piccole unità per la vigilanza costiera.

Il Ministero afferma ripetutamente che inderogabili necessità difensive convalidate da importanti fattori morali; necessità di progresso e sviluppo tecnico della nostra industria navale; ragioni sociali riguardanti le necessità di lavoro e la vita stessa dei nostri cantieri civili di costruzione; posizione che la marina militare mantiene nell'ambito di una politica commerciale e migratoria; e infine gli impegni derivanti dal nostro ritorno in Africa; impongono che sia resa sollecita sia la approvazione da parte delle Camere del programma navale sia il suo effettivo inizio.

Ne frattempo la Marina militare continua e continuerà a dedicare ogni suo sforzo alla preparazione del personale attraverso: l'Accademia navale, scuole per sottufficiali e per volontari, che sono state ripristinate e, per quanto possibile, migliorate.

È noto che recentemente il Capo di Stato Maggiore della Marina militare si è recato negli Stati Uniti, su invito della Marina U.S.A., per visitarvi scuole e centri di addestramento e per studiarne l'organizzazione, onde poter procedere ad un ulteriore miglioramento dei nostri analoghi istituti.

Per quanto le spese per la Marina debbano essere messe in relazione con quelle per le altre Forze Armate, è certo che le basi navali hanno bisogno di essere rimodernate, e particolarmente la difesa contraerea sia attiva che passiva abbisogna di essere rinnovata. Gli arsenali sono stati in gran parte riordinati ma risentono della mancanza di macchinari moderni e di una notevole esuberanza nelle maestranze che, per ragioni sociali, non è stato possibile ridurre. Questo ultimo elemento appesantisce in modo assai forte il bilancio della Marina militare con una spesa che, ovviamente, non si può qualificare di carattere militare.

AVIAZIONE CIVILE.

Ma poichè le condizioni del bilancio non consentono di sviluppare ampi programmi di aviazione militare, e, sempre nei limiti del bilancio, la parola su questo tema non può che essere riservata ai tecnici del Ministero della difesa sui quali pesano le maggiori responsabilità, la Commissione ritiene, a preferenza, di soffermarsi sull'aviazione civile, e di invitare senz'altro il Ministro ad affrontare con risolutezza di propositi e organicità di criteri questo problema, che oramai non consente indugi.

Tutte le Nazioni europee ci precedono. Non v'è tempo da perdere. L'Italia — fu ripetuto a sazietà — per la sua stessa privilegiata posizione geografica, è destinata ad essere al centro dei grandi transiti aerei a scopo commerciale. Essa è ormai circondata da aeroporti in piena efficienza, e tutti attrezzati e amministrati da autorità e da personale civile. Quello francese di Le-Bourget, adibito al traffico europeo e mediterraneo, ha a capo un comandante civile di aeroporto dipendente dal Ministero dei trasporti, mentre i servizi di vigilanza, di controllo e di scorta sono svolti da personale della dogana in divisa. L'aeroporto di Orly, adibito al transito intercontinentale, è affidato pure al personale civile ed è munito di tutti i più moderni servizi di accoglienza e di conforto per i viaggiatori. Così Londra dispone di un Aeroporto (*London-Airport*) per il traffico intercontinentale e di altro (*Northolt*) per quello europeo e mediterraneo, entrambi con costruzioni a materiali ininflammabili. Se l'aeroporto di Melsbroech ospita delle squadriglie militari, la loro condotta è subordinata all'autorità civile.

Chi volesse prendere dettagliata cognizione dell'organizzazione civile degli aeroporti europei, potrebbe utilmente consultare la diffusa relazione dovuta alla Missione per lo studio dei servizi aeroportuali europei, svoltasi sotto la direzione della nostra Federazione nazionale dei trasporti aerei.

Insomma, vi è in tutto il mondo un fervore di attività e una concorrenza di iniziative per assicurarsi un posto preminente nei trasporti aerei che non può non essere tenuto presente dal Governo e dal Paese

Vediamo da presso quale è la situazione dell'aviazione civile in Italia.

I.

Attualmente essa non dispone che di 53 apparecchi: 14 trimotori, 10 quadrimotori, 29 bimotori, i quali assorbono in tutto l'attività di 1.000 persone, dipendenti da tre società che lavorano tutte o quasi tutte in perdita.

I tre Stati scandinavi si sono messi insieme per unire in una sola unità le loro tre linee di navigazione aerea. La Francia, il Belgio, l'Olanda, la Cecoslovacchia, la Spagna, la Svizzera, i paesi Scandinavi, l'Irlanda, l'Argentina, il Brasile hanno una sola società aerea; gli Stati Uniti e l'Inghilterra ne hanno bensì tre, ma essi spaziano per tutto il mondo. Le Compagnie italiane fiorite nell'immediato dopo guerra o sono morte o sono, ripetesi, quasi tutte, in crisi. Esse a suo tempo possono aver acquistato un « Douglas » per 5 o 6 milioni; oggi un apparecchio della stessa portata costa 150-200 milioni se non addirittura come il bimotore « Convoiv » americano 600 milioni, un « Costellation » da 800 milioni a mille. Altrettanto un DC6.

L'Italia, dunque, deve ridurre le sue ditte aeree. Forse dovremmo ridurle ad una sola, o, perchè sia assicurata la concorrenza e perchè non si cada nel sospetto di creare condizioni di privilegio, potremmo arrivare a due; ma queste società debbono essere potenziate, come le potenziano tutti gli Stati esteri.

Il senatore Cingolani nella sua chiara relazione sul bilancio 1949-50 ha autorevolmente richiamato l'attenzione del Governo sull'argomento.

L'aviazione civile in Italia, per quanto ridotta al minimo oggidì, ha un grande avvenire, grande e sicuro. Dai tempi omerici, il Mediterraneo è sempre stato il centro dei grandi traffici e interessi internazionali. Oggidì, per la barriera ideologica che divide l'Europa in due settori, quasi in due mondi, gli apparecchi che vengono dalla Svezia devono deviare, per non affrontare la barriera russa, e passare attraverso l'Italia per portarsi in Turchia. L'Italia è sulla via dei grandi tragitti intercontinentali; dall'America all'Asia occi-

dentale, dal Nord al Sud Africa e all'Australia, tutti devono passare di qui. Guai, dunque, all'Italia se non sfrutta il privilegio di questa situazione, e guai se perde tempo ancora e tarda ad affrontare risolutamente il problema, perchè allora gli altri Paesi, tutti intenti a guadagnare le maggiori correnti interoceaniche, potrebbero chiuderci per sempre la strada.

Un gruppo di senatori, appartenenti a tutti i settori dell'Assemblea, se ne è preoccupato e, durante la discussione del precedente bilancio, ha presentato il seguente ordine del giorno:

« Il Senato della Repubblica, ritenuto che — mentre la posizione geografica dell'Italia e le doti eccellenti della sua gente dell'aria le consentono una preminenza nei trasporti aerei continentali ed intercontinentali — purtroppo, per mancanza d'indirizzo e di misure adeguate, l'aviazione italiana si trova oggi al disotto di quella di altri, anche piccoli, Paesi d'Europa ed è in condizioni che — lo ha dichiarato il Ministro della difesa — danno luogo a giustificate lamentele;

che occorre un intervento rapido ed efficace per evitare arresti nelle avio linee e per sviluppare le nostre possibilità;

invita il Governo a promuovere un sistema organico di provvedimenti rivolti a:

dare a tutti i servizi governativi attinenti all'aviazione civile un ordinamento solido ed autonomo, quale è negli altri Paesi;

curare, come è compito dello Stato, per i porti in generale, l'impianto ed il funzionamento degli aerostadi, dai quali lo Stato ritrae non trascurabili proventi;

riordinare, potenziare, le linee dei trasporti aerei, e metterli in grado di rinnovare le loro flotte, senza di che si dovrebbe rinunciare a servizi importanti e si comprometterebbe un'attività destinata ad essere di grande convenienza economica e politica per l'Italia.

(GASPAROTTO, MENGHI, RUINI, CINGOLANI, MACRELLI, FILIPPINI, SALOMONE, RAJA, BOCCONI, PIERRACCINI, ZANARDI, RICCIO, SANNA RANDACCIO, GERINI, VISCHIA, AZARA, CIASCA, GRAVA, FALCK, PIETRA, MAGLI, CARRARA, LANZARA, LOVERA, FOCACCIA, CASATI, MAGLIANO ed altri);».

Il Ministro della Difesa, onorevole Pacciardi, nel suo discorso del 28 settembre 1949, alla Camera, ha francamente dichiarato che le « lamentele sollevate per l'Aviazione civile sono pienamente giustificate » e l'onorevole De Gasperi, a conclusione del dibattito parlamentare sull'Aviazione civile, ha promesso la imminente attuazione di un organo di Governo indipendente per l'Aviazione mercantile italiana.

Occorre pertanto ora domandarsi che cosa bisogna fare per ovviare alle accennate « lamentele » e per dare all'Aviazione mercantile un ordinamento autonomo.

Gli studiosi della materia dicono:

Innanzitutto vi è una politica generale da definire: decidere: se l'Italia vuole o non vuole includere un'aviazione mercantile fra i servizi di pubblica utilità.

Essi fanno presente che la navigazione aerea, in questo dopoguerra, sta prendendo uno sviluppo che supera tutte le passate previsioni, tanto che su alcune delle grandi rotte intercontinentali essa ha già assorbito da piroscafi la maggioranza dei passeggeri di classe di un tempo.

Ora, per risorsa naturale in Italia si abbina la favorevole meteorologia del nostro clima e la posizione geografica del Paese, allo incrocio, come si è detto, delle maggiori arterie del traffico aereo fra i Continenti, essendo il nostro Paese situato al centro di un emisfero convenzionale in cui si addensa la quasi totalità degli interessi mondiali di maggiore importanza economica.

Un simile privilegio è veramente unico al mondo, e caratterizza il potenziale economico del nostro Paese nel campo della navigazione aerea mercantile: il lasciarlo sfruttare dalle imprese straniere, che appunto perciò affluiscono da noi sempre più numerose, costituirebbe un'imperdonabile omissione, come potrebbe essere quella di lasciar sfruttare supinamente da stranieri una nostra miniera d'oro e di carbone o un nostro giacimento di petrolio.

Se il Governo e il Paese si fossero accorti della situazione sopra accennata, non esisterebbe in Italia la sproporzione, che oggi salta all'occhio di chiunque, fra gli aiuti accordati alla Marina mercantile, alle industrie cine-

matografiche e allo stesso turismo, e quelli microscopici accordati al mezzo aereo, ossia al nuovo e più efficace strumento atto ad agevolare ed in molti casi a determinare la ripresa dei popoli nel mondo.

Lamentano le nostre stremate Compagnie aeree di essere state costrette ad erogare cospicui capitali per alcune sistemazioni indispensabili sugli aeroporti, e di dover corrispondere al Governo canoni esagerati di affitto; di esser gravate di circa 100 milioni all'anno per tasse di Registro; che adempiono funzioni tecniche di esclusivo interesse pubblico e che dovrebbero conseguentemente incidere sul bilancio dello Stato; di dover effettuare il trasporto della posta a condizioni usuratizie ed a solo vantaggio del Monopolio statale delle poste; protestano che anche su questioni di minore rilievo il Governo dimostri nei riguardi dell'aviazione civile una fiscalità che talvolta tocca una esasperante esagerazione; aggiungono che sono tuttora in vigore i vecchi provvedimenti legislativi emanati in regime di linee aeree sovvenzionate, e che nessuno tiene conto che tale regime è ormai completamente scomparso.

Si fa presente che di fronte al trattamento fatto alle nostre linee aeree, l'Inghilterra ha investito nelle tre linee sue la somma di 70 miliardi di sterline, 140 volte almeno di più dell'Italia, e inoltre lo Stato inglese subsidia ogni anno le avio-linee con 10 milioni di sterline. Parimenti gli Stati Uniti colmano il deficit delle compagnie di navigazione aerea attraverso il *forfait* postale. In Italia le Compagnie aeree esercenti non hanno che delle agevolazioni per quanto riguarda il prezzo della benzina e l'esonero dalle tasse agli aeroporti statali. Qui ora non si domanda di creare dei favori per una società piuttosto che per un'altra; si tratta di vedere se lo Stato debba intervenire direttamente nella gestione; se esso debba assumere il servizio aereo; ovvero se creda, dietro concorso, di affidarlo a qualche società. Un intervento è necessario, perchè altrimenti l'Italia sarebbe condannata a sparire dal campo della navigazione aerea mondiale. Noi abbiamo una linea di navigazione che è di alto prestigio per l'Italia, quella per l'America latina. Ebbene se questa linea (che ha un percorso di 24.000 chilometri, compreso

il ritorno) deve essere mantenuta, va incoraggiata come le altre.

Le Compagnie e gli studiosi del problema ritengono, pertanto, che:

se si vuole avere un'aviazione mercantile efficiente, bisogna addivenire alla creazione di un organo ministeriale indipendente che sia capace di vedere e di risolvere i relativi problemi nel loro complesso, con unità e continuità di indirizzo.

Si lamenta ancora che lo sviluppo dei nuclei sani di esercenti dell'Aviazione civile italiana, in concorrenza accanita con le più potenti Compagnie estere e con i mezzi di superficie, sia troppo intralciato, oggi, dalla impossibilità di definire un programma, perchè nessun programma è possibile quando l'incertezza del domani predomina fra le troppe autorità governative che dovrebbero decidere in materia di aviazione civile, donde la improrogabile necessità di creare un idoneo organo ministeriale, come era stato implicitamente promesso nel gennaio di quest'anno dal Presidente del Consiglio.

Ora, il nome di questo organo non conta. Che sia un Commissariato generale o un Sottosegretariato o una azienda sul tipo di altre esistenti (es. Azienda autonoma statale della strada) consona al carattere di pubblico servizio, di impresa commerciale della Aviazione civile.

Esiste da più di un anno un progetto di ordinamento autonomo, nell'ambito del Ministero della difesa, predisposto dal Sottosegretario, progetto discusso ed approvato dagli organi competenti dell'Aviazione militare: l'essenziale è che il nuovo organo ministeriale sia efficiente e possa svolgere per l'avvenire una chiara e decisa politica di Governo, in quanto a concetti organizzativi, a mezzi finanziari, a relazioni estere, ecc. Se fosse consentito al relatore di esprimere il suo pensiero personale egli direbbe che per l'Italia si impone la creazione di un Ministero dell'Aviazione civile, data l'importanza di questa attività che ha davanti a sé il più promettente avvenire, Ministero *sui generis*, con un personale ridottissimo, basato soprattutto sull'attività personale del Ministro.

Quando si pensi che sono in gioco risorse ingenti, non solo per la valuta pregiata che si può assicurare all'Italia con l'intensifica-

zione delle linee aeree, ma anche per utilizzazione del prezioso patrimonio rappresentato dal personale della Gente dell'Aria disoccupato, e per lo sviluppo da dare alle costruzioni aeronautiche, in continuazione di una tradizione già gloriosa ed ora scomparsa, sarà facile persuadersi che la proposta è degna della maggiore attenzione.

Altro quesito da decidere, e anche questo proposto dai tecnici, è se si vuole arrivare ad un ulteriore concentramento delle Compagnie di navigazione aerea e se a ciò si crede di addivenire subito, ovvero in un secondo tempo.

Nell'immediato dopo guerra, avevano vita caotica in Italia una diecina almeno di Compagnie di navigazione aerea, senza alcun piano effettivo di coordinamento, ovvero di razionale divisione del lavoro. Le deleterie conseguenze furono quelle facilmente prevedibili — già fatte presenti dal Ministro del tempo alle Compagnie — ed i concorrenti stranieri se ne giovarono largamente, consolidando ancora più i privilegi accaparratisi in regime armistiziale.

Da due anni si persegue il programma di concentrare le imprese di trasporti aerei, ridotte oggi a tre, mentre è in corso la riduzione a due: *Lai* e società risultante dalla concentrazione di tutte le altre (oggi *Alitalia-Lai* e *Ali-Flotte riunite*). È pertanto urgente addivenire ad una riduzione del numero delle Società, dato il rovinoso andamento di alcune di esse protrattosi di male in peggio per oltre due anni: in altri termini, sono occorsi due anni per disfare gli errori di impostazione che pure erano evidenti, ma che non si sono potuti evitare per ragioni di mera opportunità anche di carattere politico.

È ora di provvedere anche su questo punto, e di realizzare ciò che risulta necessario, e cioè la riduzione al minimo delle Compagnie esercenti, e di conseguenza la distribuzione razionale delle linee.

Infatti, il ritardo con cui l'Italia si è inserita nella competizione per le linee aeree internazionali rende ancora più urgente la necessità di addivenire ad un coordinamento economico delle concessioni per arrestare la situazione presente, originata dalla mancanza iniziale di un Piano regolatore della rete di navigazione aerea italiana.

Su questo punto al Ministero competente non resta che ascoltare il parere di esperti che abbiano una conoscenza effettiva delle complesse questioni inerenti alla produzione industriale dei servizi di portata interna ed internazionale insieme.

II.

Il secondo argomento è quello che riguarda le costruzioni aeronautiche.

Nel programma del Presidente del Consiglio sottoposto ai partiti per la formazione dell'ultimo Gabinetto, è detto che « nella forma che saranno ritenute più idonee al Consiglio dei Ministri il Governo coordinerà meglio i servizi e intensificherà l'azione in alcuni settori dell'emigrazione, dell'Aviazione civile, dell'artigianato e della pesca ». Questo ci ha dato a sperare che il Governo si induca finalmente a prendere in esame anche i problemi dell'Aviazione mercantile, anche per quanto riguarda la ripresa delle costruzioni aeronautiche.

Già il movimento creatosi alla Camera ed al Senato in seguito ai discorsi di Veronesi, Caron e Carboni ed all'ordine del giorno sopracitato aveva raggiunto il primo scopo di impegnare il Governo ad affrontare il problema, ed è quindi da prevedersi per l'avvenire che una politica attiva sui trasporti aerei verrà delineata e realizzata. Ma da ogni parte si osserva che necessitano aeroplani per volare, e questi difficilmente possono venire acquistati da quella parte dell'iniziativa privata che ancora tiene il campo e resiste ad ogni difficoltà, ma non dispone dei mezzi finanziari per dotare le Compagnie dei moderni velivoli necessari. Voce generale è che per ricostruire la nostra Aviazione mercantile occorre soprattutto che, come pel naviglio mercantile è intervenuto lo Stato con l'istituzione del credito navale, altrettanto si faccia a favore degli armatori aerei, con l'istituzione del credito aeronautico. Dovendo ricostruire l'Aviazione mercantile italiana, che, da un terzo posto tenuto nel 1938, è, al momento attuale, forse, o senza forse, al di sotto dell'ultimo paesino europeo, c'è naturalmente tutto da fare, ma la Commissione ritiene che l'attenzione del Governo, del Parlamento e del Paese debba

concentrarsi tutta su questo punto che è il punto fondamentale dei nostri trasporti aerei: date agli aviatori, senza di che è inutile parlare di aviazione e sperare in essa.

Come abbiamo visto, tutte le Compagnie italiane messe insieme hanno in dotazione un numero assai modesto di aerei, dal punto di vista del traffico estero, già declassati o in via di declassamento, ed ormai destinati al servizio di Nazioni meno progredite, mentre le imprese che vogliono tenere decorosamente e proficuamente il campo necessitano di modernissimi aerei.

Recentemente all'aeroporto di Ciampino ci si è data l'occasione di prendere conoscenza con l'apparecchio a turbo-elica, il *Vichers-Viscount*, che porta i colori della «British European Airways». Esso costituisce un nuovo trionfo della tecnica aeronautica, con una velocità di crociera di oltre 500 chilometri orari e l'altezza raggiungibile di 7.000 o 8.000 metri, in modo che la distanza Roma-Londra potrà essere coperta in poco più di tre ore. In aggiunta a questo apparecchio quanto prima la stessa Compagnia potrà disporre di aeroplani «Airspeed Ambassador», bimotori della capacità di 49 persone e con velocità di crociera pure di 500 chilometri ora, mentre i percorsi nell'interno del paese saranno assicurati da altri apparecchi («Handley-Page Marathon») della capacità di 20 viaggiatori. Di tutto questo occorre tener conto. Come non si può trascurare e tanto meno obliare l'affermazione che ha fatto in questi ultimi tempi l'elicottero che alla recente fiera di Milano ha dato bella prova di sé, e che potrà risolvere molti problemi per l'agricoltura e per la distribuzione della posta, problemi d'ordine sanitario (come già fanno i due modesti apparecchi in dotazione presso il Ministero dell'agricoltura e destinati alla campagna anti-malarica in Sardegna), di pronto soccorso, di ispezione topografica, ecc. Già in Italia si è costruito un elicottero (di Manzolini), ed altro è in preparazione in un cantiere della Liguria.

Si discorre, dagli studiosi della materia, se la Direzione generale dell'Aviazione civile e del traffico aereo debba essere un organo essenzialmente tecnico, essendo l'aviazione una specialità squisitamente tecnica, ma è ovvio che all'organizzazione dell'Aviazione ci-

vile debba presiedere un organo amministrativo che ne diriga l'attività produttiva, dal quale dipenda l'elemento tecnico che deve reggere la navigazione aerea o meglio la conduzione tecnica della navigazione aerea.

L'Aviazione civile italiana, è derivata dalla Aviazione militare, dalla quale tuttora dipende e dalla quale trova fatica a svincolarsi, in quanto che vive su degli aeroporti militari e fruisce di tutti i relativi servizi; ne segue che, pur essendo improrogabile la costituzione autonoma di una aviazione civile, essa per un certo tempo dovrà operare in concorso di quella militare.

III.

Aeroporti.

Sarà bene mettere avanti quanto si è fatto all'estero in questo campo nel quale gli Stati Uniti sono al primo posto.

Ecco gli stanziamenti, disposti dal Governo americano per gli aeroporti civili.

Nel decennio precedente l'ultima guerra il numero degli aeroporti oscillava, negli Stati Uniti, intorno a 2500.

La fine della guerra li trovò con un sistema di aeroporti che non aveva adeguatamente tenuto dietro allo sviluppo dell'aviazione civile. Perciò l'acuta necessità di nuovi aeroporti fu riconosciuta dal Congresso che ebbe a promulgare il *Federal Airport Act*, nel 1946, che autorizzava la spesa annua di 500 milioni di dollari per sette anni, spesa che doveva essere raddoppiata di uguale somma da parte di Enti promotori di Aeroporti, in obbedienza al principio del concorso nella spesa dello Stato e delle Ditte esercenti. In relazione a tale atto, il C.A.A. preparò i piani degli Aeroporti nazionali relativi agli anni 1947 e 1948. L'ultima edizione del piano, il piano degli aeroporti nazionali per il 1949, consiste in un perfezionamento dei piani precedenti e indica gli aeroporti riconosciuti necessari per il 1952. Esso elenca 4977 aeroporti che devono essere costruiti o migliorati in confronto ai 4835 previsti nel piano 1948 e ai 4431 del 1947. Il costo totale delle costruzioni e dei miglioramenti in programma per il 1949 è stimata in un mi-

liardo 115 milioni di dollari, di cui 605 milioni saranno messi a disposizione degli enti promotori e 510 del Governo. Di questa somma, 858 milioni di dollari sono destinati alla costruzione di aeroporti, cioè alla preparazione del sedime aeroportuale, piste di volo e di rullaggio, illuminazione; 96 milioni per espropri; 160 milioni per costruzione ed ampliamento fabbricati.

Nel piano del 1949 si prevedono 2358 aeroporti della classe I; 1048 della classe II; 608 della classe III; 567 della classe IV e superiori; 331 idroscali, 65 eliporti (si noti il riconoscimento della funzione dell'elicottero).

Da notare che, mentre gli aeroporti di classe I costituiscono quasi il 50 per cento del numero totale, il loro costo incide per meno del 15 per cento sul costo totale del piano.

Più della metà del costo totale cioè 560 milioni di dollari verrà speso per aeroporti di classe IV e oltre. In conseguenza di questo programma, già nel gennaio 1949 gli Stati Uniti disponevano di un totale di 6414 aeroporti, dei quali 2989 commerciali e 2050 municipali. Così fra il 1945 e il 1948 il numero degli aeroporti risulta aumentato del 59 per cento.

Non occorre dire che l'Italia non può nemmeno sognare di seguire queste piste, e i dati rifer.t. p.ù sopra servono soltanto a dimostrare quale importanza nel piano della navigazione aerea abbiano gli aeroporti presso gli Stati più progrediti.

Esaminiamo ora di stanziamenti fatti dallo Stato per l'aviazione civile in Italia per la sistemazione degli aeroporti.

Nel corrente esercizio finanziario 1949-50 vennero assegnate le seguenti somme per la costruzione e manutenzione degli aeroporti e per le relative attrezzature (automezzi antincendi, ecc.):

Parte ordinaria del bilancio:

Capitolo 182 L. 500.000.000

Parte straordinaria del bilancio:

Capitolo 264 800.000.000

L. 1.300.000.000

In aggiunta a tale cifra sono da considerare gli 827.000.000
del Fondo lire assegnati sul bilancio del precedente esercizio finanziario 1948-49, ma praticamente utilizzabili su quello corrente

Totale . . . L. 2.127.000.000

Inoltre — per la sistemazione dell'aeroporto di Ciampino — si è recentissimamente approvato altro provvedimento legislativo che assegna 600 milioni in aggiunta ai 700 milioni autorizzati nell'esercizio finanziario 1948-49.

Per l'utilizzazione degli 800 milioni iscritti al capitolo 264 del bilancio era indispensabile un provvedimento legislativo separato che ne autorizzasse le spese, ma tale provvedimento — data la lunga procedura parlamentare — trovasi, al momento in cui vengono elaborate queste note, ancora in fase di perfezionamento alla Camera dei deputati; ciò vale quanto dire che l'Amministrazione aeronautica — pur avendo avuta assegnata la somma di 800 milioni con la legge del bilancio — non ha potuto usufruirne fino ad oggi neppure parzialmente.

A questo proposito sarebbe quanto mai opportuno che i provvedimenti legislativi concernenti assegnazioni, integrazioni e variazioni ai bilanci delle pubbliche amministrazioni fossero sempre — d'ora innanzi — esaminati dalle Commissioni e discussi dalle Assemblee con procedura di urgenza.

Sommando le anzidette assegnazioni si giunge ad una cifra complessiva di L. 2.727.000.000

Per l'esercizio finanziario 1950-51 le somme utilizzabili per le stesse esigenze saranno:

Parte ordinaria del bilancio

Capitolo 243 ex 182 . . . L. 500.000.000

Parte straordinaria del bilancio:

Capitolo 291 ex 264 . . . L. 800.000.000

L. 1.300.000.000

Ne consegue che se non interverranno assegnazioni speciali o sul Fondo lire E.R.P. o stanziamenti ad hoc del Tesoro, la somma totale utilizzabile per il 1950-51 sarà di circa un miliardo e mezzo inferiore a quella del 1949-1950.

Gli 800 milioni del capitolo 264 erano stati assegnati in base a un primo immediato programma di opere da eseguire sugli aeroporti della rete nazionale semidistrutti dalla guerra e per il miglioramento e adeguamento degli stessi alle nuove esigenze del traffico aereo (escluso Ciampino).

Tali opere non si poterono però realizzare perchè gli 800 milioni del capitolo 264 vennero tutti destinati per un piano di lavori di emergenza per accogliere il traffico internazionale dell'Anno Santo diretto ai Centri di Roma e di Milano. Per questo programma di emergenza era stato a suo tempo chiesto un finanziamento di tre miliardi ma tale richiesta non ha avuto finora alcun esito. D'altra parte non era possibile trascurare il problema dell'afflusso eccezionale di aerei per l'Anno Santo; si è avuto come conseguenza che per realizzare, almeno in parte, le opere previste nel piano si sono dovuti destinare a tale uso gli 800 milioni del capitolo 264.

In questo momento ci troviamo di fronte alle seguenti necessità:

1° completare le opere del piano di emergenza per l'Anno Santo;

2° eseguire le opere a cui erano stati destinati gli 800 milioni del capitolo 264.

Il piano di emergenza prevedeva la realizzazione delle seguenti opere:

TRAFFICO SU ROMA.

a) <i>Aeroporto di destinazione per Ciampino.</i> — Per il completamento dei lavori . . . L.	800.000.000
b) <i>Aeroporto sussidiario Roma-Urbe.</i> — Importo dei lavori di sistemazione	250.000.000
c) <i>Aeroporto diversionale Grosseto.</i> — Importo dei lavori di completamento	250.000.000

TRAFFICO SU MILANO.

a) <i>Aeroporto di destinazione Malpensa e Turbigo.</i> — Importo lavori	1.200.000.000
b) <i>Aeroporto sussidiario.</i> — La pista che si prevede di costruire a Turbigo, come complementare di Malpensa, assolve anche il compito sussidiario	—
c) <i>Aeroporto diversionale Orio al Serio.</i> — Importo lavori	300.000.000
d) Per spese impreviste	200.000.000
Totale . . . L.	<u>3.000.000.000</u>

Le opere del piano di emergenza che finora si sono potute eseguire e che si potranno ancora eseguire col capitolo 264, sono:

Ciampino	214.000.000
Urbe	200.000.000
Grosseto	123.000.000
Malpensa	200.000.000
Varie	63.000.000
Totale . . . L.	<u>800.000.000</u>

Per il solo completamento del piano di emergenza sono quindi necessari 2.200 milioni, cioè circa il doppio dei fondi del bilancio 1950-51.

Ma, come si è detto più sopra, la rete aeroportuale nazionale che per l'anno 1949-50 è stata trascurata per far posto ai lavori del piano di emergenza, non può essere ulteriormente trascurata.

Vi sono aeroporti che assolvono funzioni importanti per i servizi aerei nazionali di collegamento dei centri industriali del nord con i centri del sud e con le isole; altri che collegano le frontiere orientali con la capitale e i centri industriali.

Non può essere trascurato il problema di questi aeroporti anche se per ragioni contingenti si è dovuto dare la precedenza agli aeroporti di afflusso dei turisti per l'Anno Santo.

Per la rete aeroportuale nazionale sono in programma presso l'Aeronautica, opere sulle quali a suo tempo dovrà pronunciarsi la Commissione, per un complessivo importo di lire 1.900.000.000 sommando il quale importo con quello occorrente al completamento del programma di emergenza, si giunge alla cifra di 4.100 milioni, di fronte alla quale 1.300 milioni a disposizione per l'esercizio 1950-51 si dimostrano evidentemente inadeguati.

Per colmare la distanza tra disponibilità e necessità reali è assolutamente indispensabile che venga dato corso alla richiesta di tre miliardi per il piano di emergenza.

Ci risulta che tale richiesta, inoltrata al Tesoro nel dicembre del 1949, fu passata all'esame del C.I.R. per un eventuale prelevamento dal Fondo lire della somma occorrente.

Fino a questo momento, però, il C.I.R. non sembra abbia preso delle decisioni su questo importantissimo problema.

Si chiarisce inoltre che detta richiesta è compresa soltanto parzialmente (e cioè solo per quanto riguarda il primo gruppo di lavori nella zona di Milano per circa 1.500 milioni), nella richiesta di lire 23 miliardi presentata il 1° dicembre 1949 al Ministero del tesoro e C.I.R. con foglio n. 23656/3/9/6, che qui si riassume:

Costruzione dell'aeroporto internazionale di Milano della Classe A/I 1 ^a fase	milioni	5.428,2
Costruzione dell'aeroporto internazionale di Catania		5.160 -
Costruzione dell'aeroporto nazionale di Genova (Sestri Ponente) della Classe D/4 1 ^a fase		6.375 -
Sistemazione dell'aeroporto nazionale di Palermo (Boccadifalco) della Classe F/6-1 ^a fase		1.000 -
Sistemazione dell'aeroporto nazionale di Cagliari (Elmas) della classe D/3-1 ^a fase		850 -
Opere varie di sistemazione e miglioramento di altri aeroporti della rete nazionale		4.176,8
Ammontare dei lavori della 1 ^a fase		23.000 -

Questa, onorevoli colleghi, sarebbe la prima fase di realizzazione di un programma quadriennale di complessivi 60 miliardi per la costruzione della rete aeroportuale civile in Italia, predisposto dall'amministrazione dell'Aeronautica.

Per quanto riguarda l'aeroporto intercontinentale di Fiumicino, esiste un progetto elaborato dal Demanio aeronautico in collaborazione con una Commissione speciale, già da un anno, approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici solo il 29 maggio 1950. Esiste, in relazione a ciò, un primo finanziamento di 4 miliardi approvato in sede legislativa.

Urge dare esecuzione all'opera.

IV.

Costruzioni aeronautiche.

È bene che il Senato conosca la situazione attuale delle industrie aeronautiche in Italia. Essa è quanto mai penosa.

« Fiat » Torino (Aeroplani e Motori). — Ha preso la licenza per i *Vampire* da caccia e per i motori a reazione inglesi. L'Aeronautica non li può ordinare perchè nel bilancio assegnatogli non è stato possibile stanziare alcuna cifra per nuove costruzioni. Attualmente le officine, ridottissime, hanno in approntamento alcuni apparecchi scuola ed alcune riparazioni.

« Macchi » Varese (Aeroplani). — È associata alla « Fiat » per i *Vampire*. Non ha nessun lavoro per l'Aeronautica. Ha costruito per suo conto un apparecchio da turismo, ed un piccolo bimotore da piazzare a uso turismo e scuola.

« Alfa Romeo » Milano (Motori). — Saltuariamente fa la riparazione di motori per la Aeronautica. Attualmente si è associata alla « Fiat » per la costruzione di motori a reazione su licenza inglese. Se non saranno ordinati dall'Aeronautica le costruzioni non si potranno iniziare.

« S.I.A.I.-Marchetti » Sesto Calende (Aeroplani). — Fa qualche riparazione saltuaria a qualche apparecchio da trasporto vetusto dell'Aeronautica. Nessun lavoro nuovo all'infuori

di un apparecchio bimotore da piccolo trasporto fatto per suo conto con la fiducia di piazzarlo nell'Aviazione civile, per linee brevi e di limitato traffico.

« *Piaggio* » *Finalmarina* (Aeroplani). — Nessun lavoro da parte dell'Aeronautica. Ha costruito per suo conto un piccolo bimotore anfibio, sperando di piazzarlo per turismo o per piccolo trasporto. Si parla della costruzione di un elicottero.

« *Piaggio* » *Pontedera* (Motori) — Ha chiuso il reparto motori e fabbrica motociclette di largo consumo.

« *Breda* » *Sesto San Giovanni* (Aeroplani) — Ha fatto un enorme e lodevole sforzo tecnico e finanziario per costruire per suo conto un grande quadrimotore da trasporto (*Breda-Zappada 308*) riuscito ottimamente e che da due anni circa vola dimostrando di essere all'altezza di qualunque altro aereo in servizio sulle linee di tutti i Paesi. L'Aeronautica non ha fondi per ordinarlo. L'aviazione da trasporto, come è noto, è privata e non ha capitali per ordinare i *BZ 308*. Dopo due anni di attesa vana la nostra Società « *Alitalia* » ha comperato dei *Douglas C4* d'occasione per la linea di Buenos Aires e la « *Lai* », alla quale è stata assegnata la linea per New York, ha acquistato i *Douglas C6* anch'essi d'occasione. Sono miliardi italiani che vanno all'estero, mentre alla « *Breda* » mancano i fondi per le officine aeronautiche che hanno cessato di lavorare.

« *S. A. I.* » *Passignano* (Aeroplani). — Non avendo nessun lavoro da parte dell'Aeronautica ha costruito per suo conto un piccolo aereo da turismo (*Grifo*), che ha battuto il record mondiale di distanza volando senza scalo da Udine ad Asmara. Successivamente ha volato da Roma a Buenos Aires « *L'angelo dei bimbi* » traversando l'Atlantico del sud: unico aereo da turismo che abbia traversato l'Atlantico (con soli 140 cavalli di potenza).

Ha costruito inoltre sempre per suo conto un piccolo aereo per scuola-caccia ora in prova presso l'Aeronautica militare.

« *S.A.C.A.* » *Brindisi* (Riparazioni aeroplani e motori). — Ridottissima, rimane aperta sostenendosi con qualche riparazione di aerei e motori.

« *I. M. M.* » *Napoli* (Riparazione aeroplani e motori). — Già chiusa ha ripreso in seguito ad alcuni lavori di riparazione assegnatigli dall'Aeronautica. Esauriti, è di nuovo senza lavoro e ridottissima.

« *Caproni* » *Ponte San Pietro (Bergamo)*. (Aeroplani). — Senza lavoro aeronautico; lavora ridottissima per altri articoli.

« *Officine Meccaniche* » *Venezia* (Riparazione aeroplani e motori). — Hanno fatto qualche riparazione di aerei e motori per l'Aeronautica. Per mancanza di lavoro hanno ridotto le maestranze; è probabile la chiusura.

« *Soc. Aeronautica Sicula* » *Palermo* (Aeroplani). — Si è ridotta a pochi operai che fanno altri lavori.

« *Reggiane* » *Reggio Emilia* (Aeroplani). — Vista la impossibilità di avere lavoro, ha chiuso le officine aeronautiche.

« *C. R. D. A.* » *Monfalcone* (Aeroplani). — Vista la impossibilità di aver lavoro, ha chiuso le officine aeronautiche.

« *Caproni* » *Taliedo* (Aeroplani). — Dopo il 1945 è riuscita a sostenersi sul lavoro ferroviario e su qualche riparazione di aerei militari. Ha costruito per suo conto un piccolo bimotore per turismo e scuola ottimamente riuscito, ma è stata costretta a chiudere le officine in seguito a fallimento.

« *Metal. Meccanica Meridionale* » *Napoli-Pomigliano d'Arco* (Aeroplani e motori). — Danneggiata dalla guerra non è stata riaperta.

« *Isotta Fraschini* » *Milano* (Motori). — Chiusa per fallimento.

« *Caproni* » *Predappio* — « *S.I.A.I.-Marchetti* » *Iesi* — « *Macchi* » *Foligno* (Aeroplani) — Danneggiate dalla guerra, non sono state riaperte.

Altri Stabilimenti aeronautici, come quelli che seguono, non lavorano più per l'Aeronautica:

« *Caproni* » *Vizzola Ticino*.

« *C. M. A. S. A.* » *Marina di Pisa*.

« *A. V. I. S.* » *Castellammare di Stabia*.

« *O. M.* » *Brescia*.

« *Navalmecanica* » *Napoli*.

« *Aeronautica Sannita* » *Benevento*.

« *Caproni* » *Cagliari*.

« S.A.F.A.R. » Milano - « Allocchi e Bacchini » Milano (Materiale radio - Specializzate per l'aviazione). — Chiuse per fallimento.

Crediamo sia doveroso per noi far conoscere al Senato la realtà della situazione.

Il Governo, a sua volta, dovrà giudicare se essa possa essere abbandonata a se stessa, senza speranza di risurrezione.

V.

Situazione delle Compagnie italiane.

Nel prendere in esame la situazione dell'Italia nei confronti di altre nazioni, non sarà inutile rilevare alcune situazioni di privilegio createsi nell'immediato periodo post-bellico che permangono tuttora in certi settori della aviazione civile come conseguenze dell'armistizio stesso. Infatti, molte compagnie estere godono diritti di prelievo indiscriminato di traffico sul territorio italiano, mentre le compagnie italiane non possono godere il diritto di reciprocità;

Così, nel maggiore aeroporto italiano aperto al traffico internazionale (Ciampino), alcune compagnie straniere continuano ad utilizzare a fini commerciali alcune loro organizzazioni di assistenza tecnica ereditate in notevole parte attraverso successive trasformazioni da analoghe organizzazioni militari del periodo armistiziale; nè va dimenticato che le sorti delle stesse compagnie italiane sono fortemente influenzate dalla presenza o meno di interessi stranieri.

Le compagnie italiane, anche se giudicate nel loro complesso, sono in condizioni di netta inferiorità rispetto a tutte le compagnie straniere con le quali si trovano a competere sulle stesse rotte aeree. Infatti, sul piano tecnico e organizzativo la loro impostazione iniziale, che le ha avviate faticosamente e isolatamente su una attività così complessa con i soli mezzi a loro disposizione e senza alcun aiuto dallo Stato, fa tuttora risentire i suoi dannosissimi effetti. Quella impostazione, infatti, ha creato in ciascuna di esse degli embrioni delle attività fondamentali di una società di navigazione aerea, ma non ha consentito di approfondire le esperienze e di allargare le specializzazioni

nella misura oggi richiesta dalla moderna tecnica dell'aviazione civile.

Da un punto di vista commerciale, poi, il complesso della propaganda dei trasporti aerei italiani all'estero è pressochè nullo, nè è possibile organizzare un ufficio di carattere giuridico-diplomatico per una efficace difesa degli interessi dell'aviazione civile italiana, in quanto le differenti fisionomie assunte dalle società italiane le rendono concorrenti fra di loro e perciò, — nel loro complesso — molto deboli nei confronti delle società straniere. Di qui la recente concentrazione di quattro Compagnie italiane (« Airone », « Avioinee », « Sisa » e « Transadriatica ») a capitale privato nelle « Ali-Flotte Riunite » e la fusione tra le Compagnie « Alitalia » e « Lati », il che ha consentito di semplificare notevolmente la situazione che era venuta a crearsi in Italia in seguito alla iniziale politica governativa di autorizzare innumerevoli società a costituirsi in società di navigazione aerea, e che ha prodotto l'effetto di attribuire concessioni di linee a società che non avevano l'attrezzatura tecnica e l'idoneità economica minima necessaria per giustificare le assegnazioni.

Attualmente permangono alcune notevoli deficienze organizzative. Infatti, tutte le compagnie italiane difettano di certe specializzazioni oggi divenute necessarie in seguito allo sviluppo della tecnica aeronautica, e senza dubbio il passo più arduo per raggiungere la parità con le concorrenti è appunto nel settore tecnico. Vi è anche deficienza di propaganda unitaria, colla conseguenza che le società italiane sono praticamente sconosciute all'estero, e in Italia stessa si fa molta confusione nel distinguerle. La possibilità di erogare alla propaganda iniziale somme notevoli, (sia per una migliore produzione del traffico all'estero sia per maggiormente stimolare nel pubblico italiano, non abituato al volo, la tendenza ad impiegare più correntemente il mezzo aereo), e le difficoltà di coordinare i servizi delle diverse compagnie italiane tra di loro, si traducono in definitiva in danni economici per i bilanci delle nostre società, ed in vantaggi, soprattutto in valuta pregiata, a favore delle compagnie straniere.

La pluralità delle compagnie italiane, la loro diversa composizione patrimoniale e fisio-

mica giuridica rendono arduo lo stabilirsi di un atteggiamento uniforme sotto il profilo economico-finanziario. Tuttavia, se pure in misura diversa, tutte e tre le compagnie attualmente esistenti presentano dei costi di esercizio superiori ai ricavi. È inoltre assai probabile che un tale stato di cose tenda ad acuitizzarsi nei prossimi anni.

Non vi è dubbio che, dopo che una compagnia italiana si è impegnata sulla rotta del Nord-Atlantico e del Sud-Africa, e mentre si è in condizioni di grave inferiorità sulle rotte europee, la soluzione dei problemi economico-finanziari dell'aviazione civile italiana non può essere ulteriormente dilazionata. Occorre non dimenticare che l'aviazione civile è indubbiamente il più delicato ed il più complesso tra i servizi pubblici di trasporto: come servizio pubblico non può restare, quale è oggi, meno assistito da parte dello Stato di quanto lo siano certe secondarie attività di trasporto terrestre o marittimo. Occorre anche non dimenticare che una vigorosa aviazione civile comporta ripercussioni favorevoli sul turismo — in misura difficilmente valutabile, ma ormai assai ingente — nonché sull'industria aeronautica, la cui importanza non può certo sfuggire ad alcuno.

Il settore nel quale siamo più deficienti, malgrado i grandi progressi fatti, è quello della organizzazione dell'assistenza del volo. Manchiamo di un numero sufficiente di veri e propri controllori del volo, titolo e qualifica ormai ben noti all'estero, ed in Italia sostituiti da militari dell'aeronautica forniti soprattutto di buona volontà ma non sufficiente. Occorre costituire un corpo organico; occorre collegare i vari centri di assistenza del volo con una molto più completa rete di cavi telefonici, telegrafici e in telescrivente; occorre soprattutto dare una molto maggiore autonomia di carattere tecnico-burocratico a tutta l'attività dell'aviazione civile.

Indipendentemente dalle tanto discusse forme di dipendenza gerarchica delle quali abbiamo parlato, occorre assolutamente che l'attività dell'aviazione civile in tutte le sue branche sia riorganizzata ed abbia una dipendenza unica. Occorre perciò che sian profondamente rivedute le voci del bilancio per le parti di competenza dell'aviazione civile. Occorre, in

una parola, che l'aviazione civile abbia un proprio bilancio e una propria direzione, non influenzabile dall'aviazione militare, in quanto le necessità e i problemi delle due branche dell'aeronautica sono molto differenti l'una dall'altra.

Prima di chiudere vogliamo far conoscere al Senato un rilievo fatto dal numero 1939 del periodico *Inter-Avia*, del 19 aprile 1950, dal quale è facile comprendere come lo sviluppo dell'aviazione civile in America abbia destato serie preoccupazione nelle compagnie esercenti i trasporti ferroviari. Il titolo è: *Le ferrovie contro le Compagnie aeree*.

«L'adozione di una politica federale dei trasporti, generalizzata e tendente ad abolire tutte le sovvenzioni governative, è stata chiesta l'11 aprile da un portavoce dell'Associazione delle ferrovie americane, che depositava davanti a una sotto-commissione della Commissione senatoriale del commercio interno ed estero, che procede a uno studio generale dei problemi dei trasporti. Egli ha criticato in particolare il pagamento dei sussidi alle Compagnie aeree, affermando che l'industria del trasporto aereo era "virtualmente garantita dal governo contro qualunque perdita". Ora, una tale "concorrenza sovvenzionata e protetta non può essere sopportata dalle ferrovie, che non beneficiano di sovvenzioni". Egli ha raccomandato la separazione immediata delle indennità postali dai sussidi versati alle compagnie aeree e ha chiesto la soppressione delle linee o servizi aerei che non hanno "alcuna speranza di giustificarsi economicamente"».

Anche questo può insegnare qualche cosa.

Raccogliamo, pertanto, e avviamo a conclusione le idee sopra esposte:

Sull'ordinamento.

L'aviazione mercantile in tutti i Paesi dipende oramai da Ministeri o Sottosegretariati autonomi, oppure da Direzioni generali facenti parte di dicasteri economici, quali il commercio, i trasporti, i lavori pubblici o le poste. I tecnici dell'aviazione civile non vedono ragione per la quale debba continuare a sussistere in Italia una dipendenza dell'aviazione civile da quella militare; dipendenza isti-

tuita dal fascismo in ossequio alla politica del ventennio. Essi sostengono che le difficoltà segnalate circa la divisione dei servizi tecnici e delle telecomunicazioni, ecc., sono più apparenti che sostanziali, poichè un organismo autonomo deve avere alle sue dipendenze tutti i servizi aeroportuali demaniali e delle telecomunicazioni che possono esplicare la loro funzione con personale civile, sia in favore della aviazione mercantile sia dell'aviazione militare, subordinando necessariamente quest'ultima - in tempo di pace - alle esigenze del traffico mercantile e non viceversa.

Si osserva, a questo proposito, che la prosperità della nostra marina mercantile trae il suo principale fondamento dalla separazione di essa dalla marina militare e dalla avvenuta creazione del Ministero della marina mercantile, e che non si vedrebbe altrimenti la ragione per la quale, seguendo il ragionamento avverso non si dovrebbero militarizzare anche i servizi automobilistici, quelli ferroviari e marittimi facendoli entrambi dipendere dal dicastero della difesa, mentre l'indirizzo della Repubblica italiana non è quello di militarizzare le attività economiche della Nazione ma quello di smilitarizzarle. (Già ante fascismo il problema era stato risolto accentrando nel Ministero dei trasporti, allora tenuto dall'onorevole De Vito, le branche autonome delle ferrovie, dell'aviazione, della marina mercantile e dei servizi automobilistici).

Tuttavia non potendo, o volendo, istituire fin da ora un ministero autonomo o un sottosegretariato o un commissariato per l'aviazione civile, non resterebbe che ritornare all'antico, con un Ministero dei trasporti che faccia una politica propria coordinando i trasporti aerei, i trasporti ferroviari, i trasporti marittimi ed i servizi automobilistici con autonomia di stanziamenti e di funzionalità per ciascuno di essi, mentre si afferma anche che oggi non esiste branca dell'attività aviatoria italiana a presiedere la quale non vi sia un militare.

Queste le idee dei propugnatori dell'aviazione civile, idee che la Commissione si augura possano venire al più presto tradotte in pratica, salvo la dipendenza della autonoma aviazione civile dall'aviazione militare per tutto quel periodo di tempo che sarà necessario per dar corso ai relativi provvedimenti, essendo oggidì

l'aviazione civile troppo legata a quella militare in servizi e bisogni di primaria importanza. Riconosciamo però che la questione di principio va affrontata e decisa senza indugio, perchè si possa tempestivamente pensare e provvedere alle necessità conseguenti alla separazione. Infatti non si vede quale sviluppo possa avere in Italia una aviazione mercantile se non sia condotta con criteri prettamente economici, tendenti a resistere alla concorrenza estera, che ogni giorno si fa più agguerrita e che minaccia di sommergere definitivamente ogni nostra iniziativa nel campo dei trasporti aerei.

Aeroporti.

Vediamo ora la situazione degli aeroporti.

Dobbiamo confessare, alla stregua di quanto si è detto avanti, che se l'Italia oggi non ha un'aviazione civile in quanto non possiede che cinque quadrimotori atti a reggere la concorrenza estera, quello che è più grave è che essa non possiede neanche la possibilità ricettiva dell'aviazione civile straniera, non avendo aeroporti moderni ed attrezzati, come invece li hanno i più piccoli Paesi europei, quali la Svizzera, l'Olanda, il Belgio e gli Stati Scandinavi.

La situazione nostra si può riassumere così: Non esistono aeroporti intercontinentali. Esistono dei campi ex alleati ben lontani da un minimo indispensabile di attrezzature e *comfort*, sicchè la nostra organizzazione aeroportuale viene giustamente considerata dagli stranieri presso a poco uguale a quella dei Paesi Balcanici. Le pressioni fatte per avere ultimati e ben funzionanti almeno due aeroporti intercontinentali (Ciampino e Malpensa) a tutt'oggi non hanno ancora raggiunto in pieno il loro fine.

Ora, come per i porti, così per gli aeroporti, è compito dello Stato di sistemarli. Nè le spese necessarie preventivate (60 miliardi) rappresentano delle erogazioni improduttive perchè non è detto che la gestione degli aeroporti, messa in mano di amministrazioni oculte, come le amministrazioni comunali (America, Olanda, Svizzera), o in mani delle camere di commercio (aeroporto Marsiglia) o in mani di privati (Malpensa), non possa fornire introiti tali da ammortizzare anche le spese di impian-

to. Basti considerare i soli introiti doganali in miliardi annui dell'aeroporto di Ciampino per concludere che un Parlamento ben conscio delle sue responsabilità verso il Paese, non può esimersi dall'impostare gli stanziamenti minimi indispensabili per sistemare una buona volta i principali aeroporti intercontinentali di Roma Milano e Genova e successivamente Catania, lasciando se mai alla iniziativa di Enti provinciali, comunali o dei privati la sistemazione degli aeroporti secondari.

Ma per assicurare la vita alle iniziative private, occorre provvedere al:

Credito aeronautico.

Le attuali flotte delle Compagnie italiane (le quali ormai sono ridotte a tre e stanno per ridursi a due e la Commissione ritiene che è bene che restino due, se non altro agli effetti del perfezionamento della loro organizzazione e della loro bene intesa emulazione) totalizzano all'incirca una sessantina di aeroplani dei quali solo 5 (3 DC. 6 e due Schyrmaster) sono in grado di competere con l'aviazione straniera.

Nel 1949 tutta l'aviazione civile italiana ha totalizzato in un anno 11 milioni di chilometri volati, cifra che all'incirca corrisponde a quanto totalizza una grande Compagnia americana in una sola settimana.

La nostra flotta per il 90 per cento proviene dal surplus americano o inglese o da superati tipi dell'industria nazionale ed è, come fu già detto, dal punto di vista del mercato internazionale, considerata tanto declassata da non trovare più neanche nel mercato dell'Oriente (il meno progredito del mondo) possibilità di assorbimento.

Urge quindi rinnovare la flotta, e per rinnovarla non si può attendersi sforzi finanziari dalle stremate Compagnie esistenti (un solo quadrimotore con i necessari pezzi di ricambio costa oggi non meno di un miliardo): Occorre quindi dare alle compagnie la possibilità di attingere ad un credito aeronautico, alla stessa guisa della marina mercantile, la quale in Italia è rinata attraverso il credito marittimo, e ciò non per realizzare delle tariffe a prezzo politico, ma per reggere la concorrenza estera sul terreno della corsa al basso costo

dei trasporti aerei, i quali già, in massima hanno superato quelli di superficie. Non si tratta di aiuti a fondo perduto, ma di prestiti da restituire per la durata mediamente prevedibile dell'ammortizzo delle flotte (sette anni). Per parlar chiaro, diremo che è necessario uno stanziamento di almeno 40 miliardi perchè si possa dire di avere un'aviazione mercantile in Italia, all'incirca eguale a quella dei più piccoli Paesi europei presenti nell'agone internazionale, come Olanda, Svizzera, Belgio, Irlanda e Paesi Scandinavi.

Conclusione.

A meno di disertare le vie del cielo, si impone all'Italia di riprendere in esame *ex professo* la sua politica aviatoria, la quale esige finanziamenti sufficienti, sia per l'aviazione militare come per quella civile. È per questo che da tutte le parti si chiede la creazione di un organo ministeriale indipendente ed efficiente. Se, data la carenza del nostro bilancio, non è opportuno e possibile dividere per ora l'aviazione civile da quella militare, perchè separare di colpo la prima dalla seconda vorrebbe dire mettere in crisi l'aviazione civile, è indispensabile distinguere fin d'ora i due bilanci, rendendo autonoma la gestione dei servizi civili, i quali dovrebbero venir inclusi tra i servizi di pubblica utilità, provvedendo al più presto al coordinamento economico dei servizi e ad una razionale retribuzione delle linee mediante ritocchi di tariffe o la revisione del servizio postale e la riduzione degli oneri degli organi tecnici di controllo, salvo riservare un congruo numero di posti-viaggiatori alle Amministrazioni dello Stato: programma, questo, vasto e impegnativo dal quale dipenderà l'avvenire dell'ala italiana e la possibilità di lavoro di officine che un tempo hanno onorato il nostro Paese.

* * *

La Commissione dichiara di confermare gli ordini del giorno da essa già votati nelle sedute del 24 novembre 1949 e del 21 dicembre 1949:

I. «La 4ª Commissione permanente del Senato (Difesa), udite le dichiarazioni del Sottosegretario per la Difesa, dà mandato al

suo Presidente di esprimere al Ministro della Difesa il voto formulato dalla Commissione che il Ministro voglia predisporre un piano organico della sistemazione aeroportuale italiana; e in attesa di ciò di sollecitare il Governo a mettere in grado i campi internazionali attualmente funzionanti di rispondere alle urgenti indifferibili esigenze, anche in considerazione dei maggiori traffici aerei per l'anno 1950 ».

*
**

II. « La 4^a Commissione permanente del Senato della Repubblica, convinta dell'importanza di una sistemazione quanto più possibile pronta ed efficiente dei due aeroporti che, con opportune integrazioni, potranno riuscire capaci di un servizio intercontinentale, l'uno in Roma a Ciampino, l'altro a Milano-Malpensa;

nella imminenza dell'Anno Santo, per evitare che le avio linee internazionali cerchino, in questa occasione, fuori d'Italia i loro campi di atterraggio, compromettendosi così l'avvenire delle avio comunicazioni italiane;

nel mentre afferma la insufficienza del finanziamento disponibile;

esprime il voto che le cifre stanziabili siano destinate al completamento dei due aeroporti citati, riservando ad un secondo tempo le altre sistemazioni della rete aeroportuale d'Italia ».

*
**

Onorevoli senatori, se in questa occasione il relatore ha creduto, incoraggiato dalla autorità della Commissione, di diffondersi e richiamare l'attenzione del Senato intorno a un particolare problema, ne è stato incoraggiato da un precedente. Nel 1919, la relazione sul primo bilancio (della guerra) post-bellico si è diffusa particolarmente intorno al problema specifico della Nazione armata allora di attualità, e ne conseguì la riduzione della ferma e l'istituzione della istruzione pre-militare. Il problema della ferma sarà oggetto di prossima discussione, essendo connesso a quello della inserzione nell'esercito, già in corso, degli elementi volontari a lunga ferma, ai quali debbono

essere assegnati i servizi speciali d'ordine tecnico; l'altro problema, della istruzione pre-militare, è prematuro, in quanto ce ne fa espresso, per quanto ingiusto, divieto il Trattato di pace. Purtuttavia, senza infrangere tale divieto, la Commissione ritiene che il Ministro non possa trascurare l'educazione fisica dei giovani, fuori della scuola, oggi di esclusiva iniziativa privata, dandole un indirizzo che sia di preparazione alla vita militare, onde render fattibile una congrua riduzione della ferma. Sarebbe augurabile così che le due benemerite organizzazioni giovanili dei boy scouts, di origine, o quanto meno di ispirazione, americana, oggi distinte e talvolta antagoniste, possano associarsi in unica e più efficiente istituzione.

*
**

Onorevoli colleghi ! Mentre ci siamo a lungo indugiati in una particolare branca della vasta materia, non abbiamo trascurato di esaminare le esigenze delle tre Forze Armate nel loro complesso e separatamente, ed abbiamo dovuto riconoscere l'insufficienza degli stanziamenti di fronte alle nostre strette necessità militari.

Ma poichè le possibilità del bilancio, anche se si pongano gli interessi della Difesa — e cioè, la tutela della indipendenza e della libertà — al disopra di ogni altra esigenza, sono limitate, siamo di avviso che è necessario che queste risorse siano dedicate ai più urgenti bisogni e cioè ad assicurare una prima difesa della frontiera che possa essere più agevolmente minacciata; donde deriva che sono preminenti le necessità delle Forze Armate terrestri e dell'aviazione di combattimento destinata ad operare in stretto coordinamento con le Forze terrestri. Autorevoli membri della Commissione hanno osservato che ciò appare più che evidente ove dovessimo considerare la difesa del nostro Paese nel Complesso della Difesa atlantica, in collaborazione, cioè, con alleati che, almeno in primo tempo, possono offrirci un concorso soprattutto marittimo ed aviatorio, tanto più che il ridimensionamento delle singole Forze Armate in base a concetti di utilità strategica atlantica e nazionale, sembra debba venire imposto dalle decisioni del Consiglio militare interalleato; al qual proposito è

la augurarsi che un qualsiasi programma venga adottato in collegamento con gli organi italiani preposti alla tutela dei nostri bisogni militari, e cioè il Consiglio Supremo di Difesa, il Ministro della Difesa ed il suo ufficio tecnico, il Capo di Stato maggiore della Difesa.

La Commissione, compresa della particolare e delicata importanza dell'argomento, lo raccomanda all'attenzione del Ministro e alla responsabilità del Governo.

GASPAROTTO, *relatore.*

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

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 1950-51, quelli descritti nell'annesso elenco (allegato n. 1).

Art. 3.

Per l'esercizio finanziario 1950-51 sono autorizzate le seguenti spese.

lire 50.000.000 per oneri relativi al personale addetto alla bonifica dei depositi di munizioni e del territorio nazionale da ordigni esplosivi;

lire 20.000.000 per la gestione del naviglio requisito o noleggiato, iscritto e non iscritto nel quadro del naviglio da guerra dello Stato;

lire 200.000.000 per l'allestimento e l'acquisto straordinario di armi e munizioni per l'Esercito;

lire 700.000.000 per l'acquisto e l'allestimento straordinario di materiale del genio per l'Esercito;

lire 1.000.000.000 per lavori di ripristino, adattamento e trasformazione di immobili dell'Amministrazione dell'Esercito danneggiati dalla guerra;

lire 20.000.000 per l'applicazione delle convenzioni dei cippi di frontiera e la delimitazione dei nuovi confini;

lire 1.000.000.000 per l'acquisto di automezzi e biciclette per costituzione e completamento dotazione dell'Esercito, di macchine ed attrezzature per l'impianto e il ripristino di

officine riparazioni e depositi carburanti di piccola capacità;

lire 50.000.000 per la bonifica dei depositi di munizioni e del territorio nazionale da ordigni esplosivi;

lire 1.154.000.000 per il ripristino ed adattamento di immobili della Amministrazione Aeronautica danneggiati per causa di guerra, il recupero di materiali da aeroporto danneggiati per cause di guerra e la rimozione e brillamento di ordigni esplosivi esistenti sugli aeroporti;

lire 1.200.000.000 per la sistemazione di nuovi campi di aviazione e di fortuna ed opere varie per nuove destinazioni di immobili ed impianti, l'acquisto e l'espropriazione di immobili, le nuove costruzioni demaniali e i nuovi impianti;

lire 100.000.000 per l'allestimento ed acquisto straordinario di armi e munizioni per carabinieri;

lire 400.000.000 per l'acquisto di automezzi e biciclette per costituzione e completamento dotazione dei carabinieri, di macchine ed attrezzature per l'impianto e ripristino di depositi carburanti di piccola capacità;

lire 1.940.000.000 per l'assistenza sanitaria ai prigionieri e tubercolotici di guerra ed ai partigiani;

lire 800.000.000 per la costruzione, sistemazione ed impianti relativi ai campi di aviazione aperti al traffico civile aereo ed agli uffici di controllo statale;

lire 1.000.000 per premi ed indennizzi per il recupero di cose mobili di proprietà dell'Amministrazione dell'Esercito;

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

lire 100.000.000 per contributi a carico dello Stato per la traslazione ai luoghi d'origine delle salme di militari e civili italiani caduti o deceduti in seguito a ferite o malattie contratte per cause di servizio nella guerra 1940-45 e delle salme dei cittadini caduti nella lotta di liberazione;

lire 3.000.000 per premi ed indennizzi per il recupero di cose mobili di pertinenza della Aeronautica militare;

lire 45.000.000 per contributo dell'Amministrazione dell'Esercito 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 della 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 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.

Art. 4.

Per l'esercizio finanziario 1950-51 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, nonché alle speciali esigenze determinate dal regolamento per l'amministrazione e la contabilità degli enti medesimi, è fissata in lire 500.000.000.

Art. 5.

Per l'esercizio finanziario 1950-51 il numero massimo di militari specializzati in servizio presso l'Amministrazione dell'Esercito è fissato in 16.000.