

(N. 2149-A)

SENATO DELLA REPUBBLICA

RELAZIONE DELLA 4^a COMMISSIONE PERMANENTE

(D I F E S A)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro *ad interim* del Tesoro

di concerto col Ministro del Bilancio

NELLA SEDUTA DEL 31 GENNAIO 1952

Presentata il 14 maggio 1952

Stato di previsione della spesa del Ministero della difesa
per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953.

ONOREVOLI SENATORI. — Sono trascorsi soltanto sei mesi da quando è stato discusso ed approvato da voi lo stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per lo esercizio finanziario 1951-52 ed in tale relativamente breve periodo non sono da registrarsi mutamenti di eccezionale rilievo rispetto a quanto fu già portato a vostra conoscenza circa l'andamento del riassetto ed incremento delle nostre Forze armate. Dagli elementi in nostro possesso si ha motivo di ritenere che le operazioni relative al riarmo nazionale, illustrate dall'onorevole Ministro della Difesa a conclusione di quel dibattito, siano continuate nel modo previsto. Non possiamo peraltro passare sotto silenzio l'importanza politico-militare di taluni avvenimenti verificatisi nei recenti mesi e dei quali alcuni attinenti la costituzione della N.A.T.O., altri strettamente a questa collegati o comunque tali da modificare profondamente le relazioni esistenti fra le Nazioni del Patto Atlantico ed altre Nazioni già nemiche delle grandi Potenze occidentali durante l'ultimo conflitto mondiale e finora ancora in situazione armistiziale. Intendo riferirmi all'ammissione in base al protocollo firmato a Londra il 22 ottobre scorso della Grecia e della Turchia nel Patto Atlantico che ha portato il numero delle Nazioni aderenti a quattordici, ai progressi compiuti per inserire nella difesa dell'Occidente la Germania di Bonn, alla conferenza della N.A.T.O. tenutasi a Roma nell'ottobre scorso ed alla riunione del Consiglio atlantico a Lisbona, da cui nacque la C.E.D. (Comunità per la difesa europea). Ricordiamo infine il Trattato di pace, firmato lo scorso ottobre a S. Francisco, fra America e Giappone e divenuto esecutivo giorni addietro.

Per quanto la parte riguardante le nuove relazioni dell'Occidente, e particolarmente dell'America, colla Nazione giapponese, nel quadro della nuova situazione così venuta a crearsi sulla politica mondiale, possa avere eventuali riflessi interessanti anche l'Italia, i due fattori che più da vicino ci toccano dal punto di vista militare sono il futuro inserimento di contingenti armati tedeschi nel cosiddetto « esercito integrato europeo » e l'alleanza con Grecia e Turchia. Il primo fattore tende a ripercuotersi favorevolmente, sia pure in maniera indiretta,

sulle condizioni della difesa della nostra frontiera nordorientale; il secondo viene a prolungare verso oriente l'ala destra dello schieramento europeo, finora affidata all'Italia, portandola, attraverso la nevralgica zona balcanica, a contatto col Medio Oriente. È la Turchia che ha pertanto il privilegio di porre per prima la N.A.T.O. a contatto colla frontiera dell'U.R.S.S. È superfluo aggiungere il vantaggio che rappresenta in modo particolare per l'Italia l'alleanza colla Grecia data la vicinanza di questa Nazione sull'opposta sponda, all'ingresso del canale d'Otranto, porta dell'Adriatico.

Ma fra i recenti avvenimenti politici e militari quello che più direttamente riguarda l'Italia perchè interessa le possibilità del suo riarmo è stata la revisione del suo Trattato di pace colle Nazioni già nemiche: revisione già esistente ormai di fatto, ed ammessa anche in linea di principio a mezzo di accordi bilaterali. Revisione che, per quanto riguarda le clausole militari, era stata in pratica iniziata fin dall'epoca, si può dire, in cui il Trattato veniva firmato e che, dopo molte trattative e scambi di note, entrava nella sua fase risolutiva per merito dell'onorevole De Gasperi il quale ottenne ad Ottawa, in due successive riunioni a quattro, l'adesione dei Governi di Francia, di Gran Bretagna e degli Stati Uniti alla formula che fu resa pubblica con la nota dichiarazione del 26 settembre scorso. In essa, al punto 5, si riconosceva ormai che le restrizioni o discriminazioni permanenti contenute nel Trattato erano state superate dagli avvenimenti e non avevano alcuna giustificazione nelle presenti circostanze o *incidevano sfavorevolmente sulla capacità dell'Italia all'autodifesa.*

Soluzione non soltanto logica, non soltanto necessaria per noi ed utile per i nostri alleati, ma *dovuta* all'Italia ed alle sue Forze armate anche per ragioni morali, per porre termine ad un ingiusto stato di mortificazione.

IL BILANCIO.

Esame generale degli stanziamenti.

Il bilancio della Difesa per l'esercizio 1952-1953 prevede una spesa totale di lire 518 miliardi e 200.000.000, con un aumento di lire

82.642.691.000 rispetto all'esercizio 1951-52. Le spese effettive previste raggiungono lire 513.700.000.000 dato che lire 4.500.000.000 si riferiscono a movimenti di capitali e non sono praticamente computabili.

Le spese effettive consistono in *spesa ordinaria* per l'ammontare di lire 326.340.774.000 e *spesa straordinaria* per lire 187.359.226.000.

Di queste ultime, lire 175.000.000.000 sono coperte da stanziamenti straordinari destinati al potenziamento della difesa, già approvate per 50 miliardi con la legge 402 del 23 maggio 1951 e da approvarsi con provvedimento legislativo in corso per i rimanenti 125 miliardi.

Le rimanenti lire 12.359.226.000, aggiunte alle 326.340.774.000 di spesa ordinaria, costituiscono per un ammontare di lire 338.700.000.000 la previsione di spesa per le normali esigenze di vita delle Forze armate.

Esaminate attentamente le crescenti esigenze di carattere tecnico relativo alle esperienze studi modelli dovute ai continui progressi dei materiali per l'aeronautica, la Commissione propone che l'impostazione di 1 miliardo al capitolo 200 del bilancio ordinario sia portata a 1.800, diminuendo di 800 milioni l'assegnazione di 4.500 milioni al capitolo 155.

Gli stanziamenti straordinari anzidetti sono così ripartiti fra le tre Forze armate. I 50 miliardi:

Esercito 31 miliardi (di cui 3 per la D.A.T.);
Marina 8 miliardi;
Aeronautica 11 miliardi;

I 125 miliardi:

Esercito 62,5 miliardi (dei quali 3 per la D.A.T.);

Marina 18,5 miliardi (dei quali 1,5 per la D.A.T.);

Aeronautica 25,5 miliardi (dei quali 1,5 per la D.A.T.);

Carabinieri 3,5 miliardi;

D.A.T. 5,0 miliardi;

Infrastrutture 10 miliardi (da ripartire fra le tre Forze armate, e cioè 3 per l'Esercito, 1 per la Marina, 6 per l'Aeronautica).

Gli stanziamenti del bilancio normale, e cioè . L. 326.340.774.000 per le spese ordinarie.

+ 12.359.226.000

per le spese straordinarie del bilancio stesso.

+ 4.500.000.000

per movimento capitali.

Totale . . . L. 343.200.000.000

sono così ripartite:

Difesa L. 9.749.500.000

Esercito 162.313.100.000

Marina 66.876.700.000

Aeronautica 54.141.100.000

Carabinieri 48.107.800.000

Aviazione civile 2.011.800.000

Totale . . . L. 343.200.000.000

ESERCITO.

I. — SPESE ORDINARIE PER L'ESERCITO.

Per l'Esercito, la spesa prevista per ordinarie necessità di vita è di 162,3 miliardi.

In tale previsione sono compresi circa 31 miliardi per spese che non riguardano il mantenimento e lo sviluppo dell'Esercito, ossia: debito vitalizio (26 miliardi), liquidazione pendenze della guerra (1,8), trattamento ufficiali e sottufficiali collocati in congedo (1,8) ecc.

Altri 29 miliardi sono spesi per il personale civile di ruolo, non di ruolo e salariato.

In definitiva, per le esigenze dell'Esercito rimangono dunque circa 102 miliardi così destinati: 67 miliardi per il mantenimento del personale; 21 per spese di funzionamento, e 14 per i servizi di artiglieria, genio e motorizzazione. Questa previsione non può ritenersi adeguata alle reali necessità per la vita dell'Esercito.

II. — SPESE STRAORDINARIE DI POTENZIAMENTO PER L'ESERCITO.

I 31 miliardi destinati al potenziamento dell'Esercito, e di cui fu autorizzato l'impegno anticipato nel corrente esercizio sono stati impiegati per l'organizzazione della D.A.T., per acquisto di armi e munizioni e materiali del

genio, per acquisto di autoveicoli e per l'aumento delle scorte vestiario.

Con l'acquisto di tali materiali si è concluso il programma di potenziamento impostato sulla base del primo stanziamento straordinario approvato con la citata legge 23 maggio 1951, n. 402.

Un nuovo programma di potenziamento dei servizi, dovrà essere impostato per il futuro esercizio che, per un armonico sviluppo del potenziamento dell'Esercito, alla costituzione di nuove unità e al conseguente aumento della forza bilanciata, dovrebbe far riscontro un adeguato progresso nel campo logistico.

Il settore dei materiali è quello che più di ogni altro condiziona l'efficienza di un moderno Esercito.

Il progresso scientifico, l'estensione della motorizzazione e della meccanicazione in ogni singolo aspetto della struttura e del funzionamento dell'Esercito, l'entità e la complessità dei tipi di materiali occorrenti, rendono il problema dei materiali — anche per Paesi ad alto potenziale economico-finanziario — di difficile soluzione, perchè tale problema presenta aspetti finanziari più imponenti di quanto si sia mai verificato in passato ed abbraccia, nella sua vastità, tutta la struttura economica di un Paese.

Per l'Italia il problema logistico assume inoltre un particolare aspetto a carattere industriale, in quanto da un lato richiede la disponibilità di materie prime — quasi tutte di importazione — e dall'altro si traduce nella necessità di adeguare l'attrezzatura industriale del Paese per la specifica produzione bellica: attrezzatura, per forza di cose, rimasta indietro nell'agone internazionale. Gli stanziamenti del bilancio della Difesa investiti nel campo della produzione dei materiali, oltre a rispondere a supreme necessità militari, anzichè costituire un onere passivo per l'economia nazionale contribuiscono ad allargare l'orizzonte della stessa attività economica nazionale, apportando riflessi benefici in ogni singolo suo settore.

È infine da tener presente che nel caso deprecabile di un nuovo conflitto, l'Italia — per la sua posizione geografica — si troverà in prima linea e pertanto l'Esercito dovrà essere in con-

dizioni tali da dover disporre *subito* di tutto quanto gli occorre per operare. Ciò richiede non solo la disponibilità di dotazioni di materiali per il completamento delle unità esistenti in pace e per l'attrezzatura di quelle di prevista costituzione per mobilitazione, ma anche la disponibilità di adeguate scorte per far fronte ai consumi — notevoli — del periodo iniziale delle operazioni.

Ciò premesso, sarebbe da valutare quanto sarà possibile fare nel 1952-53 per il potenziamento nel settore dei servizi, tenendo conto del fatto che, come si è detto, è indispensabile destinare almeno 50 miliardi alle spese ordinarie per il mantenimento e l'addestramento del personale.

Comunque appare evidente che con i 9 miliardi e mezzo disponibili, sui quali grava altresì la rinnovazione del materiale automobilistico logoro, cui si dovrebbe invece provvedere con le assegnazioni ordinarie di bilancio, non sarà possibile fare molto.

III. — ARTIGLIERIA C. A. (D.A.T.).

Il problema dell'artiglieria c. a. (D.A.T.) era stato inizialmente impostato come attuazione di una organizzazione a sè stante, alla quale le Forze armate dovevano dare il proprio concorso. Detta « organizzazione » doveva essere realizzata attraverso una legge, che prevedeva anche un apposito bilancio D.A.T.

Di fronte all'imponenza dei mezzi necessari per impostare in maniera soddisfacente il problema, la prevista legge è stata recentemente accantonata e ad essa è stato sostituito il principio che le unità D.A.T. debbono essere comprese negli ordinamenti delle singole Forze armate.

Questo nuovo orientamento ha aperto problemi finanziari nuovi perchè con il normale bilancio l'Esercito deve far fronte alle spese per il mantenimento del personale della D.A.T. che grava sulla sua forza bilanciata, in quanto le assegnazioni previste per la D.A.T. vengono integralmente destinate alla organizzazione generale e ai servizi tecnici. Quando la D.A.T., che oggi è in embrione, avrà conseguito uno sviluppo notevole, la situazione diventerà insostenibile per l'Esercito.

È inutile sottolineare la grande importanza della D.A.T., nel quadro della Difesa nazionale; ma perchè l'artiglieria D.A.T.-Esercito possa prender vita e consistenza è necessario stanziare i relativi fondi, senza di che essa non potrà avere lo sviluppo consentito dalle ben note modeste possibilità, tenuto conto delle altre molteplici esigenze e della costituzione delle unità di campagna previste dagli impegni internazionali.

IV. - SVILUPPO ORGANICO DELL'ESERCITO.

Nell'esercizio 1951-52, l'attività ordinativa si è particolarmente esplicata nei seguenti settori:

a) potenziamento dell'Esercito sulla base dello sviluppo programmato per l'anno;

b) miglioramento qualitativo e quantitativo della organizzazione già raggiunta nell'anno precedente;

c) adeguamento, effettivo e potenziale (predisposizioni, studi, ecc.) ai presumibili sviluppi futuri imposti da esigenze di inquadramento in organizzazioni internazionali (Es. Europeo).

Il complesso delle attività svolte in questi tre settori porta, alla fine dell'esercizio 1951-52, a raggiungere una situazione che si può sinteticamente e schematicamente, per quanto riguarda le unità mobili, così riepilogare:

7 divisioni di *fr. ternarie*, di cui alcune in fase di completamento si da essere portate alla prevista formazione organica;

3 divisioni *leggere di fr.*, complete;

1 divisione *corazzata*, in corso di completamento;

1 *brigata corazzata*, completa;

3 *brigade alpine*, di cui 2 complete ed una in corso di completamento;

truppe e servizi di C. d'A. e d'Armata, in fase di avanzato potenziamento.

In particolare, per raggiungere tale situazione, l'attività ordinativa è stata essenzialmente rivolta alla costituzione di reparti per:

dare ulteriore sviluppo alle artiglierie, sia nel campo divisionale sia in quello di C. d'A. e di Armata;

incrementare i collegamenti tanto territoriali, quanto destinati alle unità mobili ed ai maggiori comandi;

potenziare l'Arma del Genio nelle sue specialità pionieri, pionieri d'arresto e minatori;

completare e perfezionare l'organizzazione dei servizi in talune G. U.

V. - QUADRI E SPECIALIZZATI.

Un particolare accenno merita la questione dei quadri e degli specializzati che sono elementi essenziali ai fini di una buona organizzazione e dell'efficienza addestrativa e operativa dei reparti.

Ufficiali.

In relazione alla evoluzione nelle esigenze di inquadramento delle unità - aumentate per effetto dell'attuazione del noto programma di sviluppo organico dell'Esercito - è entrata in vigore la legge n. 1638 del 24 dicembre 1951 (organici e limiti di età per gli ufficiali dell'Esercito).

I nuovi organici degli ufficiali - che hanno sostituito quelli stabiliti nel 1948 - dovranno, ora, essere praticamente realizzati.

Essi consentiranno di contare su un numero sufficiente di quadri *superiori* dell'Esercito (tenuto conto dello sviluppo in esso necessario per fronteggiare la situazione internazionale) ma creeranno, in realtà, delle sensibili deficienze nei quadri più bassi della gerarchia.

Lo sviluppo dei nuovi organici prevede anche il raggiungimento del contingente necessario di ufficiali inferiori, ma siccome si verificheranno in breve termine moltissime promozioni di capitani a maggiori ed il gettito degli ufficiali subalterni in s. p. e. non sarà certamente adeguato al fabbisogno, ne deriva una deficienza nei quadri bassi che può essere colmata solo gradualmente.

Nel frattempo si dovrà sopperire alle esigenze di questi quadri facendo ricorso agli ufficiali di complemento com'è detto in calce a questo paragrafo.

Anche l'aumento effettivo degli ufficiali superiori è destinato, comunque, a realizzarsi entro un certo tempo (circa tre anni).

Nell'attesa che esso si verifichi, occorre far fronte alle esigenze delle unità di nuova costituzione conservando ancora in servizio quegli ufficiali superiori in s. p. e. già richiamati o trattenuti (presso le unità stesse) nelle more di approvazione della citata legge sugli organici.

Ciò comporta, evidentemente, una maggiore spesa ma risponde abbastanza bene allo scopo di tenere a numero i quadri degli ufficiali superiori — in un periodo del quale l'*impalcatura* organica è ancora fragile — impiegando elementi, di lunga e provata esperienza, che hanno lasciato da poco tempo il servizio attivo e la cui preparazione professionale è, quindi, sufficientemente aggiornata.

Per quanto concerne, invece, la già citata e più forte deficienza nei *quadri inferiori*, occorre considerare che la situazione quantitativa degli ufficiali subalterni era già, in partenza, deficitaria per effetto della scarsa affluenza avutasi — tra il 1945 ed oggi — nelle file dell'Esercito, di giovani aspiranti alla carriera delle armi.

Una delle più importanti cause di tale preoccupante carenza è indubbiamente da ricercarsi nel trattamento economico riservato agli ufficiali dell'Esercito, trattamento particolarmente inadeguato tenendo conto:

dei limiti di età con i quali gli ufficiali lasciano il servizio, limiti notevolmente più bassi di quelli degli altri pubblici dipendenti;

delle maggiori responsabilità di ordine vario connesso con la carriera delle armi rispetto alle altre, responsabilità sancite — come noto — da un apposito codice e da uno speciale rigoroso regolamento di disciplina;

dei numerosi trasferimenti ai quali, per effetto della costituzione di nuove unità o della necessità di frequentare corsi di aggiornamento sempre più complessi, gli ufficiali sono sottoposti;

della notevole incertezza nella carriera dato che la gerarchia militare è l'unica nella quale la non idoneità all'avanzamento operi in modo definitivo stroncando ulteriori possibilità di carriera;

della impossibilità degli ufficiali, per le funzioni ad essi demandate, di crearsi, per il momento in cui dovranno lasciare il servizio, adeguata preparazione ambientale e culturale per un lavoro proficuo nella vita civile.

Ferma restando, dunque, la necessità di adeguati provvedimenti di natura economica, che assicurino un maggior afflusso di giovani alla carriera delle armi, l'Esercito ha provveduto ad attuare una serie di disposizioni transitorie intese a ridurre la grave deficienza numerica di ufficiali subalterni rispetto alle esigenze organiche attuali ed a quelle ancor maggiori previste nell'immediato futuro.

Taluni di questi provvedimenti furono inseriti nella citata legge n. 1638 e sono, ora, in corso di attuazione: si tratta dell'*aumento del gettito* dei reclutamenti ordinari di subalterni in s. p. e. (effettuati attraverso l'Accademia) e del ricorso a « reclutamenti straordinari » il primo dei quali si avrà, prevedibilmente, entro l'anno.

Sono in corso, inoltre, i seguenti altri provvedimenti a carattere contingente e temporaneo;

aumento del numero degli ufficiali di epl., realizzato attraverso la creazione di una nuova scuola A.U.C. in Ascoli Piceno;

prolungamento della durata del servizio di 1^a nomina dei subalterni di epl., in modo da assicurare ai reparti, durante il periodo di più intensa attività addestrativa e per effetto della parziale sovrapposizione di due successivi corsi di reclutamento, la presenza di un maggior numero di ufficiali;

trattenimento in servizio di aliquote cospicue di subalterni di epl. (circa 1800 unità).

Sono state inoltre predisposte, ormai da tempo, leggi organiche per quanto concerne lo stato e l'avanzamento degli ufficiali, leggi che sono tuttora all'esame del Parlamento e la cui approvazione si rende sempre più urgente.

Sottufficiali.

La situazione organica dei sottufficiali è assai peggiore di quella degli ufficiali e l'attuale organico di 18.000 unità — approvato con la legge n. 971 del 24 luglio 1951 — è assolutamente inadeguato rispetto al fabbisogno.

L'organico stesso dovrà pertanto essere riveduto al più presto per adeguarlo alle necessità dell'inquadramento dei reparti.

Fermo restando che, anche per i sottufficiali, si rendono necessarie misure di ordine

giuridico ed economico intese a sistemare la categoria e quindi ad incoraggiare l'afflusso dei giovani, l'Esercito — allo scopo di fronteggiare la deficienza numerica di sottufficiali — ha adottato, nei limiti delle assegnazioni di bilancio, *delle misure temporanee*.

Esse sono:

l'aumento del gettito delle scuole A. S.;

la creazione di una speciale categoria di « sottufficiali di complemento »;

il trattenimento in servizio di sottufficiali raggiunti dai limiti di età;

l'incremento delle promozioni a sergente dei volontari specializzati.

Pure per tale così benemerita categoria di quadri, sono state elaborate leggi organiche sì da regolarne lo stato, il reclutamento e l'avanzamento. Tali leggi saranno, appena possibile, sottoposte all'approvazione del Parlamento.

Specializzati.

Il problema degli specializzati — pur così importante per un Esercito modernamente dotato di materiale e mezzi il cui impiego si rende sempre più complesso e difficile — non è stato ancora risolto; anche qui, per difficoltà di *reclutamento* in gran parte dovute ad inadeguato trattamento economico, molto inferiore a quello praticato nelle occupazioni civili, verso le quali, quindi, i giovani sono maggiormente attratti.

Questo fatto, che ha consentito di realizzare, in tre anni, solo la metà del programma di reclutamento previsto, assume particolare gravità dato che il reclutamento degli specializzati rappresenta un problema vitale per l'Esercito che, senza di essi, sarebbe oggi da considerare alla stregua di un organismo vivente privo di spina dorsale.

Sono stati proposti dall'Esercito, anche in questo campo, dei provvedimenti economici, la cui sollecita approvazione, da parte del Parlamento, si rende indispensabile (tenuta anche presente la funzione « sociale » che l'addestramento, presso l'Esercito, di forti aliquote di specializzati potrebbe assumere in campo nazionale).

Leva, reclutamento, selezione attitudinale, durata del servizio.

L'aumento del contingente chiamato alle armi (che comporta, naturalmente, un corrispondente aumento di spesa) è stato imposto da necessità organiche ormai inderogabili se poste in relazione con il progredire del programma di sviluppo per l'Esercito.

Si è applicato, completamente, nell'Esercito, il sistema moderno di *selezione attitudinale* eliminando progressivamente gli inconvenienti verificatisi nelle prime applicazioni di esso.

Si è esteso il procedimento selettivo al reclutamento dei sottufficiali ed a quello degli ufficiali in s. p. e., allo scopo di ricavare — dal procedimento stesso — maggiori garanzie che i quadri dell'Esercito siano in possesso dei requisiti e delle capacità necessarie.

La selezione attitudinale, effettuata nello Esercito, avrà oltre tutto benefiche ripercussioni di carattere nazionale, consentendo l'ulteriore utilizzazione del giovane, ad ultimato servizio militare, in condizioni consone alle sue specifiche attitudini.

Il prolungamento del servizio, da 12 a 15 mesi, è stato attuato e la chiamata alle armi è ora semestrale (in luogo di quella quadrimestrale precedentemente in vigore).

VI. — ADDESTRAMENTO.

Anche l'attività addestrativa, nel 1951, ha segnato un sensibile progresso rispetto agli anni precedenti, in rapporto alle migliorate condizioni generali e specifiche del personale e dei mezzi.

Messa a punto la preparazione professionale degli ufficiali, dei sottufficiali e della truppa mediante le normali istruzioni effettuate presso le scuole militari nazionali ed estere ed i reparti, nonchè presso i comandi di grande unità in sede di manovre con i quadri, si è potuto passare efficacemente alla fase più importante dell'addestramento e cioè alle esercitazioni di campagna.

Partendo dalla premessa che le esercitazioni con le truppe servono essenzialmente per chi le compie, è stata evitata la parte spettacolare delle grandi manovre, concentrando tutti gli

sforzi economici a vantaggio delle esercitazioni divisionali e dei minori reparti, con il risultato di una più larga partecipazione di truppe alle manovre di campagna.

È stato intensificato l'addestramento delle riserve, mediante richiami, per istruzione, della durata di un mese. Nell'esercizio finanziario 1951-52 è stato possibile organizzare richiami per un numero complessivo di 1.600 ufficiali e 2.800 sottufficiali.

Il problema dell'addestramento delle riserve con richiami di ufficiali, sottufficiali e militari di truppa merita attenta considerazione.

Un esercito moderno è un esercito di specialisti. La dotazione ai reparti di armi e di mezzi nuovi con una varietà di tipi sempre crescente, rende più che mai necessario, in tutti i gradi della gerarchia, un periodico aggiornamento della preparazione dei militari in congedo destinati, in caso di mobilitazione, a riempire i vuoti del tempo di pace e a costituire nuove unità.

Nell'esercizio in corso notevole incremento è stato dato alle attrezzature didattiche, provvedendo all'acquisto dei più svariati materiali necessari per lo sviluppo di un addestramento militare moderno.

Si è pure potuto dare un forte impulso alla cinematografia didattica, con l'approvvigionamento di cineproiettori e con l'importazione dall'estero, o con forniture nazionali, di films addestrativi.

Nel nuovo esercizio, anche il ritmo addestrativo, che sempre più andrebbe intensificato ed esteso, soffrirà delle ristrettezze del bilancio, tenendo conto degli aumentati costi delle materie prime, della mano d'opera e dei trasporti.

MARINA

I. — STANZIAMENTI.

Il bilancio ordinario dell'esercizio finanziario 1952-53 riproduce sostanzialmente gli stanziamenti dell'esercizio in corso.

Infatti non considerando le maggiori assegnazioni derivanti dall'applicazione di provvedimenti legislativi di natura generale (pensioni, missioni e trasferimenti, ecc.) o dalla

riassegnazione di somme dipendenti dalla vendita di navi radiate, si nota un aumento complessivo di circa 400 milioni, derivante, in particolare, dall'aumentato stanziamento di un capitolo di spese *extra istituzionali* e cioè « liquidazione delle pendenze connesse alla guerra 1940-45 ».

Analizzando gli stanziamenti del bilancio si rileva che le somme disponibili per i servizi tecnici, logistici (esclusi viveri e vestiario), speciali (fari e servizio idrografico) e scientifici (studi ed esperienze) costituiscono appena il 25 per cento dell'intero bilancio, mentre il rimanente 75 per cento è rappresentato dalle cosiddette spese incomprimibili (debito vitalizio e riduzione quadri — Personale militare e civile — Spese varie Corpi — Servizio sanitario — Accademia — Scuole — Fondo a disposizione — Movimento capitali) e dalle spese per oneri residui di guerra.

Ove poi si osservi che gli stanziamenti per i soli servizi tecnici rappresentano appena il 17 per cento del bilancio, si avrà un esatto quadro della preoccupante situazione in rapporto alle esigenze che con tali stanziamenti dovrebbero essere soddisfatte (funzionamento arsenali, manutenzione naviglio, manutenzione fabbricati, difesa costiera, munizionamento, servizio T.L.C. ed automobilistico, ecc.).

Il bilancio ordinario dell'esercizio 1952-53, come già quello dell'esercizio in corso, deve considerarsi, infatti, inadeguato a fronteggiare le normali esigenze di funzionamento della Marina militare.

I motivi di tale insufficienza sono noti e possono così riassumersi:

- a) aumento del numero delle unità in servizio (navi cedute dagli Stati Uniti e costruite in Italia);
- b) aumenti intervenuti nei prezzi dei materiali, dei combustibili e della mano d'opera privata;
- c) progressivo decadimento della efficienza delle unità dovuto all'età e all'usura e quindi alla necessità di eseguire lavori di sempre maggiore importanza;
- d) pressochè completo esaurimento delle scorte;
- e) necessità di disporre del personale per l'armamento delle nuove unità entrate in servizio e di quelle cui sarà ultimata la costru-

zione nel 1952-53, nonché dal personale per i Comandi ed Enti di nuova costituzione;

f) numero dei salariati dipendenti.

È evidente che con un bilancio ordinario così limitato in confronto alle esigenze in continuo aumento, al numero delle basi armate ed all'assoluta necessità di provvedere alla ricostituzione delle scorte, la situazione diviene anno per anno più pesante.

Com'è noto il bilancio ordinario è forfettizzato e quindi non risulta possibile far fronte con stanziamenti costanti ad esigenze in continuo incremento.

Con l'assegnazione di una quota di bilancio straordinario è per ora possibile fronteggiare le più impellenti necessità ordinarie, ma è evidente che il bilancio ordinario dovrà essere adeguato alle effettive esigenze se si vuol mantenere quel livello minimo necessario e confermare ai fondi dello straordinario la funzione che gli viene affidata e cioè l'effettivo potenziamento delle Forze armate.

La integrazione dei fondi del bilancio ordinario, oltre ad assicurare il normale funzionamento dei servizi, darebbe una più chiara visione degli oneri relativi al mantenimento dei servizi stessi della Marina militare e permetterebbe una migliore utilizzazione dei fondi straordinari da destinare ad un effettivo potenziamento, eliminando qualsiasi incertezza circa il loro impiego.

II. — OPERAZIONI.

Via via che la organizzazione difensiva N.A.T.O. della quale l'Italia fa parte attiva si va perfezionando, risultano sempre meglio definiti gli incarichi che le diverse Forze armate devono assolvere nel quadro della organizzazione stessa. Tali incarichi, o compiti, sia subito chiarito, non sono prodotto diretto della organizzazione N.A.T.O.: sono in massima parte prodotto della situazione del Paese, e, per ciò che concerne la Marina, della sua natura squisitamente marittima. Il N.A.T.O. ha avuto quindi la funzione di riportare al giusto valore il problema della difesa del Paese e delle sue vie marittime. Ma anche se non esistesse il N.A.T.O., il problema esisterebbe egualmente e per la parte marittima sarebbe ancora più grave. È infatti chiaro che una politica di com-

pleta autonomia porrebbe il Paese di fronte a interrogativi marittimi che le sue attuali risorse finanziarie non gli consentirebbero neppure di prendere in esame. (Una sola grande unità da guerra ha un prezzo che si aggira sui 100 miliardi).

III. — IL COMPITO ESSENZIALE DELLA MARINA: DIFESA DEI TRAFFICI.

La Nazione ha bisogno di importare da oltremare, per vivere e per combattere, poco più di 30 milioni di tonnellate di merci l'anno che equivalgono a quattromila piroscafi, ciascuno da 8.000 tonnellate di portata: per avere un'immagine che rimanga nella memoria, immaginiamole in fila queste navi, l'una dietro l'altra, sì che la poppa della precedente tocchi la prua di quella che segue: ebbene, questa fila sarebbe lunga più di 400 chilometri, cioè, in linea retta, una distanza maggiore di quella che intercorre tra La Maddalena e Napoli.

Per la difesa dell'immane arteria di traffico che deve alimentare la Nazione in guerra, la Marina dispone oggi di una flotta quantitativamente insufficiente e qualitativamente superpassata.

Non si tratta, è vero, di proteggere questo traffico lungo tutte le rotte degli oceani, ma non sarà neppure concepibile di pensare che tale protezione avvenga a cura degli Alleati anche nei mari italiani e lungo i 5.000 chilometri di rotte prospicienti alle coste italiane. Che debbansi prevedere azioni intense di attacco al traffico (specialmente da parte di aerei e di sommergibili) nei mari italiani è cosa accertata e non si svela un mistero dicendo che tutti i piani di difesa internazionali lo prevedono.

Per fronteggiare ogni minaccia, la Marina dispone:

a) di due corazzate, vecchio tipo, di ben scarsa utilità ai fini diretti della difesa del traffico;

b) di tre incrociatori non moderni;

c) di quattro vecchi cacciatorpediniere nazionali e due cacciatorpediniere ex americani non modernissimi;

d) di due avvisi scorta nazionali e tre avvisi scorta ex americani;

e) di sette torpediniere di tipo superato ed altre cinque torpediniere che battevano il mare già nella prima guerra mondiale 1915-18;

f) di una ventina di corvette, logorate dal lungo uso;

g) di una trentina di dragamine, dei quali solo metà magnetici;

h) di una cinquantina di piccole unità costiere, delle quali oltre la metà di tipo superato.

Tutto questo naviglio può rendere ancora e renderà preziosi servizi per la difesa del traffico, a patto che si possa provvedere a migliorarne nei limiti del possibile l'armamento antisom e contraereo, inadeguati alle necessità della guerra moderna. Il lavoro è in corso con ampio appoggio americano, ma nonostante la validità dell'appoggio è ovvio che occorrono ancora ingenti somme per portarlo a compimento.

Programma navale.

Per portare la consistenza di naviglio a limiti di tollerabile sicurezza occorrerebbe uno sforzo finanziario che la Nazione in questo momento non è in condizioni di affrontare. Tenuto conto di tale superiore imperativo finanziario, il programma navale è stato limitato a quanto occorre per non determinare in pochi anni la scomparsa della flotta italiana dalla superficie del mare, ed ossia:

alla ricostruzione di due moderne unità di scorta di 1^a classe, utilizzando materiali in parte già esistenti;

alla costruzione di due altre nuove unità di scorta di 1^a classe;

alla costruzione di due sole unità di scorta di 2^a classe;

alla costruzione di una unità costiera sperimentale e di dodici dragamine; ed infine di un esemplare di motocannoniera e un esemplare di vedetta costiera per la vigilanza in Adriatico.

Tale programma navale è in corso di attuazione. Due unità di scorta di 1^a classe sono già in avanzata costruzione a Genova e a Castellammare. Le altre unità maggiori sono state impostate o lo saranno prossimamente a Livorno, Taranto e Riva Trigoso.

Le spese per la realizzazione di questo programma già superano quanto fino ad oggi

stanziato; e questo minimo di costruzioni rimarrà bloccato se non sarà adeguatamente provveduto in sede di bilancio ordinario e straordinario.

La cifra totale in tonnellaggio del naviglio realmente efficiente, che sarà raggiunta nella ipotesi che tale piano si possa svolgere, è sempre inferiore alle cifre previste per la flotta italiana nel Trattato di Pace, che, come è noto intendeva porre l'Italia in condizioni di non poter provvedere alla più elementare difesa.

Realizzando il programma sopradetto subito, e provvedendo celermente al rimodernamento delle vecchie unità, si potrà avere, se non la sicurezza delle vie di comunicazioni marittime, almeno la speranza, che, con l'aiuto altrui, risulterà possibile provvedere al vetto-vagliamento del Paese, dell'Esercito e della Aviazione.

IV. — ALTRI COMPITI DELLA MARINA.

1. *Vigilanza in Adriatico.*

Nella situazione attuale è d'uopo considerare tutto l'Adriatico come *mare di frontiera*. Se viene a mancare la sicurezza dei traffici sui ponti del Po, occorrerà alimentare l'Esercito per via di mare lungo la battuta rotta costiera adriatica. Alla protezione di tale traffico di emergenza, alla vigilanza in mare in tutto questo scacchiere, alla copertura da mare, alla vigilanza costiera dell'Esercito, la Marina intende dedicare grossa parte delle sue energie e, in particolare, tutte le unità costiere e anfibe e tutti i galleggianti speciali di cui può disporre (si tratta di un centinaio di mezzi). È necessario che tale impegno, che rivestirà caratteristiche di particolare durezza, sia valutato in tempo. La minaccia di sbarchi lungo tutto il litorale può compromettere la posizione dell'Esercito schierato, se non si può fare affidamento su una efficiente protezione aeronavale delle coste. Si pensi anche che eventuali interruzioni nelle grandi linee ferroviarie longitudinali che corrono lungo la Penisola si tramuterebbero in un ingente incremento di traffico marittimo da difendere, per mantenere il flusso vitale degli scambi tra Nord e Sud e viceversa.

2. Basi per le Forze navali nazionali e alleate.

La Marina deve provvedere a mettere e a mantenere in efficienza e a difendere un sistema di basi navali che è necessario sia alle nostre navi, sia alle Forze alleate gravitanti nel bacino.

Si verifica così che mentre l'efficienza delle basi di Venezia, Ancona, Brindisi, Taranto, La Spezia e Napoli interessa soprattutto noi per motivi di difesa coste e di protezione traffico, l'efficienza delle basi di Messina, Augusta, Trapani, Cagliari, si rende indispensabile per esigenze di collaborazione con gli Alleati. Ne discende un onere logistico e finanziario che può sembrare sproporzionato alla entità delle nostre forze galleggianti, ma assolutamente inevitabile. Da non dimenticare che l'appoggio alleato significa per noi la protezione del nostro traffico in tutti i mari.

Anche le spese per il programma totale di potenziamento delle basi non sono affrontabili e ci si limita quindi a quanto può assicurare un minimo di sicurezza e di efficienza; particolare cura dovrà essere posta all'incremento della difesa contraerea delle basi navali, attualmente ancora deficiente.

Si è anche pensato all'opportunità di chiudere alcune basi, ma le conseguenze sociali e strategiche che logicamente ne derivano sconsigliano l'attuazione di tale provvedimento.

Conclusione.

In sintesi, i compiti che la Marina dovrà assolvere sono:

- difesa del traffico sulle rotte di altura;
 - difesa del traffico sulle rotte costiere e per le isole;
 - vigilanza e protezione delle coste dal mare;
 - contributo ad azioni offensive alleate;
 - apprestamento delle basi per la flotta nazionale;
 - apprestamento delle basi per le flotte alleate;
 - difesa delle basi;
- e i compiti che essa dovrà assolvere in collaborazione con le altre Forze armate:
- collaborazione alla vigilanza costiera;
 - collaborazione alla difesa territoriale;

appoggio dal mare all'ala dell'Esercito operante;

integrazione in laguna delle Forze dell'Esercito operante.

Compiti quanto mai vasti, di vitale importanza per l'alimentazione della Nazione in guerra e per l'efficienza dell'intero sistema difensivo nazionale. La nuova situazione strategica, i nuovi sistemi di guerra e le esigenze che di fatto ne scaturiscono, non hanno alterato, come era logico prevedere, la natura marittima del nostro Paese.

AERONAUTICA

L'esercizio finanziario che volge al termine ha consentito all'Aeronautica militare, pur nella ristrettezza dei mezzi disponibili, di confermare le premesse di ogni possibile rinascita, ricostruzione e sviluppo.

Superata ormai la fase più difficile, si può oggi serenamente affermare che l'Aeronautica militare, in dipendenza della critica situazione determinata dagli eventi bellici e dalle limitate possibilità finanziarie, non è esistita per lungo tempo come organizzazione bellicamente efficiente.

Costretta ad assumere, in un primo tempo, l'assetto di un'aviazione quadro ha cercato — con la fede e l'abnegazione, più che con le possibilità economiche — di progredire sulla strada di un immane futuro ampliamento.

La necessità di affrontare tempestivamente i problemi più impellenti, la cui carenza avrebbe potuto seriamente compromettere la vita stessa dell'Arma, ha messo quest'ultima nelle più serie difficoltà per sviluppare un armonico programma.

L'indiscutibile ed accertato sviluppo dato ai settori più urgenti impone la necessità di considerare adeguatamente quegli altri problemi che si manifestano oggi con altrettanta urgenza, in relazione ai compiti immanenti che l'Aeronautica deve fronteggiare nelle attuali contingenze.

Nel trattare dell'attività prevista dall'Aeronautica in relazione ai fondi iscritti nello stato di previsione della spesa del Ministero difesa per l'esercizio finanziario 1952-53 e nel disegno di legge concernente l'autorizza-

zione alle nuove spese di potenziamento delle Forze armate per gli esercizi finanziari 1952-1953 e 1953-54, si rende indispensabile dare contemporaneamente un rapido sguardo al recente passato, mediante una sintesi dell'attività svolta nell'esercizio in corso.

Il carattere di alta specialità dell'Arma aerea richiede che venga data la priorità — in parallelo al materiale di volo ed alle infrastrutture — alla preparazione del personale navigante, tecnico e specializzato, elementi tutti indispensabili per poter attuare il programmato sviluppo.

Le cennate circostanze negative, hanno permesso in passato unicamente di riaggiornare nel miglior modo il personale — per forza di cose sottoposto ad un inesorabile invecchiamento — e solo da due anni si provvede a creare le nuove leve indispensabili per assicurare la vitalità dell'Arma, premessa indispensabile di ogni futuro potenziamento.

Tra i problemi più urgenti affrontati sin dall'immediato dopoguerra ha formato oggetto di particolare attenzione quello della riorganizzazione delle Scuole.

La graduale appassionata cura portata a tale delicato settore ha determinato la realizzazione del 1° Gruppo di Scuole di Pilotaggio delle Puglie — costituito da tre Aeroporti scuola (Gioia del Colle primo periodo — Brindisi secondo periodo — Lecce terzo periodo) — che, integrato dal nucleo per l'Addestramento velivoli a reazione di Amendola, ha permesso, con intensa attività, la preparazione e l'addestramento di numerosi piloti per i nuovi reparti di aviogetti già costituiti o di prossima costituzione.

Sono inoltre entrate in funzione in Sardegna, all'inizio del corrente anno, due nuove Scuole di volo (secondo e terzo periodo), mentre sono in corso di allestimento altre Scuole di volo (secondo, terzo e quarto periodo) che dovranno entrare in servizio di volo nel secondo semestre del 1952.

La preparazione di primo periodo viene in massima parte devoluta all'Aereo Club d'Italia che, con velivoli concessi in uso dall'aeronautica militare — dalla quale riceve anche un'adeguata sorveglianza tecnica — provvede a rilasciare centinaia di brevetti privati.

L'Accademia Aeronautica contribuisce alla formazione dei piloti col suo gettito annuale di allievi che hanno raggiunto il numero di 75.

In attesa di una sede definitiva, adeguata alla principale Scuola di reclutamento dell'aeronautica, si è cercato di rendere più idonea possibile l'attuale sede temporanea di Nisida.

Fra le Scuole di volo va ricordata anche la Scuola trasporti aerei e aeronavigazione che provvede al riaddestramento dei piloti della specialità trasporti.

Nel quadro dello sviluppo dell'Aeronautica occorre opportunamente considerare l'attuale attività della Scuola di guerra di Firenze col suo gettito annuale di circa 500 allievi che frequentano i corsi normali per capitani del ruolo naviganti, i corsi superiori per tenenti colonnelli del ruolo naviganti ed i corsi allievi ufficiali di complemento ed in s. p. e. dei vari ruoli tecnici e logistici (ingegneri, medici, commissari, assistenti tecnici, ecc.).

Il gettito degli specialisti, delle numerose e varie categorie indispensabili all'Aeronautica, ha raggiunto presso la Scuola di Caserta il limite di circa 2.000 elementi all'anno.

È stata inoltre costituita la Scuola sussidiaria di Macerata e sono in corso sistemazioni di altre Scuole sussidiarie a Vigna di Valle, Novi Ligure, Cadimare e Taranto in modo da poter coprire le più urgenti esigenze di specialisti.

La Scuola di osservazione aerea di Guidonia, è stata trasformata con la costituzione della Scuola di aerocooperazione presso la quale si svolgono corsi per Ufficiali di tutte e tre le Forze armate.

È infine prevista la costituzione della Scuola caccia intercettori Ogni Tempo che dovrà preparare i piloti per reparti intercettori per la difesa del territorio nazionale.

Un altro sforzo ingentissimo si è dovuto compiere nel settore demaniale per ricostruire in parte quel 90 per cento della preesistente attrezzatura aeroportuale che alla fine della guerra è risultato distrutto.

Inoltre le moderne caratteristiche dei velivoli a reazione hanno improvvisamente obbligato a rinnovare radicalmente la concezione costruttiva degli Aeroporti: dalle piste erbose di circa 1.000 metri si è dovuti passare alle piste in cemento di 2.500 metri, con vaste,

complesse e costosissime attrezzature elettroniche e funzionali.

In questi ultimi anni si sono rimesse in efficienza oltre 20 basi con caratteristiche moderne, delle quali 12 munite di piste in cemento di oltre 1.500 metri, già sufficienti per velivoli a reazione tipo Vampire, e 4 con piste in cemento di oltre 2.000 metri.

Sono in corso di ultimazione altri 4 Aeroporti con piste in cemento di 2.400 metri sui quali affluiranno i velivoli a reazione tipo F. 84. Altre 4 basi si spera di poter ultimare nel prossimo esercizio sebbene si frappongano, per la realizzazione del programma, difficoltà di natura finanziaria e di ordine politico-sociale dovute, queste ultime, agli espropri dei terreni occorrenti.

Altro poderoso lavoro è stato svolto dalla Aeronautica nell'importante ed oneroso settore dei depositi dei Magazzini e dei reparti tecnici. Numerose stazioni R. T. e meteorologiche con una capillare rete di impianti inerenti al servizio elettronico delle telecomunicazioni assicurano una più efficace assistenza dei velivoli in volo ed in atterraggio, sia alla attività dell'aviazione civile che a quella dell'Aeronautica militare.

Tali manufatti, se in complesso si possono ritenere sufficienti all'attuale attività aerea, dovranno essere anch'essi migliorati ed ampliati per adeguarli alle esigenze del prossimo futuro.

Nell'attività di volo la parte addestrata rappresenta l'aspetto più espressivo dell'efficienza dell'organizzazione aeronautica.

Anche in tale campo si sono incontrate enormi difficoltà per il continuo cambiamento dei velivoli in dotazione, per la vetustà dei materiali, per le deficienze delle parti di ricambio e per l'inadeguatezza degli impianti, del materiale didattico e di addestramento (poligoni di tiro, munizionamento per esercitazioni, strumenti speciali, ecc.).

La situazione è andata comunque migliorando in modo da permettere di svolgere, in relazione alle disponibilità finanziarie, quelle particolari attività che portano gradualmente i piloti ad essere impiegabili bellicamente ed in qualsiasi condizione di tempo nelle ore diurne e notturne.

In complesso se vi è motivo di legittimo orgoglio quando ci riferiamo al non lontano passato, vi è altrettanto motivo di cosciente e responsabile preoccupazione se consideriamo l'attuale efficienza aeronautica in relazione ai compiti assunti per la difesa della Patria nell'ambito degli impegni internazionali.

Il bilancio in discussione, pure attribuendo all'Aeronautica militare uno stanziamento complessivo superiore a quello autorizzato per l'esercizio finanziario 1951-52, non considera integralmente le esigenze destinate ad assicurare una piena funzionalità dell'Arma aerea.

La situazione finanziaria nazionale, pone l'Aeronautica militare in condizioni di soddisfare parzialmente gli indicati impegni, i quali per l'esercizio 1952-53 comporterebbero l'attuazione fino al 75 per cento del previsto programma di sviluppo, con impegni finanziari ed economici di dimensioni tali da superare le limitate possibilità consentite dall'economia nazionale.

Con gli stanziamenti a disposizione, l'Aeronautica militare potrà « mantenere » per l'esercizio finanziario 1952-53 quanto verrà realizzato nell'esercizio in corso, attuando quegli impianti necessari per l'esercizio della linea dei reparti che si raggiunge al 1° luglio 1952.

Sarà inoltre possibile realizzare la trasformazione di alcuni reparti, attualmente dotati di velivoli a pistone, con velivoli a reazione ed adeguare l'organizzazione delle Scuole di pilotaggio alle possibilità di reclutamento.

L'Aeronautica potrà inoltre fruire di una parte degli stanziamenti destinati alle « Infrastrutture » utilizzando, oltre il contributo italiano, gli aiuti alleati messi a disposizione del fondo comune europeo per le infrastrutture relative al completamento di alcune basi e relativi impianti.

È da considerare però che di tali aiuti si potrà fruire completamente soltanto se si potrà realizzare l'intero programma previsto a carico del fondo comune. In caso diverso, l'Aeronautica non potrà fruire che della parte percentuale del programma svolto.

In sintesi, appare indispensabile valutare con maggiore larghezza e compiutamente le inderogabili necessità dell'Aeronautica militare in relazione ai compiti di aerocooperazione, per i riflessi sull'efficienza stessa delle

altre Forze armate, tenendo conto che se il bilancio per l'esercizio 1952-53 in realtà considera adeguatamente le esigenze di vita, altrettanto non può affermarsi per le esigenze d'impiego e di sviluppo dell'Aeronautica italiana, intese queste ultime come esigenze di cooperazione e di difesa oltre che come impegni internazionali assunti.

AVIAZIONE CIVILE.

Con decreto del luglio dello scorso anno il Ministro della difesa affidava ad una Commissione composta di parlamentari (tre senatori tre deputati), di funzionari del Ministero Difesa-Aeronautica e di tecnici il compito di indagare e di studiare i problemi dell'aviazione civile per trarne suggerimenti e proposte da sottoporre al Governo.

Questa Commissione, presieduta dal nostro collega senatore Caron, ha promosso innanzitutto un'ampia indagine a mezzo di appositi questionari inviati ad enti e persone qualificate dei settori aeronautici ed extra aeronautici, indagine che ha posto in luce una diffusa, quanto insospettata, sensibilità per i problemi dell'aviazione civile, presso la quasi totalità dei settori interpellati.

La Commissione ha proceduto poi a singoli interrogatori di società e dirigenti l'industria dei trasporti aerei, di rappresentanti di organizzazioni sindacali e di uffici statali, elaborando, nel corso di trentadue sedute plenarie e di altrettante circa di Sottocommissione, nel giro di dieci mesi, una ampia relazione le cui conclusioni, sia pure in forma non del tutto definitiva sono state in questi giorni consegnate al Ministro.

Il vostro relatore non è in grado di conoscere quindi a fondo quali orientamenti e quali suggerimenti la Commissione speciale di indagine e di studio sui problemi dell'aviazione civile intende dare al Governo; è però in dovere di segnalare l'importanza di questo studio che dovrà fornire una linea di politica governativa per uno dei più moderni ed importanti settori di trasporto.

Dall'indagine è emerso che un'aviazione civile, modernamente attrezzata, costituisce oggi per ogni Paese, ed ancor più lo sarà in avve-

nire, lo stesso fondamentale strumento di affermazione politica ed economica, rappresentato fino ad oggi dai servizi terrestri e marittimi di trasporto.

Non è però solo questione di prestigio, che ci dovrà spingere sulla via della costituzione di una ampia rete di servizi interni ed internazionali ed a costituire una moderna ed attrezzata rete di infrastrutture, ma la necessità di seguire lo sviluppo naturale dei trasporti che ora nettamente, per le medie, e soprattutto per le lunghe distanze, si dirigono verso questo nuovo mezzo veloce.

Esso contribuirà infatti, facilitando ed accelerando, in misura senza precedenti, la circolazione delle persone, dei beni e delle notizie, a potenziare tutto il nostro commercio internazionale, incrementando le correnti turistiche verso l'Italia.

L'elaborato della Commissione, per quanto consta, dà suggerimenti sull'organo di governo da proporre ai servizi dell'aviazione civile, sulla migliore sistemazione di essi e sulla necessità e misura dell'intervento statale e sui problemi connessi all'industria aeronautica.

Attendiamo quindi di conoscere i dettagli di questo rapporto chiedendo fin d'ora l'assicurazione di un profondo dibattito in materia, formulando il voto che tali importanti documenti vengano presto stampati e posti a disposizione dei parlamentari e degli studiosi italiani del problema.

* * *

Nel corrente esercizio finanziario le somme devolute ai servizi dell'aviazione civile comprendono quelle relative al miglioramento delle attrezzature aeroportuali e quelle relative alla propaganda aeronautica.

Nella prima vanno comprese le somme stanziare nei capitoli 270 e 311 per complessive lire 1.800.000.000.

I.

Tali somme sono state spese o in parte impegnate per l'esecuzione di opere varie negli aeroporti aperti al traffico aereo civile. Si elencano le più importanti:

costruzione e sistemazione di piste di volo, piste di rullaggio, piazzali, parcheggio aeromobili e strade interne aeroportuali per l'importo di circa lire 575 milioni. Si tratta soprattutto di opere per la definitiva sistemazione degli aeroporti intercontinentali di Roma (Ciampino) e Milano (Malpensa). *La Commissione auspica che sia provveduto ad un raccordo fra l'Aeroporto della Malpensa e l'autostrada Varese-Milano che renderebbe più facili le comunicazioni fra l'Aeroporto e Milano, senza trascurare il collegamento ferroviario, già allo studio;*

ripristino di aviorimesse negli aeroporti di Roma (Ciampino), Napoli (Capodichino), Cagliari (Elmas) e costruzione di appendici per l'alloggiamento dei servizi annessi per circa 125 milioni.

Tali opere sono state decise allo scopo di sistemare: nell'aeroporto di Ciampino la base di armamento della Società di navigazione aerea ALITALIA, nell'Aeroporto di Capodichino allo scopo di avere a disposizione almeno un'aviorimessa per la necessità degli aeromobili civili, nell'aeroporto di Elmas allo scopo di stabilire una zona adeguata e separata da quella militare per l'attività ed i servizi dell'aviazione civile;

completamento degli impianti per voli notturni sull'aeroporto di Ciampino e predisposizione di analoghi impianti sull'aeroporto di Capodichino, nonchè approvvigionamento di un impianto a carattere provvisorio per l'Aeroporto di Milano (Linate) per un importo complessivo di circa 140.000.000.

Il completamento dell'impianto di Ciampino ha reso l'Aeroporto efficientemente attrezzato per l'attività aerea notturna, che dovrà essere ulteriormente perfezionato con l'installazione di un sentiero luminoso di avvicinamento, allo studio.

L'impianto per voli notturni a Capodichino è vivamente sentito in quanto logico completamento delle notevoli opere compiute per la sistemazione delle infrastrutture aeroportuali, che hanno portato l'Aeroporto ad un grado di efficienza elevato e tale da rendere possibile sull'Aeroporto stesso manovre di grossi aeromobili normalmente impiegati nei voli intercontinentali.

L'installazione di un impianto per voli notturni a Milano (Linate) dovrà consentire un più intenso traffico aereo nazionale, in quanto dovrà rendere possibile un collegamento aereo notturno tra Roma e Milano.

Lavori per la costruzione di nuovi fabbricati e per l'adattamento di altri esistenti nei numerosi aeroporti per l'importo di lire 350 milioni. Si tratta di opere necessarie per il funzionamento dei servizi negli aeroporti aperti al traffico aereo civile, quali aerostazioni, alloggi di servizio per il personale preposto al traffico aereo. È compresa in questi lavori la sistemazione della aerostazione-est di Ciampino, la costruzione della nuova aerostazione dell'Aeroporto di Firenze, la palazzina alloggi dell'Aeroporto della Malpensa, nonchè la ricostruzione del corpo centrale dell'aerostazione-ovest di Ciampino, la cui somma solo provvisoriamente è stata impegnata, in quanto sarà reintegrata a seguito della disponibilità derivante dall'assegnazione dei 300 milioni dal fondo Interim-Aid.

Impianti elettrici idrici e di riscaldamento connessi coi fabbricati di cui al comma precedente, oltrechè allacciamento elettrici inerenti l'alimentazione di particolari attrezzature aeroportuali, per l'importo complessivo di circa 100 milioni.

Il mantenimento degli immobili, i piccoli lavori urgenti e sistemazioni varie in tutti gli aeroporti aperti al traffico aereo civile comprendono una spesa di circa 60 milioni.

Attrezzature per le telecomunicazioni sono state approvvigionate per le necessità dell'aviazione civile dall'Ispettorato delle telecomunicazioni facendo gravare la spesa relativa sulle somme stanziare per l'aviazione civile per un totale di lire 200 milioni.

Anche questa spesa è di vitale interesse per lo sviluppo delle comunicazioni aeree, in quanto più efficiente è il servizio di assistenza, più si diffonde l'uso dell'aereo, quale mezzo di trasporto.

La sistemazione della pista di rullaggio Est nell'Aeroporto di Ciampino ha richiesto esproprio di terreni, che importa una spesa di circa 90 milioni di lire, di cui impegnati nel corrente esercizio 44 milioni.

Per il servizio antincendio, ivi compresa la fornitura di autopompe ed attrezzature

varie, nonchè per il mantenimento in efficienza degli automezzi, è stata impegnata una somma di circa 120.000.000.

II.

Le spese relative alla propaganda aeronautica comprendono quelle stanziare nei capitoli 260 e 269 per l'importo di lire 180.000.000.

I principali impegni assunti su tali capitoli sono:

spese per gare, manifestazioni per aero-centri da turismo e scuole di pilotaggio per un importo di circa lire 72 milioni, oltre alla somma destinata al pagamento di carburanti e lubrificanti ceduti gratuitamente a piloti che partecipano a manifestazioni aeronautiche civili per l'importo di lire 8 milioni circa.

Sono comprese nelle somme indicate nel precedente comma le spese per la formazione di piloti civili di I e II grado; sono stati effettuati così corsi gratuiti di pilotaggio per 230 allievi, scelti tra elementi giovanissimi, da potere inquadrare nell'Aviazione militare;

spese di propaganda per l'aviazione civile i contributi dovuti all'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale (O.A.C.I.) per l'importo di lire 20 milioni; alle scuole d'ingegneria aeronautica di Roma e Torino per lire 4 milioni;

spese per il funzionamento di una scuola per l'addestramento del personale addetto al traffico aereo civile per circa 11 milioni.

* * *

La Commissione, in attesa di conoscere le conclusioni cui è pervenuta la Commissione parlamentare per l'aviazione civile, e dopo aver constatato l'impegno messo frattanto dal Ministero difesa per una migliore attrezzatura degli aeroporti, per le scuole di pilotaggio e per la propaganda aeronautica, crede opportuno richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro sulla necessità di creare anche in Italia linee aeree servite da *elicotteri*. Difatti il carattere prevalentemente montuoso della nostra penisola, il considerevole numero di piccole isole che possediamo rendono problematica, e talvolta impossibile, la sistemazione di campi

d'aviazione in molte importanti località e centri demografici e di affluenza di turisti. L'uso di elicotteri, già da tempo adottato su vasta scala da altre Nazioni, sarebbe in Italia utilissimo ed incontrerebbe certamente larga applicazione.

INDUSTRIA AERONAUTICA ITALIANA.

I. L'industria aeronautica italiana, nell'immediato dopoguerra, venne a trovarsi in una situazione di crisi gravissima riassumibile nei seguenti punti:

1° danni agli stabilimenti riportati dagli eventi bellici.

2° Mancanza di congruo lavoro, conseguenza della indisponibilità di fondi per effettuare commesse per conto dell'Aviazione militare e civile.

3° Uffici tecnici di progettazione in condizione di non poter sostenere l'onere di studiare e realizzare progetti, conseguenza questa della mancanza di lavoro alla base cioè assenza di produzione di serie.

4° In taluni settori, come per i velivoli da caccia, il progresso tecnico, radicalmente innovatore, ha marciato con tale rapidità da trovare gli Uffici tecnici di progettazione italiana quasi all'oscuro nel campo dei velivoli e dei reattori sia essi centrifughi che assiali. In altri termini si è prodotta una lacuna tecnica di circa 8 anni dal 1940 al 1948 e che doveva assolutamente colmare.

5° Gli unici impianti sperimentali esistenti in Italia erano quelli di Guidonia, distrutti dai tedeschi nel 1944. Mancavano quindi impianti per la ricerca, le prove e i controlli sperimentali.

In tale situazione l'Aeronautica militare doveva indirizzarsi verso l'industria estera e a partire dal dicembre 1949 effettuava l'acquisto dalla Ditta inglese De Havilland della licenza di riproduzione dei velivoli da caccia a reazione « Vampire » e « Venom » nonchè dei reattori « Goblin » e « Ghost ».

Stipulava altresì contratti con la prefata Ditta per la fornitura di: n. 70 velivoli « Vampire »; n. 154 reattori « Goblin »; n. 25 reattori « Ghost »; parti di ricambio per velivoli e reattori; parti grezze e semilavorati; mac-

chinari speciali per la costruzione in Italia dei velivoli « Vampire » e « Venom » e reattori « Ghost ».

Inoltre veniva ordinata alla Ditta « Fiat » e « Macchi » la costruzione di n. 80 velivoli « Vampire » e di n. 100 reattori « Ghost » (50 alla « Fiat » e 50 all'« Alfa Romeo »)

Recentemente sono stati ordinati altresì n. 80 velivoli « Venom » da caccia notturna.

L'avviamento delle industrie sopra citate determinava così l'agganciamento tecnico alla produzione di un velivolo a reazione colmando una grave lacuna conseguenza dei noti eventi bellici, e poneva la nostra industria nelle condizioni di poter aspirare a ricevere commesse per conto di altre Nazioni.

II. L'industria aeronautica italiana negli anni precedenti la guerra produceva circa 1.700 velivoli e 4.000 motori all'anno, con un impiego di mano d'opera di oltre 86.000 operai. Nel 1939 si raggiunse il massimo valore di esportazione aeronautica (oltre un miliardo di lire dell'epoca).

Durante la guerra si giunse ad un massimo di produzione, con un impiego totale di mano d'opera non inferiore alle 140.000 unità. Oggi gli operai dell'industria aeronautica non superano le 6.000 unità. Ma gli impianti non sono stati distrutti che per il 30 per cento.

Le maestranze sono pronte a riprendere il lavoro, che, si noti bene, non comporterà se non l'aspirazione di poter continuare a vivere, mentre quotidianamente si sta assistendo al soffocamento una dopo l'altra delle varie Ditte.

Con un aumento di maestranze fino a un numero totale di circa 30.000 si potranno adeguatamente espletare le commesse che si spera di ricevere in conto N.A.T.O.

Contemporaneamente sono in corso di arrivo dagli Stati Uniti in conto aiuti P.A.M. velivoli da caccia a reazione tipo F-84. Per mantenerne l'efficienza è stata chiesta da due anni — e si spera ottenere — la licenza di riproduzione delle parti di ricambio di tale velivolo. Alla riproduzione è designata la concentrazione aeronautica meridionale (gruppo Finmeccanica). Il quadro industriale aeronautico si presenta pertanto pronto alle seguenti produzioni:

Industria del Nord.

Velivoli « Vampire » — velivoli « Venom » — (« Fiat-Macchi ») reattori « Ghost » (« Fiat-Alfa »).

Velivoli scuole e motori relativi (« Fiat-Piaggio-Alfa »).

Industria del Sud (gruppo Finmeccanica Pomi-gliano).

Reattori « Ghost » — Parti ricambio F-84.

III. Per quanto concerne il velivolo Scuola primo periodo, sono stati ordinati n. 100 « Macchi 416 » (licenza olandese « Fokker S. 11 ») alla « Macchi » e n. 50 alla I.M.M. Successivamente è stato effettuato un concorso tra velivoli nazionali dotati dello stesso motore « Lycoming » del suddetto; il vincitore è risultato il velivolo P-148 della Piaggio di cui sono stati ordinati 50 esemplari. Sono previste altre ordinazioni. La Piaggio è stata anche avviata alla riproduzione su licenza del motore.

IV. Per quanto concerne il velivolo Scuola secondo periodo, è in svolgimento un concorso fra Ditte nazionali (« Fiat-Macchi-S.I.A.I. »). Sono già stanziati i fondi per l'ordinazione di una serie di 100 velivoli.

CONCLUSIONE

Onorevoli colleghi. Con questa rapida esposizione la Commissione si lusinga di avervi offerto un quadro per quanto possibile approssimato dei principali elementi dello stato di previsione della spesa, delle condizioni delle Forze armate, dello sforzo che esse compiono per cercare di portarsi nel più breve tempo al livello minimo indispensabile per far fronte ai molteplici rispettivi compiti inerenti alla difesa della Nazione.

Ma, per quanto le cifre di questo bilancio siano elevate e rappresentino un forte onere per il Paese, traspare dalla rassegna qui da noi eseguita in base alle nostre indagini sulle principali esigenze di ciascuna delle Forze armate la convinzione che tali spese rappresentino soltanto una tappa in questo settore della ricostruzione dell'Italia, che non è certo

il meno importante fra quanti ne esistono; ma più forti saranno i sacrifici che il riarmo c'impone, più rapidamente potremo giungere a chiudere le porte di casa nostra.

Sarebbe assurdo supporre in noi intenzioni aggressive. Lo stesso Presidente Truman il 4 aprile scorso, nel celebrare a Washington il terzo anniversario del Patto Atlantico ha nuovamente e solennemente affermato che il tale Patto è uno *strumento di pace*. Esso inoltre non è soltanto un'alleanza militare, ma rappresenta anche una mutua assistenza economica fra le Nazioni che vi partecipano.

Strumento di pace e di difesa; ed in esso l'Italia, per la sua posizione strategica, occupa un posto preminente.

Per mostrarsi all'altezza di tale nostra responsabilità, di fronte agli alleati e di fronte al nostro Paese è d'uopo che il Parlamento, che lo rappresenta, si convinca della necessità di potenziare per quanto è consentito, la difesa delle nostre frontiere di terra, di mare e dell'aria; che tale difesa, anche se soggetta a limiti imprescindibili, sia tuttavia efficiente al massimo grado. Ed è in tale convinzione, onorevoli colleghi, che la Commissione vi propone a maggioranza l'approvazione del disegno di legge.

CASARDI, *relatore*.

EMENDAMENTI PROPOSTI DALLA COMMISSIONE
AI CAPITOLI DEL BILANCIO

CAPITOLI DEL BILANCIO PRESENTATO DAL GOVERNO			CAPITOLI CORRISPONDENTI PROPOSTI DALLA COMMISSIONE			Variazioni di stanziamento proposte
Numero	Denominazione	Stanzia- mento	Numero	Denominazione	Stanzia- mento	
155	Grandi e piccole riparazioni e trasformazioni di aeromobili e motori; attrezzature e materiale vario relativo; strumenti e installazioni di bordo; apparati e materiali fotografici di bordo; parti di ricambio	4.500.000.000	155	<i>Identica</i>	3.700.000.000	— 800.000.000
200	Esperienze, studi, modelli .	1.000.000.000	200	<i>Identica</i>	1.800.000.000	+ 800.000.000

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 1952 al 30 giugno 1953, 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 1952-53, quelli descritti negli annessi elenchi (allegati numero 1 e 2).

Art. 3.

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

lire 30.000.000 per oneri relativi al personale addetto alla bonifica dei depositi di munizioni e del territorio nazionale da ordigni esplosivi;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 4.

Per l'esercizio finanziario 1952-53 la somma di cui all'articolo 6 della legge 22 dicembre 1932, n. 1958, occorrente per provvedere alle momentanee deficienze di fondi degli Enti aeronautici, rispetto ai periodici accreditamenti sui vari capitoli di spesa, 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 1952-53 il numero massimo di militari specializzati in servizio presso l'Amministrazione dell'Esercito, della Marina militare e dell'Aeronautica militare è fissato, rispettivamente, in 69.000, 22.500, 22.000.

Art. 6.

Per l'esercizio finanziario 1952-53 il numero massimo di sottufficiali che potranno fruire dell'aumento della indennità di specializzazione

di cui all'articolo 8 della legge 8 gennaio 1952, n. 15, è stabilito in 1.000 per l'Amministrazione dell'Esercito, in 1.700 per la Amministrazione della Marina militare e in 1.500 per l'Amministrazione dell'Aeronautica militare.

Art. 7.

La composizione della razione viveri in natura, ai militari che ne hanno il godimento, nonchè le integrazioni di vitto e i generi di conforto da attribuire ai militari in speciali condizioni di servizio sono stabilite, a norma

del decreto del Presidente della Repubblica 11 settembre 1950, n. 807, in conformità delle annesse tabelle (appendice n. 1).

Art. 8.

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