

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

DLXIX.

SEDUTA DI MARTEDÌ 17 OTTOBRE 1950

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **TARGETTI**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **LEONE** E DEL PRESIDENTE **GRONCHI**

INDICE

	PAG.
Congedi	22827
Comunicazioni del Presidente	22828
Disegni di legge:	
<i>(Deferimento a Commissioni in sede legislativa)</i>	22827
<i>(Presentazione)</i>	22837
<i>(Trasmissione dal Senato)</i>	22828
Disegno di legge (Seguito della discussione):	
Stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951. (1362)	22828
PRESIDENTE	22828
AMBROSINI	22828
BIMA	22833
CARRON	22837
GEUNA	22844
ROVEDA	22854
SCALFARO	22859
PERTUSIO	22859
TOSI	22864
LATORRE	22865
VERONESI	22867
Proposte di legge:	
<i>(Deferimento a Commissione in sede legislativa)</i>	22828
<i>(Rimessione all'Assemblea)</i>	22854
<i>(Trasmissione dal Senato)</i>	22828
Interrogazioni e interpellanza (Annunzio):	
PRESIDENTE	22870, 22874
FAILLA	22874

La seduta comincia alle 15,40.

SULLO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 13 ottobre 1950.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Basile e Russo Perez.

(I congedi sono concessi).

Deferimento di disegni di legge a Commissioni in sede legislativa.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva fatta nelle precedenti sedute, ritengo che i seguenti disegni di legge possano essere deferiti all'esame ed all'approvazione delle competenti Commissioni permanenti, in sede legislativa:

« Soppressione dell'Ufficio combustibili liquidi » (1582);

« Concessione di un contributo straordinario di lire 50 milioni a favore dell'Ente autonomo « Fiera del Levante » di Bari » (1583);

« Aumento del contributo annuo a favore dell'Ente nazionale serico da lire 750.000 a lire 20 milioni » (1584);

« Provvedimenti a favore dei lavoratori assicurati per la tubercolosi » (*Approvato dalla X Commissione permanente del Senato*) (1585);

« Aumento dei diritti spettanti all'Istituto nazionale per il commercio estero per il servizio di controllo relativo all'esportazione di prodotti ortofrutticoli e agrumari » (*Approvato dalla IX Commissione permanente del Senato*) (1587);

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

« Completamento della costruzione delle ferrovie Alcantara-Randazzo e Camigliatello-San Giovanni in Fiore, del raddoppio della ferrovia Roma-Nord dall'origine al bivio « La Celsa » con la diramazione a doppio binario per il nuovo cimitero di Roma, e del prolungamento della ferrovia Roma-Lido lungo la spiaggia di Castel Fusano » (*Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato*) (1588);

« Completamento della prima linea metropolitana di Roma » (*Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato*) (1589).

Se non vi sono obiezioni, rimarrà così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Trasmissione dal Senato di un disegno e di una proposta di legge.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente del Senato ha trasmesso a questa Presidenza i seguenti provvedimenti:

« Esecuzione dello scambio di Note fra l'Italia e l'Argentina per evitare la doppia imposizione dei redditi che le imprese di navigazione marittima ed aerea italiane ed argentine ritraggono dall'esercizio delle loro attività rispettivamente in Argentina ed in Italia, effettuato a Buenos Ayres il 12 aprile 1949 » (*Approvato dal Senato*) (1595);

Proposta di legge d'iniziativa dei senatori Cosattini, Grisolia, Mancini, Adinolfi, Raja e Merlin Umberto: « Impugnabilità per cassazione delle sentenze dei conciliatori ». (*Approvata da quella II Commissione permanente*) (1596).

Saranno stampati, distribuiti e trasmessi alle Commissioni competenti.

Deferimento di una proposta di legge a Commissione in sede legislativa.

PRESIDENTE. Comunico che la IV Commissione (finanze e tesoro), nella sua riunione del 12 corrente, ha deliberato di chiedere che la proposta di legge del deputato Giulietti: « Pensione vitalizia alla signora Nichols Maddalena vedova del generale Peppino Garibaldi » (1397), già assegnata al suo esame in sede referente, le sia invece deferita in sede legislativa.

Se non vi sono obiezioni, rimarrà così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che il ministro del tesoro ha trasmesso alla Presidenza la relazione della Corte dei conti sui rendiconti consuntivi dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi e di quella di Stato per i servizi telefonici per l'esercizio finanziario 1939-40. (Doc. XI, n. 1).

Sarà depositata in segreteria, a disposizione dei deputati.

Seguito della discussione del bilancio del Ministero della difesa.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio del Ministero della difesa.

È iscritto a parlare l'onorevole Ambrosini. Ne ha facoltà.

AMBROSINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi occuperò dell'aviazione civile in Italia, allo scopo di mettere in rilievo lo stato di inferiorità in cui si trova e l'urgenza di porvi un rimedio, tenendo anche conto di quanto si è speso, e giustamente speso, per la ricostruzione e il potenziamento della navigazione marittima e dei mezzi di trasporto ferroviari e stradali. Premetto il richiamo di alcuni elementi fondamentali che possono considerarsi dei presupposti per l'esame del complesso problema.

Dal punto di vista generale va anzitutto rilevato l'aumento sempre crescente dei traffici aerei in tutti i paesi del mondo, non solo dal punto di vista assoluto, ma anche relativo rispetto agli altri mezzi di trasporto, specie intercontinentali.

Basterà indicare alcuni dati. Nel 1949 più di 25 milioni di passeggeri furono trasportati dalle compagnie aeree aderenti alla Organizzazione mondiale del traffico aereo. L'Atlantico settentrionale fu sorvolato nello stesso anno, ben 11.000 volte, con una media di 30 voli transatlantici al giorno. Sempre nel 1949, 300.000 passeggeri attraversarono l'Atlantico a bordo di quadrimotori delle società di navigazione aerea aderenti alla « I. A. T. A. », superando di ben 50 mila unità il numero di quelli che lo avevano attraversato nel 1948.

A mostrare quale è la rilevanza dell'aumento del traffico aereo anche dal punto di vista relativo agli altri mezzi di trasporto, basta riferire qualche cifra: nell'ottobre 1949 partirono da New York per l'Europa 24.300

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

passaggeri per via aerea, di fronte ai 27.700 partiti per via mare; e da allora il traffico per via aerea è sempre in aumento. I precedenti rilievi trovano conferma per quanto riguarda il movimento passeggeri dell'aeroporto di Ciampino, che è il massimo aeroporto italiano intercontinentale. Nel primo trimestre del 1949 sbarcarono a Ciampino 45.830 passeggeri; mentre nello stesso periodo del 1950 se ne ebbero 67.195, con un aumento di quasi 22.000. L'aumento acquista ancora rilievo quando si considerino le cifre dal punto di vista relativo, raffrontando il movimento passeggeri dell'aeroporto di Ciampino con quello dei porti di Genova e di Napoli cioè dei due maggiori porti italiani. Nel primo trimestre 1949, di fronte ai 45.830 passeggeri arrivati a Ciampino, se ne ebbero 78.537 sbarcati nei due porti di Napoli e di Genova. Nel primo trimestre del 1950, mentre aumenta il numero dei passeggeri per via aerea, resta quasi identico quello di via mare: per via aerea, infatti arrivarono a Ciampino 67.195 passeggeri e ne sbarcarono per via mare, nei porti di Napoli e di Genova, 78.321; il volume del traffico aereo arriva così ben al 47 per cento di quello del traffico marittimo.

L'importanza crescente dell'aviazione civile è d'altra parte comprovata dal fervore degli studi scientifici, dall'opera svolta in tutti gli Stati per l'addestramento dei piloti, per il perfezionamento degli apparecchi, per la costruzione di aeroporti, ed inoltre dalla stessa cura con cui si pensò, prima ancora della fine della seconda guerra mondiale, al nuovo regolamento giuridico internazionale dei traffici aerei civili con la convenzione di Chicago del 7 dicembre 1944 e di due altri accordi relativi alle cosiddette «cinque libertà» dell'aria.

Fatte queste osservazioni dal punto di vista generale, passo ad esaminare la posizione dell'Italia per mostrare quale è la necessità e l'urgenza di avere una efficiente aviazione civile per il trasporto di passeggeri e di merci e prodotti pregiati non solo all'interno ma anche all'estero.

Riguardo al trasporto dei passeggeri, devo sottolineare l'importanza che il mezzo aereo ha assunto e continuerà ad acquistare anche per i nostri emigranti. Parecchi hanno già cominciato a servirsene, specie per i viaggi per il Venezuela; ed il loro numero certamente aumenterà appena il flusso migratorio andrà aumentando, specialmente verso i paesi dell'America centrale e meridionale e verso l'Australia (i colleghi sanno che quest'ultimo paese ha già preso l'impegno di accogliere

500 mila lavoratori italiani in gruppi di 50 mila per anno). Naturalmente è augurabile che questi trasporti avvengano con aerei italiani.

In relazione alla necessità di penetrazione all'estero delle attività italiane di lavoro ed economiche in genere, credo sommamente opportuno che, a mezzo di nostri aerei, si stabiliscano dei collegamenti diretti con i nuovi paesi costituitisi a Stato nel dopo guerra e specie con l'India e col Pachistan. Aggiungo che il problema della nostra aviazione civile va riguardato anche in relazione a quel programma (del quale mi sono occupato altre volte in questa Camera) di valorizzazione di molti territori africani considerati in connessione con le esigenze europee, ed alla necessità di una fitta rete di collegamenti aerei nell'interno dell'Africa e tra l'Africa e l'Europa; collegamenti, questi ultimi, che potrebbero avere un punto di appoggio ed essere serviti, almeno limitatamente ai nostri bisogni, da aerei italiani.

In particolare considerazione vanno altresì prese le esigenze del trasporto per via aerea di prodotti facilmente deperibili, specie delle regioni agricole depresse del Mezzogiorno e delle isole. È infatti evidente che in poche ore si potrebbero fare arrivare nelle principali città della Scandinavia, della Germania, dell'Inghilterra, vari prodotti deperibili, quali ad esempio le gardenie e il gelsomino di Palermo e di Siracusa, le fragole di Ribera, lo zibibbo di Pantelleria e, in genere, i primaticci della Sicilia.

Anche la pesca avrebbe un grande incremento quando, con appositi aerei, si trasportasse, per esempio a Bologna o a Milano, il pesce dei porti più distanti, quali quelli di Porto Empedocle, Sciacca, Licata e di altri centri marinari della Sicilia, della Sardegna e delle isole minori.

Ma, oltre che per le esigenze dell'Italia, l'aviazione nella penisola e nelle isole deve essere riguardata dal punto di vista delle esigenze del traffico internazionale. Posta nel centro del Mediterraneo, cioè sulla via maestra dei traffici mondiali, l'Italia si trova evidentemente nelle condizioni migliori per servire da punto di appoggio e da pista di lancio degli aerei fra i vari continenti. In proposito, non sarà inopportuno riferire i rilievi tempo addietro fatti nel *Bollettino* che pubblica la direzione dell'aeroporto di Ciampino: «L'Italia partecipa delle due direttrici fondamentali delle comunicazioni mondiali ed è in posizione centrale in ognuna di esse; partecipa inoltre, in posizione ugualmente

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

centrale, delle diagonali che interessano i cinque continenti. L'Italia è situata nella zona temperata dell'emisfero settentrionale, sulla quale si allineano le regioni di più moderna civiltà e di più denso affollamento umano: (America settentrionale, Europa, India, Cina); per l'Italia passano le congiungenti dirette fra l'Europa e l'Africa che uniscono le regioni temperate dei due continenti, le direttrici dell'Europa nord occidentale al medio oriente, all'estremo oriente e all'Oceania, quelle dell'Europa nord orientale all'Africa occidentale e all'America del sud. Alla felice posizione geografica bisogna aggiungere il fattore favorevole del clima, che permette il normale atterraggio e decollo degli aerei, mentre ciò, a volte, non può avvenire in altri paesi, ben più attrezzati. A causa della nebbia e di altri fattori climatologici».

Questi favorevoli fattori hanno naturalmente portato a determinare la costituzione in Italia di un centro notevole di traffico aereo internazionale: delle 60 compagnie di navigazione aerea che fanno scalo all'aeroporto di Ciampino, 31 esercitano servizi regolari che collegano direttamente, cioè senza coincidenze e trasbordi, ben 96 città estere sparse nei vari continenti. Ma ciò non basta giacché ben superiori sono le crescenti esigenze del traffico aereo. A questo punto è opportuno esaminare, dal punto di vista concreto, qual'è la consistenza dell'aviazione civile italiana.

Per quanto si riferisce al regolamento internazionale dei traffici dobbiamo con compiacimento rilevare che, pur non facendo ancora parte dell'O.N.U., l'Italia è stata chiamata (con un voto dato all'unanimità) a far parte dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile, ed ha avuto anzi attribuito un seggio nel Consiglio; cosicché si trova in grado di riprendere quella illuminata e fattiva collaborazione al regolamento dei traffici aerei, che aveva dato sempre con successo fin dall'epoca della convenzione di Parigi del 1919.

Da tempo cadute, giacché avevano carattere transitorio, sono le clausole restrittive del trattato di pace relative alla nostra aviazione civile. L'articolo 82, infatti, disponeva: « In attesa della conclusione dei trattati o accordi commerciali fra le singole Nazioni Unite e l'Italia, il Governo italiano dovrà, durante i 18 mesi che seguiranno l'entrata in vigore del presente trattato, accordare a ciascuna delle Nazioni Unite il trattamento seguente: a), b), c) *omissis*, d): « L'Italia non accorderà a nessun paese diritti esclusivi o preferenziali

per quanto riguarda le operazioni dell'aviazione civile nel campo dei traffici internazionali; e offrirà a tutte le Nazioni Unite condizioni di parità nell'acquisizione dei diritti in materia di trasporti aerei commerciali internazionali in territorio italiano, compreso il diritto di atterraggio per rifornimenti e riparazioni, e accorderà, per gli apparecchi civili operanti nel campo dei traffici internazionali, a tutte le Nazioni Unite, su una base di reciprocità e non di discriminazione, il diritto di sorvolo sul territorio italiano senza atterraggio ».

In effetti, anche prima della guerra, l'Italia non aveva mai applicato principi discriminatori nelle proprie relazioni aeronautiche con i paesi esteri; e tale politica, indipendentemente dalle suaccennate clausole del trattato di pace, è stata ugualmente seguita anche dopo la guerra, come potrebbe rilevarsi dal testo dei vari accordi aeronautici che l'Italia cominciò a stipulare dal 1947, cioè da quando non faceva ancora parte dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile, e dagli accordi che sono in corso di negoziazione.

La menomata autonomia giuridica, che l'Italia subì in regime di armistizio e successivamente in base alle clausole transitorie del trattato di pace, offrì in un primo momento a tutti i servizi aerei stranieri appartenenti alle Nazioni Unite la possibilità di approdo sul nostro territorio senza alcuna discriminazione: possibilità della quale le aviazioni estere fecero largamente uso. Dal che parecchi ebbero ad essere indotti nel timore che la sorte futura dell'aviazione civile italiana potesse venire definitivamente compromessa. Sta di fatto che, dopo di avere riacquistato la sua libertà di azione, l'Italia ha preferito non adottare una politica di isolamento; al quale indirizzo io non esito a dichiarare di consentire pienamente, perché questa è la linea direttiva della nostra politica generale che tende alla cooperazione internazionale in tutti i campi, e perciò alla pace. L'Italia, dunque, ha preferito non adottare una politica di isolamento, ma ha tentato di regolare, attraverso intese dirette con gli Stati interessati e con l'adozione in molti casi di formule limitatrici, la situazione di fatto ormai esistente, sfruttandone, per quanto era possibile, i lati positivi.

Le clausole contenute in gran parte delle convenzioni già stipulate o in corso di stipulazione costituiscono o costituiranno una solida base normativa al risorgere dei nostri traffici aerei internazionali perché, con esse, se da una parte si attribuisce carattere definitivo ad alcune concessioni provvisorie,

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

dall'altra, in base al principio della reciprocità, si assicurano in modo permanente ai nostri servizi aerei vasti territori di penetrazione e di sviluppo. Naturalmente, per usufruire del principio della reciprocità, occorre avere i mezzi necessari.

Ebbene, è necessario dirlo, oggi noi non siamo in grado di approfittare dell'applicazione di questo diritto.

Indubbiamente, onorevoli colleghi, se si considera che nel dopoguerra l'aviazione italiana non esisteva più, bisogna riconoscere che i risultati ottenuti dal momento della faticosa ripresa sono notevoli. Senonché siamo rimasti indietro, molto indietro, di fronte agli altri Stati europei ed extra europei. Non è di oggi la dolorosa constatazione (ed è bene che la facciamo, non per lamentarci, ma per dire a noi stessi che è necessario provvedere), non è di oggi, dicevo, la dolorosa constatazione che mentre nel 1938 l'Italia, per il numero dei chilometri volati dalle sue compagnie di navigazione aerea, si trovava al terzo posto, dopo l'Inghilterra e la Francia, precedendo l'Olanda, il Belgio, la Cecoslovacchia, la Svizzera e l'Irlanda, nel 1948 essa era scesa al quinto posto, sorpassata dall'Olanda e dal Belgio.

Questo rapporto già di per se stesso dà la sensazione della gravità del dislivello che sventuratamente si è venuto a creare. Ma la gravità del dislivello appare maggiore, quando si faccia il raffronto coi progressi realizzati dagli altri Stati. È stato rilevato che il traffico chilometrico delle linee italiane del 1949 è aumentato del 54 per cento di fronte a quello del 1939.

Ma che cosa è tale cifra di fronte all'aumento del 1.124 per cento registrato in Francia, del 1.110 per cento dell'Olanda, del 928 per cento della Gran Bretagna e dell'859 per cento del Belgio?

È opportuno notarlo, perché possiamo trarne l'ammaestramento necessario, che quanto si è potuto ottenere negli altri Stati è dovuto anche al fatto che questi, con provvedimenti di carattere straordinario, con stanziamenti imponenti e con la minima partecipazione del capitale privato, hanno potenziato al massimo questa modernissima branca dei trasporti pubblici, anche se le compagnie sovvenzionate presentavano dei bilanci fortemente deficitari. Non bisogna infatti dimenticare che il grande impulso dato allo sviluppo dei trasporti aerei negli altri paesi ha portato, in alcuni di essi, a perdite di bilancio delle compagnie; perdite coperte dai rispettivi Stati con sovvenzioni, che forse, in un

domani non troppo lontano, se non potranno essere rimborsate, perlomeno non verranno più chieste.

Per quanto si riferisce alla non efficienza — voglio usare il termine più blando — della nostra aviazione civile, facciamo anzitutto un accenno agli aeroporti. Gli aeroporti italiani aperti al traffico civile in territorio nazionale, nel 1939 era 19, più 3 idroscali. Alla data odierna — ottobre 1950 — sono aperti al traffico civile 30 aeroporti ed un idroscalo. Di questi, 25 sono aeroporti aperti al traffico civile con direzione di aeroporto civile, e 6 sono aperti al traffico civile con comandi militari. Inoltre 12 aeroporti hanno servizi di dogana permanente; 17 hanno servizi di dogana a richiesta e 2 non sono doganali.

Ma, dato il continuo progredire della tecnica dell'aviazione, e dato l'aumento di capacità di trasporto degli aerei e del loro peso, pochi aeroporti d'Italia sono oggi in grado di ricevere i grandi transatlantici dell'aria divenuti di comune impiego da parte delle compagnie di navigazione aerea italiane e straniere. Infatti, su tutto il territorio italiano, solo 4 sono gli aeroporti che possono, secondo le norme dell'I. C. A. O., ricevere i *Constellation* e i *D C-6* (rispettivamente di 49 e 42 tonnellate di peso a carico completo), mentre altri 5 aeroporti possono riceverli solo in caso di emergenza, funzionando come aeroporti alternati. Gli aerei del tipo *Viking*, per esempio, usatissimi dalle compagnie di navigazione aerea inglesi, pur non superando le 16 tonnellate, possono atterrare solo su 11 aeroporti, dei 30 esistenti.

Basta fare un confronto con uno qualsiasi degli Stati europei per rendersi conto della esiguità del nostro complesso aeroportuale. In Francia, nel solo territorio metropolitano, sono aperti al traffico civile 67 aerodromi, di cui ben 16 sono in grado di ricevere i moderni quadrimotori delle linee internazionali. In Inghilterra gli aeroporti aperti al traffico civile sono 41, di cui 23 con servizio di dogana permanente. E non parliamo degli aeroporti esistenti negli Stati Uniti d'America, che ammontano a ben 5.200!

Un altro dato di fatto è opportuno ricordare alla Camera: quello che riguarda la bandiera. In proposito, si pone la domanda: quanto del traffico che si svolge in Italia appartiene a bandiera italiana?

La risposta non è confortante, malgrado tutti gli sforzi ed i sacrifici delle compagnie italiane di navigazione aerea.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

Nel solo aeroporto di Ciampino, aeroporto esclusivamente a traffico internazionale ed intercontinentale, durante il 1949 sono stati registrati 22.358 movimenti di velivoli; di cui l'87 per cento era rappresentato da apparecchi esteri, e solo il rimanente 13 per cento da aerei italiani.

Ciò non succede, invece, negli altri aeroporti europei.

Esaminando il traffico degli aeroporti di Orly e Le Bourget, aeroporti di Parigi, si nota che il movimento di velivoli passeggeri si svolge quasi in parti uguali fra compagnie francesi e compagnie estere, mentre il quantitativo di merci imbarcato su aerei di compagnie francesi in questi aeroporti è due volte e mezzo quello delle merci imbarcate su aerei di compagnie straniere.

Da una recente pubblicazione dell'Istituto francese dei trasporti aerei risulta che Roma è al sesto posto nel complesso aereo commerciale europeo e del bacino del Mediterraneo, dopo Londra, Parigi, Bruxelles, Algeri e Amsterdam.

Non ritengo necessario tediare la Camera con l'indicazione di altri dati statistici. Quelli citati bastano a dimostrare lo stato di inferiorità nella nostra aviazione.

Di fronte a questa situazione, noi dobbiamo vedere quali sono le necessità più urgenti alle quali occorre provvedere.

Innanzitutto, quella di aumentare il numero degli apparecchi e di perfezionarli secondo gli ultimi ritrovati della tecnica moderna.

L'Italia aveva un posto ragguardevole nell'industria delle costruzioni aeronautiche; ed anche oggi, malgrado lo sfacelo della guerra, essa sarebbe in condizione di lavorare appieno, in grazia all'alto valore scientifico dei suoi tecnici ed alla capacità delle sue maestranze.

Ho sentito stamane da alcuni colleghi che alla Breda il lavoro è sospeso, mentre potrebbe essere, non solo ripreso, ma intensificato, proprio per la produzione, fra l'altro, di aerei commerciali. Un egregio collega mi ha mostrato i progetti di costruzione di aerei per rotte interne e per rotte continentali: Breda-Zappata 308 e Breda-Pittoni 471: il primo tipo capace di 60 passeggeri, ed il secondo, capace di 18 passeggeri, ed adattabile, inoltre, per trasporto merci.

Vi è, poi, un'altra esigenza di carattere urgente, ed è quella attinente alla messa in efficienza degli aeroporti esistenti. Mi riferisco, naturalmente, a tutti gli aeroporti; ma la Camera consentirà che io pensi con particolare passione agli aeroporti della Sicilia, a co-

minciare da quello di Palermo, del quale l'altro ieri si occupò con tanta competenza il collega Petrucci.

L'aeroporto di Palermo deve essere considerato non solo per il traffico fra l'isola e Roma, Milano, Berlino, Londra, ma anche per il traffico con le regioni del nord Africa, e specie con la Tunisia, dove vi sono ancora tanti interessi di nostri connazionali, e dove i rapporti di fruttuosa collaborazione italo-francesi debbono essere ripresi con uno spirito sgombro delle antiche prevenzioni.

L'aeroporto di Palermo potrebbe avere un'altra funzione di non minore importanza. Mi limito ad accennarla, richiamando la speciale attenzione degli onorevoli colleghi. Palermo è l'antico centro di incontro fra la cultura e l'arte cristiana da un lato e la cultura e l'arte araba e musulmana in genere dall'altro. Nella capitale dell'isola restano le vestigia di questo incontro, e si ha una quantità imponente di manoscritti e di libri arabi e di pubblicazioni riguardanti il mondo arabo e musulmano in genere. Palermo potrebbe per ciò diventare un centro di rapporti culturali ed amichevoli fra l'Italia ed i paesi musulmani, al quale scopo potrebbe bene servire l'aeroporto di Palermo, per il quale ho segnalato la necessità che venga rimesso in efficienza e potenziato. Vorrei cogliere l'occasione dell'accenno all'antica coesistenza in Palermo di due mondi che sembravano incompatibili per trarne l'auspicio che il tragico contrasto fra l'oriente e l'occidente, che mette oggi in continuo pericolo la pace, possa essere superato con l'abbandono della spinta orientale alla prevalenza e col ristabilimento di quel senso del limite e di quel senso di collaborazione e di tolleranza di cui la Sicilia diede in quel lontano tempo l'esempio.

Ritornando alle esigenze dell'aviazione in Italia, mi permetto di segnalare la necessità di provvedere agli aeroporti minori di Trapani, di Sciacca, di Castelvetrano, di Gela, di Comiso e così via; aeroporti oggi in stato di abbandono che dovrebbero essere messi in efficienza, affinché possano servire, nell'interesse dell'agricoltura, al trasporto di quei prodotti cui ho dianzi accennato. In proposito sarebbe molto utile la costruzione di un aeroporto tra Agrigento e Porto Empedocle per il trasporto nel continente anche del pesce oltre che dei primaticci.

Vengo sul piano generale, agli aeroporti di carattere intercontinentale. Non credo opportuno soffermarmi sulla necessità di procedere d'urgenza alla costruzione dei già progettati aeroporti di Roma-Fiumicino, Milano,

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

Genova e Catania. Le perplessità che si sono manifestate riguardo all'aeroporto di Genova dovrebbero essere superate specie in considerazione dell'opportunità di un collegamento con i servizi marittimi del porto della stessa città. Non ho bisogno di intrattenermi su questo argomento, perché l'amico Pertusio sicuramente tratterà a fondo la questione.

Come siciliano mi permetto di raccomandare la costruzione dell'aeroporto intercontinentale di Catania, che ha una particolare importanza specie per il traffico con l'oriente e l'estremo oriente.

Naturalmente per fare fronte a tutte le varie suaccennate esigenze occorrono delle somme rilevanti. In proposito è opportuno rilevare che le spese necessarie vanno considerate come spese direttamente produttive, cioè come investimenti. Aggiungo che tutte le entrate che provengono dall'esercizio delle linee aeree negli aeroporti dovrebbero essere destinate alle esigenze proprie dell'aviazione civile. Si tratta, onorevoli colleghi, di somme notevoli. Per quanto riguarda le entrate doganali si va al disopra dei due miliardi. Una somma ingente è data dal servizio postale; centinaia di milioni vengono dalle tasse di atterraggio, sosta e partenza dei velivoli; ed altre somme ingenti vengono percepite per i diritti doganali sulle merci cosiddette in temporanea importazione, giacché parte di tali merci vengono consumate negli aeroporti italiani (quali la benzina e le parti accessorie degli aerei).

Dovrei fare un'ultima considerazione di indole generale.

Onorevoli colleghi, giacché è evidente la preferenza che i passeggeri dimostrano per l'aereo rispetto al piroscafo nella traversata degli oceani, e rispetto alla ferrovia, per le grandi distanze terrestri, desta meraviglia il fatto che, mentre si sono assegnate (e giustamente assegnate) somme ingenti per ricostruire e potenziare l'efficienza dei servizi marittimi e ferroviari, non si è fatto un correlativo sforzo adeguato per il potenziamento di quell'altro servizio pubblico di importanza sempre crescente che è costituito dalla navigazione aerea. Insieme con tutte le esigenze sopraccennate bisogna provvedere alla cultura aeronautica. In proposito diceva il professor Antonio Ambrosini, in una conferenza tenuta nel 1946 sull'organizzazione internazionale dell'aviazione civile: « Fattore da tener ben presente per la futura rinascita aviatoria dell'Italia, è la cultura aeronautica. Senza cultura, vale a dire senza elevatezza della mente e dello spirito, è inutile parlare di rina-

scita, è impossibile tentare di risollevarci e tanto meno tornare ad imporci alla considerazione e alla stima del mondo ».

E insieme con la cultura aeronautica occorre la coscienza aeronautica, di cui l'onorevole ministro della difesa parlò ultimamente con calore di fronte all'altro ramo del Parlamento. Occorre che il Parlamento e il paese sentano questi problemi e si convincano che essi costituiscono un settore importante della vita economica e politica italiana. Oggi v'è un fervore generale di studi e di opere per il potenziamento dell'aeronautica civile nel mondo: facciamo che l'Italia non resti in arretrato con tali progressi. Ed eleviamo il pensiero riconoscente a tutti coloro che hanno dedicato la loro vita agli studi e alle imprese dell'aeronautica, in ispecial modo a coloro che, nell'espletamento di questa missione, hanno fatto olocausto della loro vita. Dal loro sacrificio traggano incitamento e sprone quegli animosi che ancora oggi, con tenacia e coraggio, si dedicano alla ricostruzione dell'aviazione civile italiana. (*Vivi applausi al centro e a destra — Congratulazioni*).

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LEONE

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Bima. Ne ha facoltà.

BIMA. Oggetto di questo mio breve e modesto intervento sarà il modo in cui vengono amministrati i beni patrimoniali dello Stato in uso alle amministrazioni militari e i beni del pubblico demanio militare. Prospetterò, inoltre, l'esigenza inderogabile non già di risolvere, ma di impostare ed affrontare la liquidazione del passato, così come autorevolmente disse al Senato il relatore dell'ultimo bilancio, onorevole Gasparotto.

Un primo rilievo devo fare, sia pur benevolo e sommesso, e cioè che i relatori, nella loro pur pregevole esposizione, non si sono minimamente curati di parlare del demanio militare, e tale omissione è, a parer mio, abbastanza rimarchevole: altrettanto strana che se un industriale presentasse una relazione della sua azienda senza accompagnarla con un inventario ed un'esposizione sullo stato di uso del materiale e sui residui passivi. Doppia omissione riprovevole è poi questa omissione — me lo consentano i relatori — in quanto l'argomento è stato particolarmente puntualizzato al Senato nel corso della discussione sul bilancio, ed in quanto, con il silenzio sulla materia, i relatori mostrano di avallare il modo con cui viene amministrato

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

un patrimonio che credo ascenda a qualche centinaio di miliardi di lire.

Se gli onorevoli Coppi Alessandro e Guerrieri camminassero sulle strade montane dell'Italia settentrionale, si accorgerebbero dello stato di completo abbandono di certe comunicazioni militari e vedrebbero capannoni militari e caserme in stato di derelizione, se non di completa distruzione. Se inoltre viaggiassero un po' per le nostre città ed anche per le città del loro collegio, vedrebbero fabbricati militari ed ex caserme vuote da qualche anno (da 5 a 7 anni) ed in istato di deplorabile manutenzione. A tale condizione sono ridotti questi immobili, che, a mio parere, non possono più servire alle esigenze di un esercito moderno.

E non è mai capitato agli onorevoli relatori, come invece a me capita qualche volta, di ricevere delle lettere che sollecitano il loro interessamento per accelerare qualche pratica di dimissione o di alienazione di immobili militari? Lettere dalle quali si rileva come talvolta lo zelo dei privati possa e sappia molto bene e lodevolmente sostituirsi all'indifferenza (e certe volte, direi quasi, alla incuria) degli amministratori militari!

Gli onorevoli relatori sanno anche che vi sono ancora migliaia di cittadini — in particolare montanari, onorevole Coppi, e piccolissimi proprietari, onorevole Guerrieri! — ai quali dieci anni or sono fu espropriato il terreno con la procedura coattiva prevista dalla legge del 1865, che continuano oggi, a distanza di 10 anni, a pagare le imposte per i terreni espropriati e ai quali non è stato dato nemmeno un soldo, né è stata firmata una cambiale in bianco, come fanno i debitori seri! Voi, onorevoli relatori, non potendo modificare il bilancio avreste dovuto almeno dire una buona parola al riguardo! O forse che voi potreste avallare quella smalzata logica levantina del «chi ha dato ha dato, chi ha avuto ha avuto» o quanto meno mettere in dubbio (come mi pare abbia fatto il ministro al Senato) la sussistenza, in questi casi, di un dovere giuridico dello Stato di pagare e, correlativamente, di un diritto del cittadino di pretendere il soddisfacimento di tale obbligazione?

Ritengo di no! E allora, dinanzi a queste centinaia e centinaia di chilometri di strade militari che purtroppo rovinano, di fronte ai capannoni di caserme diruti o che stanno per crollare, e che pur potrebbero avere destinazione più economica, dinanzi ad alcune migliaia di ettari di ex campi di aviazione che non servono più e il cui esproprio, per il pre-

cipitare subitaneo della moneta, fu la rovina di molti onesti, noi, come controllori dell'amministrazione della cosa pubblica, dobbiamo chiederci se oggi l'amministrazione militare amministri tale cospicuo patrimonio veramente nell'interesse del pubblico bene e con quello zelo e diligenza con cui si amministrano i privati patrimoni!

Onorevole ministro e onorevoli colleghi, il dir male per dir male, la critica preconceita e infondata, non rientrano nel mio abito mentale. D'altra parte, non voglio nascondermi le difficoltà dinanzi alle quali si trovano le persone preposte a tale compito delicato. Non dimentichiamo (lo dico a me stesso) che noi giudichiamo con abito mentale borghese di questioni militari; concediamo pure tutte le attenuanti: però, certe volte, osservando quanto vediamo girando per i ministeri e visitando i nostri collegi, leggendo quello che ci scrivono i nostri elettori, abbiamo netta l'impressione (e sarò lieto se il ministro e i relatori mi convinceranno che ho sbagliato) che coloro che sono preposti a questo servizio del dicastero della difesa manchino della volontà o della capacità di affrontare alle radici il problema di una saggia amministrazione del demanio militare o dei beni patrimoniali in uso al Ministero della difesa.

E non mi fermo a citazioni singole, ma guardo al metodo. Innanzitutto, non condivido la strategia (superatissima sul piano militare, nefasta, quando la si vuol trasportare nell'amministrazione della cosa pubblica) della difesa rigida, ad oltranza, dell'integrità del patrimonio immobiliare in uso all'amministrazione militare; difesa ad oltranza che arriva all'assurdo di frapporre tutte le remore possibili alle richieste di enti o privati nei riguardi di immobili militari destinati alla rovina o dei quali comunque si può presumere che più non servono all'amministrazione militare, richieste alle volte non soltanto di dismissione temporanea, ma anche di alienazione, e quindi a titolo oneroso, quando, secondo il nostro semplice parere, il prezzo migliore sarebbe quello di cedere quel che si richiede immediatamente e gratuitamente con un premio al richiedente per l'opera benefica che l'ente o il privato vuole accingersi a compiere ripristinando un immobile militare e ridandogli una destinazione utile! E ciò, onorevoli colleghi, mentre lo Stato sovvenziona o direttamente o indirettamente l'edilizia privata.

Io, e ritengo di non essere il solo, non riesco a capire perché l'amministrazione della difesa che ha incarico tali beni, tormentata

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

come è dalla mancanza di mezzi per provvedere alla manutenzione del suo patrimonio (che è il patrimonio immobiliare di un esercito quattro, cinque volte superiore all'attuale, patrimonio per di più inidoneo alle attuali necessità) non si preoccupi di sceverare quello che serve da quello che non serve.

E mi rivolgo all'amministrazione militare, perché è l'amministrazione militare che deve preoccuparsi appunto di questo; leggo infatti che, mentre per l'articolo 18 del regolamento sulla contabilità generale dello Stato, per tutti gli altri beni, sia demanio che beni patrimoniali, l'intendenza di finanza è preposta alla vigilanza perché non siano addetti ad uso pubblico governativo se non quei locali che strettamente occorrono al bisogno, invece per tutti gli immobili di carattere militare questo potere è precluso all'intendenza di finanza, e quindi spetta all'amministrazione militare sceverare quello che serve da quello che non serve, alienando quest'ultimo per poter meglio provvedere ad amministrare quello che gli resta.

Questo lavoro di riconversione (chiamatelo come volete) o di ridimensionamento, per dirla con una parola moderna, ritengo sia l'opera più urgente alla quale debba provvedere l'amministrazione militare interessata.

Il ministro mi potrà dire, come forse ha detto altre volte...

PACCIARDI, *Ministro della difesa*. Posso dire fin da adesso che abbiamo alienato seicento caserme, nell'atmosfera di liquidazione in cui eravamo, e che oggi ci costano centinaia di miliardi.

BIMA. Onorevole ministro, ho voluto informarmi presso l'amministrazione del demanio e non ho avuto le cifre da lei indicate. Comunque io accetto quello che lei mi dice. Ritengo però che, se anche molto è stato fatto, non è stato fatto a sufficienza. Quindi ritengo che l'amministrazione militare debba alienare quella parte di patrimonio che più non serve. Ripeto: questo lavoro di riconversione e di ridimensionamento è l'opera più urgente, secondo me. Né vale dire che vi è un decreto-legge del 7 maggio 1948, n. 1152, il quale stabiliva che tutti gli immobili non più necessari ai bisogni militari dovevano e devono essere, entro tre anni dall'entrata in vigore del citato decreto, dismessi dall'autorità militare.

L'onorevole Meda l'altro giorno ha detto (e forse ha smentito lei, onorevole ministro)...

PACCIARDI, *Ministro della difesa*. Non mi ha smentito affatto.

BIMA. ...che questo decreto è rimasto in parte inoperante e non per colpa dell'amministrazione militare. Di grazia, vorrei sapere di chi è la colpa se tale decreto è rimasto inoperante, quando in base all'articolo 1 della legge sulla contabilità generale dello Stato la direzione generale del demanio prende in consegna solo quegli immobili che dall'autorità militare sono stati dichiarati non più in uso, essendo quest'ultima competente a pronunciarsi in materia!

Di chi la colpa se anche gli immobili dismessi definitivamente non sono sempre alienabili, perché l'autorità militare non effettua la consegna se prima non v'è l'impegno da parte del demanio di versare metà non della cifra che si realizzerà ma di quella preventivata? Il che è un esempio di illogicità, oltretutto di inammissibile diffidenza!

Certo, noi vorremmo augurarci che questo serio e necessario lavoro venga compiuto dall'autorità militare; ma la nostra viva esperienza, l'esperienza di oggi non ci conforta in questo augurio; essa ci dice che, oggi come oggi, il cercare di dare ad un immobile militare una utile destinazione, togliendolo dallo stato di abbandono in cui si trova, è un po' come la fatica che costa tenacia e costanza, quando alle volte non si possa dire che sia fatica vana di Sisifo.

Io conosco anche il ragionamento che fa l'amministrazione militare (e l'ha fatto molte volte anche a me): non abbiamo interesse ad alienare, perché l'alienazione non giova a nostro favore, ma a favore del Ministero delle finanze. Come se i due Ministeri fossero due stati in guerra, come se non vi fosse possibilità di ovviare, anche sul piano legislativo, a tali inconvenienti, quando veramente si guardasse a quello che è l'interesse di una sana e diligente amministrazione!

Io non sono di quelli che pensano, come è stato anche esposto da colleghi più autorevoli di me, alla necessità di avocare la competenza e le cure, per quanto riguarda la manutenzione degli immobili militari, alla direzione generale delle finanze. Ritengo che quindi un demanio militare possa sussistere anche a sé stante; ma le direttive e la mentalità dell'amministrazione del demanio militare devono essere profondamente modificate.

Lavoro urgente, secondo me, è anche quello di aggiornare i registri del demanio pubblico e dei beni patrimoniali militari, perché mi risulta che molte opere d'arte non sono neanche inventariate. Ciò che non serve lo si alieni; ciò che non serve e che non si può alienare, si cerchi di utilizzarlo nel modo migliore, solle-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

citando anche gli enti interessati. Voglio accennare alle strade militari di montagna, delle quali moltissime, se non tutte, rivestono una enorme importanza turistica. Province, comuni, enti provinciali del turismo, sezioni del *Touring Club*, e Club alpino italiano sono interessati a questo problema: l'autorità militare solleciti anche il loro aiuto! In tal modo si eviterà la rovina di queste opere d'arte...

BOVETTI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Per la manutenzione di queste strade sarebbe bene costituire dei consorzi tra province e comuni.

BIMA. Se ne dovrebbe interessare il Ministero della difesa, comunque, e prendere l'iniziativa!

Per quanto riguarda le caserme di montagna, molte sono state salvate coraggiosamente da enti e da associazioni benemerite, e trasformate in accoglienti luoghi di soggiorno e di ricreazione. Cotesti enti che le hanno avute in temporanea assegnazione, vi hanno profuso somme ingenti. Ora, su di essi pende una convenzione capestro per cui, si può dire, che *ad nutum* possono ricevere l'intimazione di rilascio dell'immobile.

Dove è presumibile che questi immobili più non servano alle esigenze militari, si vendano. Io penso anche di prospettare al Governo l'opportunità di presentare un disegno di legge per la modifica della procedura dell'alienazione, in modo che alieni e realizzi la stessa autorità militare, e con il ricavato provveda alle necessità della manutenzione ordinaria.

Vengo ora al punto centrale del mio breve intervento: il mancato pagamento delle indennità di esproprio. Già un anno fa, in questa sede, dissi che vi sono centinaia e centinaia di piccoli proprietari, soltanto nella mia provincia di Cuneo, espropriati dal Ministero della difesa, oltre 10 anni fa, di parte dei loro terreni per costruire caserme, strade, fortificazioni, ecc.. A costoro non si dice nulla. Quante siano queste pratiche non si sa; a quanto ammonti il debito dello Stato non si sa. Al Senato, il senatore Braitenberg fa ascendere a 18 miliardi l'onere per il pagamento di questi espropri; mentre invece il ministro della difesa lo fa ascendere a circa 9 miliardi. Comunque, in mancanza di statistiche, è prudentiale fissare una cifra non inferiore ai 10 miliardi.

Vi è una questione di fissazione di responsabilità, di palleggio di competenze, che mi permetto di chiarire.

L'onorevole ministro sostiene due tesi che, secondo me, sono due errori legali ammini-

strativi. L'anno scorso il ministro Pacciardi mi disse che il pagamento spettava ad altre amministrazioni, e voleva con questo alludere al commissariato per la sistemazione dei contratti di guerra di cui al decreto legge 25 marzo 1948, n. 674. Ma l'articolo 4 è chiaro. Dice: « Agli effetti del presente decreto, la denominazione di contratti di guerra comprende oltre i contratti stipulati ed approvati, anche quelli soltanto stipulati, nonché gli impegni sommari, le ordinazioni, i provvedimenti di autorità e simili, comunque attinenti a forniture, ecc. ecc., ferme restando le disposizioni delle leggi sulle requisizioni »

E qui, in queste ultime parole « ferme restando le disposizioni delle leggi sulle requisizioni », è chiaro il rinvio alla legge del 1865 e ai capitoli 156 e 159 del bilancio della difesa, nel quale sono stanziati appunto somme a questo titolo.

Il ministro, invece, al Senato disse testualmente: « Non è il Ministero della difesa che deve provvedere alla corresponsione dell'indennità per i terreni dei campi d'aviazione ». « È tutta materia, questa, che attiene ai danni di guerra ».

E ancora: « Quando non ci sono i denari, non possiamo pagare i danni di guerra per miliardi, senza che tutta la nazione sia condannata a morire ».

Qui io vorrei dire che i danni di guerra non c'entrano proprio nulla. V'è stato un esproprio in base ad una precisa disposizione di legge, che prescrive il modo e la forma dell'indennizzo, e quindi in base alla procedura legale l'obbligazione giuridica è certa e non si può misconoscere.

D'altra parte, non ci si rende conto abbastanza gravemente dell'obbligo preciso dello Stato di pagare le spese di occupazione, tanto è vero che al Senato, il senatore De Luca, nella discussione dell'ultimo bilancio, si espresse in modo che secondo me è indubbio. Egli disse: « Trattasi di un soddisfacimento di un preciso diritto ».

E continuò: « Io, modestamente, penso che se si iniziassero delle azioni giudiziarie, lo Stato dovrebbe pagare oltre alle indennità anche le spese di giudizio ».

Quindi, onorevoli colleghi, è chiaro che lo Stato, attraverso l'alienazione, ha assunto un preciso dovere di pagare e di indennizzare.

Certo, io posso assicurare il Governo che i cittadini non ricorreranno mai all'autorità giudiziaria per pretendere il riconoscimento di questo diritto all'indennizzo, anche perché i cittadini si rendono conto della necessità di non togliere, come diceva il ministro, le mitra-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

gliatrici necessarie all'esercito. Ma da questo, a non fare nulla, o, peggio, a calpestare un preciso diritto, ci corre troppo. Certo, gli stanziamenti in bilancio sono quelli che sono e non consentono illusioni. Ed allora io mi permetto dare alcuni suggerimenti:

1°) fare quello che disse il senatore Farina, interrompendo il ministro al Senato, cioè restituire i terreni che si possono restituire;

2°) vendere quelli che non si possono restituire agli ex proprietari per realizzare e per pagare le indennità di esproprio.

Ed in ultimo, snellire la procedura, perché la procedura ammazza anche la migliore buona volontà e tarpa le ali a quella che è la più fondata delle necessità.

Mi ero permesso l'anno scorso di suggerire l'istituzione di uffici stralcio periferici, dove tutte queste pratiche avrebbero dovuto essere contemporaneamente perfezionate. Se gli onorevoli relatori volessero far propria questa mia proposta e il Governo entrasse in quest'ordine di idee, vorrei pregare ancora il Governo di far sì che tutte le pratiche riguardanti la provincia di Cuneo siano avocate alla competenza del comando militare territoriale di Torino, da cui noi desideriamo dipendere, anche perché noi da Genova siamo troppo lontani e ad essa siamo molto mal collegati, ed è questo uno dei motivi per cui noi non riusciamo a far sì che queste pratiche siano perfezionate.

Direi anche all'onorevole ministro di accettare la proposta che già è stata fatta in Senato dall'onorevole Braitenberg: gli espropriati, che sono dei buoni cittadini, sono disposti a venire ad un concordato. Essi non amano la burocrazia, amano definire queste pratiche in modo semplice: si dia quindi la possibilità agli uffici periferici di chiamare questi interessati, di trattare direttamente con loro, ed allora si vedrà che certamente l'onere sarà alleggerito.

Concludo affermando che il fatto che vi siano dei cittadini i quali si considerano, onorevole Coppi, e si ritengono — mi si permetta la parola — quasi dei derubati, i quali reclamano dallo Stato o la refurtiva o, quanto meno, un congruo indennizzo, scredita l'autorità dello Stato e del Governo, il quale deve provvedere. Per di più, il fatto che vi sia una caserma diruta od abbandonata è non soltanto la riprova di una cattiva amministrazione, ma pretesto di accuse contro il Governo e contro il dicastero della difesa.

È per questo che io, rivolgendomi al ministro, al quale voglio dare atto, e con ammirazione, di aver ricostituito materialmente e

moralmente le nostre forze armate, voglio pregarlo di voler restaurare nel suo dicastero o di rendere comunque più operante il principio di una sana amministrazione della cosa pubblica affidata in uso alla amministrazione militare.

Se così farà, ritengo che ella, onorevole ministro, avrà fatto opera di alta educazione politica e civile, scuola di buon costume, di rettitudine e di buon governo della cosa pubblica. (*Applausi al centro e a destra*).

Presentazione di un disegno di legge.

CAMPILLI, *Ministro senza portafoglio*. Chiedo di parlare per la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAMPILLI, *Ministro senza portafoglio*. Mi onoro presentare il disegno di legge:

« Modifiche delle aliquote dei diritti erariali sugli spettacoli di solo cinematografo e spettacoli misti con avanspettacolo ».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, con riserva di stabilire se dovrà esservi esaminato in sede referente o legislativa.

Si riprende la discussione sul bilancio della difesa.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Carron. Ne ha facoltà.

CARRON. Signor Presidente, onorevoli colleghi, è stato detto, dai colleghi dell'estrema sinistra che sono intervenuti nell'esame di questo bilancio, che quello che noi stiamo esaminando non è affatto un bilancio della difesa, ma è un bilancio di preparazione alla guerra. I relatori, dal canto loro, e al contrario, hanno detto nella relazione che il bilancio è schietto sino ad essere ingenuo. Io direi che anche la relazione è ingenua, ovvero che la relazione è talmente sincera e talmente « aperta », nelle sue linee fondamentali e nelle sue linee concrete, che il paese dovrebbe porre una grande e pensosa attenzione a quanto in esso è detto.

La nostra situazione difensiva non è, in questo momento, certamente una delle più brillanti. Mi pare che dalla relazione risulti soprattutto una cosa: che non è da considerarsi quel che è stato fatto, ma quel che si deve ancora fare, quel che si pensa e si vuole fare.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

Io penso che in base alla relazione della Commissione, per ciò che attiene al campo specifico dei nostri alleati, si possa dire che noi in questo momento non siamo preparati a difendere noi stessi, né a difendere alcuno. Se la politica del Governo non ci avesse condotti in un organismo internazionale di difesa dell'Europa, dell'occidente e della civiltà occidentale, io credo che molto vi sarebbe da pensare, che gravemente vi sarebbe da riflettere sulle cifre del bilancio che stiamo esaminando. Sta fortunatamente di fatto che il bilancio della difesa del paese in questo particolare momento non è solamente questo bilancio della difesa che noi stiamo esaminando oggi, ma è tutto il bilancio dello Stato. L'onorevole Saragat ha detto in quest'aula, in altra occasione, che tutte le volte che noi creiamo o costruiamo una casa per i poveri, noi facciamo opera di pace ed opera di difesa, e tutte le volte che invece costruiamo una casa per i ricchi, o una casa comunque di lusso, noi facciamo un'opera di guerra.

Potrei aggiungere che, tutte le volte che noi commettiamo qualche azione contro i poveri o contro gli umili e gli indifesi, o qualche azione interna di intima cattiveria, noi commettiamo un atto di guerra.

Ma occorre immediatamente dire che non soltanto la casa è un'opera di difesa e di pace, ma anche il carro armato è un'opera di difesa e di pace. Perché quello che interessa non è il carro armato, ma è lo spirito di chi guida, di chi manovra e di chi comanda il carro armato.

Diceva il duca d'Aosta — mi si consenta questo ricordo della mia fanciullezza (erano cose di cui ci parlavano a scuola) —: quando si parla di bombe a mano ai soldati, non si deve tanto pensare alla bomba a mano, quanto alla mano che lancia la bomba a mano, ed al cuore che deve sorreggere quella mano.

Onorevole Pacciardi, credo che la Commissione debba dare atto a lei di aver curato non solamente il riarmo materiale delle nostre forze armate, ma anche il riarmo morale. Noi sappiamo che ella ha difeso questo bilancio al Consiglio dei ministri, che ella ha difeso le nostre forze armate anche nel campo internazionale; e credo che la Camera le debba dare atto di questa grande opera di italianità da lei compiuta.

Le forze armate non sono soltanto un fatto tecnico, nel quale io non posso entrare, e non sono soltanto un fatto politico; ma sono, soprattutto e innanzi tutto, un fatto morale, un fatto di educazione, un fatto di inserimen-

to delle forze armate nella vita concreta del popolo italiano.

Le forze armate costituiscono la palestra, nella quale tutti i cittadini della Repubblica italiana passano, per venire educati, sì, alle armi ed alla difesa della nostra patria e della nostra civiltà, ma passano anche per venire educati ad essere completi ed ottimi cittadini.

Credo, onorevole ministro, che ella sappia quello che è stato scritto alcuni mesi or sono su una rivista, intelligente e, molte volte, acuta ed audace, contro di lei e contro quello che lei ha fatto; mi permetta che ne legga qualche brano, anche perché forse non tutti lo hanno letto. È scritto in questa rivista: « Lo spirito cosiddetto democratico, appena entra in Italia, cambia forma, come lo stile gotico, e prende una sagoma nazionale, mediterranea, che, in parole povere, si può chiamare «cuccagna». Ora lo spirito democratico è entrato nelle forze armate e vi ha fatto il nido — sta in esso come il verme nel gorgonzola — con l'aiuto del Governo e con grande soddisfazione dei sottufficiali, i quali sono stati sempre democratici, per il solo fatto che non possono diventare ufficiali. Entrato, dunque, nell'esercito, lo spirito democratico si è preoccupato di un problema urgente, urgentissimo: quello dell'assistenza ai militari, i quali sono trattati come tanti naufraghi sperduti nell'oceano, come tanti fanciulli lontani dalla mamma; e questo problema ha preso una etichetta: «servizio benessere» ».

Se volete conoscere i confini del « servizio benessere », leggete il *Corriere militare* di aprile, il quale scrive: « Scopo ultimo cui tende il « servizio benessere » è quello di costituire una rete di attrezzature permanenti assistenziali, tale da far sì che il cittadino, lasciando la propria famiglia, ne trovi un'altra nell'esercito, che, pure caratterizzato dalle esigenze disciplinari, indispensabili nella vita d'ogni organismo militare, l'accoglia e curi con amore, in ambiente sano e confortevole, e gli renda più gradito e meno duro, ai fini della propria attività civile ed il suo rientro nella vita sociale, il periodo di tempo che deve trascorrere sotto le armi. Ecco, infatti, le principali attività previste dal « servizio benessere »: a) assistenza diretta (sussidi a militari e familiari, premi, distribuzione di pacchi dono con oggetti di svago e generi confortevoli a reduci ricoverati in luogo di cura o a militari degenti in ospedali); b) assistenza ricreativa (impianto sale convegno per caporali e soldati, arredamento di sale per proiezioni cinematografiche e spettacoli teatrali, acquisto di macchine da proiezione, noleggio di pellicole, acquisto di

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

apparecchi radioriceventi, visite a opere d'arte musei e mostre, acquisto di materiale ricreativo e da conforto, di oggetti da *toilette*», ecc., ecc.

Dice colui che fa il commento alla circolare ministeriale che l'onorevole ministro ha ordinato tutte coteste cose semplicemente per avere dei votanti nelle prossime elezioni. È veramente strano che una rivista, la quale vorrebbe essere quasi la continuatrice di una tradizione italiana, non comprenda come le forze armate abbiano bisogno di essere fortemente curate nello spirito e come anche a questo debba provvedere il ministro della difesa.

Onorevole Pacciardi, vorrei per un attimo solo attirare la sua attenzione su un fatto. L'altro giorno l'onorevole Meda ha affermato che, ormai, fra marinai, avieri e soldati non vi è più alcuna differenza nelle divise: i rappresentanti di tutte e tre le forze armate sono tutti decorosamente vestiti e si presentano più che bene.

Sta però di fatto che vi è ancora molto da fare in questo campo, e che, quando in uno stesso ambiente si trovano riuniti marinai, avieri e soldati, si vede ancora una grande differenza, nel modo di vestire e di comportarsi, tra marinai e avieri da una parte e soldati dall'altra. Credo che bisogna coraggiosamente fare un passo avanti e dire agli ufficiali che è necessario curare di più la divisa ed educare di più i militari. Questi soldati, quando tornano a casa, debbono aver appreso qualcosa dalla città e dalla caserma in cui sono vissuti. Essi provengono dai paesi della montagna e della pianura dove forse non hanno mai avuto contatto con la moderna vita civile; bisogna che quando rientrano nelle loro case essi portino qualcosa di nuovo: l'ansia di migliorare se stessi e le proprie famiglie.

Io ritengo sia superficiale preoccuparsi soltanto dell'addestramento. Indubbiamente bisogna pensare all'addestramento, perchè le artiglierie e i carri armati domani non funzioneranno se i nostri soldati non sapranno manovrarla. Ma bisognerà che questi soldati sappiano perchè bisogna farli funzionare, perchè è necessario difendere la nostra civiltà e perchè bisogna sentirsi legati alla nostra patria.

A mio avviso, sarebbe opportuno, a questo scopo educativo, creare un ufficio di collegamento fra il Ministero della pubblica istruzione, il Ministero della difesa e la Presidenza del Consiglio, in maniera che possano essere aumentate le scuole nei Corpi, nonchè migliorare i programmi delle stesse scuole, per ren-

dere sempre più diffusa quella cultura spicciola (morale, intellettuale e sociale) che si deve dare ad ogni cittadino. Bisogna insegnare a vivere a questi nostri fratelli che vengono nella città, a contatto con la nostra vera cultura nazionale. Soprattutto bisogna avere particolare cura del morale di tutti i membri delle forze armate.

A questo proposito so che l'onorevole ministro ha già avviato a buon punto la riorganizzazione — per così dire — dei sottufficiali, che hanno sempre costituito (almeno, così dicevano a noi quando eravamo ufficiali di complemento) la spina dorsale delle forze armate. Bisogna fare in modo che i sottufficiali effettivamente divengano la spina dorsale dell'esercito e che tali vengano considerati. Noi, che abbiamo fatto la guerra a fianco di eserciti stranieri, abbiamo visto come molte volte a posti di altissima responsabilità negli eserciti degli altri Stati venissero chiamati dei sottufficiali, mentre noi abbiamo sempre fatto e continuiamo a fare un enorme sperpero di ufficiali.

Forse non sarebbe male curare maggiormente anche l'insegnamento agli ufficiali dell'arte di educare e di comandare. Molto si è fatto in questo senso, ma non basta ancora. Capisco che, quando parliamo di morale delle forze armate, entriamo in quello che oggi, in Italia e nel mondo, viene chiamato il problema dei giovani. Da più parti si è posto il quesito se i giovani abbiano un ideale. Giorni fa un grande pedagogista francese diceva che i giovani amano ancora, per pigrizia ed incapacità critica, radunarsi dietro bandiere di qualsiasi colore, amano non avere idee proprie, ma accettare quelle dei capi. È certamente assai più difficile educare i giovani alla democrazia ed alla libertà intellettuale che educarli ad una dittatura spirituale, ed è assai più facile educarli a gridare « abbasso » o « evviva » che a fare delle critiche concrete e costruttive a quello che è l'atteggiamento del Governo e l'atteggiamento della società nella quale essi vivono.

Bisogna però che noi, a questo inserimento dei giovani nella libera vita democratica del paese, arriviamo. I nostri avversari di destra e di sinistra (e qualcuno anche in seno a quella che è la nostra corrente spirituale e culturale cristiana), vanno affermando su libri e riviste che noi stiamo attraversando un periodo di definitivo crollo della civiltà, che sta fra noi rinnovandosi il terzo secolo delle invasioni barbariche, e che stanno per essere sommerse tutte quelle conquiste della nostra civiltà che per tanti secoli hanno guidato la nostra vita!

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

Effettivamente questo crollo sembra sia in atto. Ma sta anche liberamente e decisamente sorgendo qualcosa di nuovo. Ai nostri giovani (ai soldati soprattutto, ma a tutti i giovani) noi dobbiamo dire che in questi giorni, per la prima volta nella storia del mondo, si è innalzato dinanzi alle forze armate delle libere democrazie un vessillo unico, il vessillo delle Nazioni Unite; che è avvenuta una cosa che mai sinora era accaduta, e cioè che il mondo oggi si trova unito per la prima volta nella difesa della pace e dei principi fondamentali di tutta la nostra civiltà!

Onorevole ministro, ella ha fatto una gran cosa, della quale nessuno ha parlato: ella ha creato, l'anno scorso, la «giornata delle forze armate», e ha aperto le caserme alle famiglie dei soldati. Io credo che questa sia una delle più grandi opere spirituali che ella abbia compiuto, e vorrei dirle di seguire sempre più su questa via, e di far sì che le forze armate si uniscano sempre di più al paese e si accostino alla scuola, e che la scuola possa visitare le caserme e i giovani della scuola vivano sempre più vicino ai soldati; veda anche di provvedere, onorevole ministro, affinché i soldati si uniscano — come diceva alla fine della sua relazione il senatore Gasparotto — a quelle che sono le organizzazioni giovanili nazionali (quali soprattutto i «giovani esploratori») e i soldati si sentano così viepiù amati e curati.

Un altro gesto degno di considerazione è stato quello compiuto a Laggio di Cadore, quando alla fine della rivista degli alpini è stata data ufficialmente la tessera dell'Associazione alpini ad un alpino che era ancora in armi. Mettiamo sempre più a contatto i giovani che ancora devono entrare nelle forze armate con i soldati in armi, e costoro con i giovani e vecchi che dalle forze armate sono usciti! Creiamo, onorevole ministro, tutta una famiglia di coloro che serviranno, che servono e che hanno servito la patria sotto il tricolore, in pace e in guerra, abbiano essi gustato la gioia della vittoria o assaporato l'amaro della sconfitta.

Molte cose sono state dette qui, dagli onorevoli colleghi dell'estrema sinistra e specialmente dall'onorevole Boldrini, contro le circolari del ministro e contro determinati atteggiamenti di alcuni comandi e di alcuni comandanti. L'onorevole Boldrini ha detto: «avete paura di noi comunisti»? Ebbene, sì: abbiamo paura, come si ha paura del nemico! Io vorrei dire che non ci si deve meravigliare o rammaricare se il ministro

ha dato quegli ordini e se i comandi si sono comportati in quel modo; se vi è un accorramento e un rammarico, che noi si debba esporre al ministro, è che siano uscite dalle caserme e dai comandi lettere che dovevano essere invece riservate soltanto ai comandi, e che non si sia provveduto a punire i colpevoli. Io dichiaro che i comandi hanno fatto molto male a comportarsi in modo che queste cose potessero uscir fuori dalle caserme. Tuttavia sarebbe anche tempo di dire che noi siamo con i comunisti, quando si parla di riforme sociali; e che siamo pronti ad ascoltare tutte le voci che si volgono verso di noi. Ma il pericolo del comunismo per noi, in questo momento, non sta nel suo volto democratico, non sta nel fatto che i comunisti sono cittadini che votano. La realtà è che, anche se si istituisse, sotto il nostro Governo, un regime di tipo russo, il pericolo comunista rimarrebbe sempre, perché il pericolo comunista consiste nell'apparato comunista, che è un apparato clandestino e militare! I comunisti non agiscono in funzione di una politica sociale, di una politica interna; in questo momento essi agiscono e sono in funzione di una politica estera, che non è la politica della Repubblica italiana! Ecco perché bene ha fatto il ministro della difesa a far sì che coloro che sono comunisti non vengano assolutamente a contatto con i comandi e con le disposizioni che questi ultimi possono emanare. Io vorrei poi dire ai compagni comunisti qui presenti che noi non possiamo assolutamente fidarci del loro patriottismo, e che, quando essi gridano «viva l'Italia!», noi non crediamo a questo loro grido.

Gli onorevoli colleghi permetteranno che io porti qui alcune esperienze. Io ho fatto il partigiano in una zona particolarmente delicata e difficile: il confine orientale della nostra Italia, nelle province di Udine e Gorizia. Domenica scorsa l'onorevole Longo, in una piazza di Udine, durante un convegno dell'A.N.P.I., fece ai partigiani comunisti questo discorso: «Mentre eravate in montagna nel duro inverno 1944-45, Alexander emanò un proclama col quale venivate invitati a rientrare nelle vostre case. Il movimento partigiano crebbe nonostante e malgrado i comandi americani e angloamericani. Una simile forma di ostilità e la stessa lotta dovemmo sostenere con i rappresentanti jugoslavi. Anche costoro, fra i quali già serpeggiava in una certa forma l'orientamento nazionalista titino, volevano impedirvi di costituire le formazioni italiane. Ma qui i nostri comandi ottennero quello che

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

i governi italiani mai ottennero dagli anglo-americani. Ottennero di costituire liberamente formazioni su tutto il territorio italiano; ottennero di far trasferire in Italia gli ex militari italiani di Jugoslavia; ottennero il riconoscimento del principio di nazionalità per la fissazione dei confini, successivamente rimandata a dopo la guerra; ottennero di costituire comandi unici superiori di coordinamento, dove esistevano formazioni dell'una e l'altra nazionalità; ottennero che i problemi sorti dopo venissero risolti in collaborazione. Tutto questo è stato ottenuto dai partigiani friulani, e non dai vari governi. E si vuole accusare i «garibaldini» di non aver perseguito e conseguito un risultato patriottico? Chi fa di tali affermazioni merita solo disprezzo». E soggiunse l'onorevole Longo: «Tito è diventato il beniamino degli imperialisti americani, perché si presta a fare da avamposto alla preparazione dell'aggressione contro l'Unione Sovietica. Quelli che sminuiscono i meriti e la portata della vostra lotta favoriscono le manovre contro l'italianità di Trieste, favoriscono il sacrificio di Trieste all'ambizione di Tito».

Questo disse domenica scorsa l'onorevole Longo. Ma io ho qui alcuni documenti del 1944-45. Vi leggo una lettera autentica del federale comunista (di allora) di Udine, il compagno «Franco», che, dopo aver elencato alcune situazioni partigiane del momento, così scriveva ai due comandanti garibaldini «Sasso» e «Vanni»: «I compagni di Monfalcone e di Gorizia sono disorientati, si volgono insistentemente alla nostra federazione, per avere direttive in proposito. Ho avuto riunione con quei compagni responsabili. Mi hanno detto così: 1°) secondo i compagni sloveni, tutti i compagni italiani della Venezia Giulia dovrebbero dipendere dal partito sloveno; 2°) tutte le nostre formazioni dovrebbero dipendere dal IX *Corpus*; 3°) pongono fin da ora il problema territoriale di delimitazione dei confini; 4°) secondo i compagni sloveni, a detta dei compagni che vi dicevo, dobbiamo fin d'ora, come comunisti italiani, dare tutto per realizzare con i compagni sloveni il primo, il secondo e il terzo punto». La lettera poi così prosegue: «Tramite la federazione di Udine arriveranno queste direttive nuove. E cioè: 1°) perché il nazismo è sull'orlo dello sfacelo; 2°) per la necessità di sottrarre più territori possibili dalle mani degli stessi inglesi e di non farsi disarmare».

Quindi, secondo l'onorevole Longo, i «garibaldini» e i comunisti avrebbero difeso l'italianità di Udine e della Venezia Giulia; però,

nel 1944, si diceva che più territori si sottraevano agli inglesi, e cioè all'Italia, e più si poteva operare per far trionfare il comunismo e non farsi disarmare. Questo pensavano allora!

Ho altri documenti della stessa epoca, sullo stesso argomento. Cito lo «Schema di un'ora politica» della divisione Garibaldi-Natisone, in cui si dice che tre sono le soluzioni per Trieste: o annessione all'Italia, o indipendenza, o annessione alla Jugoslavia. E assicuravano allora i compagni comunisti che l'unica soluzione che i «garibaldini» e i comunisti dovevano appoggiare presso le formazioni e presso le popolazioni era quella dell'annessione di Trieste a Tito e alla Jugoslavia, perché solo così si sarebbe realizzata la libertà e la indipendenza di quel territorio. E v'è tutto un florilegio nei giornali clandestini partigiani di allora su queste cose.

Ecco, per esempio, «Italia e italianità» dal *Nuovo Avvenire*, che si stampava a Trieste il 22 maggio 1945, subito dopo la liberazione: «È questo uno svisamento nel presentare lo stato reale delle cose, in uso in Italia già da ottanta anni, a scopo propagandistico e particolarmente di eccitamento ed esaltazione della gioventù. Che cosa è dunque l'«italianità»? È il manifestarsi esterno di un modo di vita nelle faccende quotidiane, e della vita intellettuale e culturale del popolo italiano o di una frazione di esso, per cui comunemente parla l'italiano, mantiene scuole, teatri, istituti di cultura italiana; nelle località da esso abitate abbondano le insegne di uffici e di negozi in italiano, e in italiano si prega nelle chiese; e rappresentanti del popolo italiano siedono nelle assemblee amministrative e politiche. Vi può essere una «italianità» di maggioranza o di minoranza, rispetto ad altri gruppi etnici, locali, circondariali, ecc. Ora, io domando a qualsiasi italiano delle nostre terre, che non abbia perduto il ben dell'intelletto sotto l'influsso di idee ultranazionaliste oppure si sia abbandonato al più nero pessimismo disfacitore di ogni sensato ragionamento, se sia possibile che noi, italiani, in seguito alla nuova situazione politica prodottasi, si debba perdere questi preziosi beni dell'«italianità» che già possediamo. Giammai! La costituzione democratica ce li garantirà per sempre» (attenzione: qui si parla della «costituzione democratica» jugoslava!). «S'intende, questi beni e diritti «nostri», non l'onnipotenza, che il fascismo si era arrogato, di sopprimere ogni elementare manifestazione della personalità nazionale dei nostri conterranei slavi! Del

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

resto, risaliamo un po' i tempi passati. L'abbiamo letto e sentito ripetere le mille volte, come, durante il tempo del cosiddetto « servaggio austriaco », malgrado la pressione teutonizzatrice del governo di allora, malgrado la forte immigrazione slava voluta dal governo stesso, e malgrado gli allettamenti economici volti a legare agli interessi austriaci le preminenti personalità italiane, queste nostre terre conservarono intatta la loro « italianità », cioè l'aspetto e lo spirito per cui a qualsiasi straniero, il quale qui giungesse, le nostre città e cittadine apparivano essere italiane. Se ciò fu possibile allora, perché non dovrebbe esserlo nel futuro, quando le nostre città e cittadine riavranno, potenziate, le loro istituzioni democratiche popolari? Pertanto, è un'asserzione palesemente falsa quella secondo cui la conservazione dell'« italianità » di queste terre dipende dalla permanenza qui dello Stato-Italia. Invece la conservazione dell'« italianità » molto dipenderà dall'attività che i cittadini italiani stessi vorranno svolgere in suo favore, secondo le libertà democratiche, con assolutamente piena lealtà d'intendimenti, ripudiante qualsiasi velleità irredentistica o di sopraffazione delle minoranze slave entro i nuclei maggioritari italiani ».

Questo si scriveva allora, ed è interessante e umoristico leggere oggi che cosa i « garibaldini » e i comunisti scrivevano il 2 giugno 1945: « Tito! Come avesti tutta la nostra fiducia nella lotta di liberazione, della quale tu eri, oltre che il condottiero, il simbolo; si che ci dicemmo partigiani di Tito, e la tua lotta fu la nostra lotta, e la nostra vittoria fu la tua vittoria, e così ora, quando il perenne avversario attenda alle conquiste di questa nostra lotta, noi vediamo ancora in te « colui che ci difende a viso aperto », e siamo certi che con te vinceremo ancora ». Tito — con parole tolte all'italianissimo Dante — è il difensore « a viso aperto » dell'italianità di Trieste! E l'articolo continua: « Nulla è in questa nostra passione, assolutamente nulla di quel supino accettare la volontà del padrone, che fece fino a ieri sembrare i popoli compatti dietro i dittatori fascisti; nulla vi è, assolutamente nulla di quel meschino incensare i tiranni ch'è proprio di masse deboli, corrotte e assoggettate. No; noi ti seguiamo perché tu ti sei imposto alla nostra volontà, e sei tu uno e il popolo uno, ma ti seguiamo perché tu interpreti e realizzi la nostra volontà, perché tu sei del popolo e il popolo è con te, non sotto di te. Chi non comprende questo e ci crede servi, è lui stesso incapace di essere

altro che servo, e ci misura col suo misero metro. Noi invece abbiamo, da uomini liberi, scelto la via che abbiamo visto essere la giusta, quella che conduce alla vera libertà e alla vera giustizia, e su questa via tu sei stato il più capace a condurci verso la mèta. Guidaci ancora fino alla completa vittoria. Tu sai ciò che vogliamo e con te l'otterremo. E se coloro che vorrebbero frapporre ostacoli sul nostro cammino ritengono di offenderci dicendoci « uomini di Tito », sappiano che non aspiriamo ad alcun più degno appellativo, e che non ci fanno alcun torto, ma un grande onore a chiamarci così, accomunandoci a quello che è il nostro migliore compagno. Perché, questo, solo questo tu sei. Ma è tanto! ».

Questo scrivevano i comunisti e i « garibaldini » di allora. Io vorrei che coloro, i quali pensano che possiamo ancora permettere loro di entrare nelle nostre forze armate e di sapere quello che il Governo ha intenzione di fare, ricordassero e meditassero quanto i comunisti scrivevano allora. Non sono cambiati per niente, anche se l'onorevole Longo l'altro giorno ha detto — contro i documenti e gli atti — che i « garibaldini » del Friuli hanno difeso l'italianità di Udine, di Gorizia e di Trieste.

E vorrei dire anche ai colleghi comunisti che essi niente hanno a che fare, in questo momento, con la nostra politica. Essi hanno a che fare con un'altra politica, che è quella di uno Stato che ci è per lo meno straniero e, forse, avversario e nemico.

Mi dispiace, anche, che non siano questa sera numerosi in aula i colleghi dell'estrema destra, perché essi hanno parlato contro il ministro della difesa a proposito di pacificazione, e dissero allora che bisognava che i traditori se ne uscissero dalle forze armate. Sarebbe tempo che i colleghi dell'estrema destra, quando parlano di pacificazione e di riconciliazione, pensassero che è assolutamente necessario, per addivenire in Italia ad una pacificazione vera, che essi la smettano di offendere ogni giorno, ogni volta che scrivono sui loro giornali, quella che fu certamente una delle più belle e splendite pagine della nostra storia recente, cioè la nostra Resistenza. Io credo che gli onorevoli colleghi dell'estrema destra debbano convenire che mai noi partigiani scriviamo sui giornali parolacce e insulti simili a quelli che essi adoperano nei nostri confronti. A leggere i loro giornali, noi siamo semplicemente una banda di delinquenti, di gente che sparava dagli angoli delle strade e faceva bombardare donne, bambini, ospedali, chiese e cimiteri.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

Leggevo l'altro giorno — e mi si permetta questa parentesi — in un giornale romano (a proposito di un convegno che si era indetto per la cosiddetta pacificazione, per ottenere che si liberassero dal carcere quelli che sono detenuti politici e si seppellissero, finalmente, le leggi speciali) che ad un certo momento si alzò una donna a parlare e a tradurre quello che aveva detto una autorità straniera; e — dice il cronista — « passò in mezzo all'uditorio un senso di commozione perchè quella donna era la sposa del comandante Borghese ».

Noi non abbiamo mai parlato di codeste cose, ma mi si permetta un ricordo personale. Novembre 1944: grande offensiva tedesca, cosacca e italiana della X Mas contro le formazioni partigiane del Friuli. In quella mattina del lunedì 27 novembre 1944, ad un certo momento, durante la battaglia, il comandante delle « S. S. » della provincia di Udine, maggiore Von Alvensleben chiese che dei comandanti partigiani andassero a parlare con lui. Scendemmo un altro comandante ed io per parlare con lui. Ci chiese che ci arrendessimo e che consegnassimo le armi: ci avrebbe lasciata salva la vita e permesso di tornare incolumi alle nostre case. Rispondemmo che dei soldati questo mai avrebbero potuto fare. Allora disse a noi, questo comandante tedesco delle « S. S. »: « Vi siete comportati finora talmente bene e da soldati che potete pur dire ai vostri che chiunque sarà preso con le armi in pugno e il fazzoletto al collo sarà trattato come prigioniero di guerra e non sarà fucilato ». E questo difatti accadde: i prigionieri « garibaldini » e osovani non vennero fucilati per il fatto di essere stati arrestati durante il rastrellamento.

Ma a Tramonti di Sotto dei « marò » della X Mas presero 10 nostri partigiani e nella piazza del paese li fucilarono. Quando leggevo che un senso di emozione era passato fra le donne del convegno, pensavo che qui a Roma vi è la mamma di un mio compagno caduto il quale chiese al capitano Morelli — dico anche il nome — della X Mas di essere fucilato insieme con uno di quei dieci perchè era il suo più grande amico e voleva morire con lui; e il capitano Morelli lo fece fucilare insieme con gli altri. Dopo questo eccidio il comandante Borghese andò a Tramonti di Sotto ad elogiare le sue truppe per l'ottimo comportamento. Queste cose noi non le abbiamo mai dette, onorevole ministro, ma vorrei che anche i signori del « movimento sociale italiano » si comportassero allo stesso modo. I comandanti Parri e Cadorna si fecero iniziatori al Senato di

una richiesta intesa ad ottenere previdenze per i mutilati ed i caduti della repubblica di Salò; noi deputati partigiani, in aula ed in Commissione, chiedemmo che anche i caduti di quella repubblica avessero l'onore militare della sepoltura, consci che il disprezzo per i vinti, tanto più se morti, è proprio dei popoli incivili e barbari; ma anche i fascisti di ieri e di oggi dovrebbero capire che lo stesso — e più grande — rispetto spetta ai nostri morti, ai nostri mutilati, ai nostri combattenti. (*Applausi al centro e a destra*).

Finché ciò non sarà tenuto presente da tutti, non potrà esservi pacificazione effettiva.

L'altro giorno un deputato dell'estrema sinistra, interrompendo l'onorevole ministro della difesa, ebbe a dire: « Voi non volete i comunisti, non volete i « missini »; forse volete soltanto i giovani dell'Azione cattolica? ». Andiamo piano, onorevoli colleghi, con i cattolici italiani! Non crediate che essi non sappiamo fare il loro dovere anche in guerra e che siano solamente pecore belanti ed oranti. In ogni occasione i cattolici italiani hanno saputo impugnare con onore le armi e assumersi le loro responsabilità. Non dimentichiamo che la prima Medaglia d'oro dell'altra guerra si chiamava Decio Raggi ed era un membro dell'Azione cattolica; né dimentichiamo che Damiano Chiesa era dell'Azione cattolica e che, in questa seconda guerra sono morti innumeri giovani cattolici come combattenti regolari, come partigiani e come cospiratori clandestini nelle file dell'antifascismo! Sapremmo ancora fare la guerra e rifaremmo i partigiani, non temete, se l'indipendenza e la libertà della nostra patria venissero offese!

— Pace, dunque, ma pace per tutti in un paese dove nessuno deve essere glorificato per il male che ha fatto alla nostra patria dal 1943 al 1945. Noi siamo disposti a dimenticare (siamo i primi, anzi), ma non vogliamo sentir dire che soltanto quelli che combatterono nella repubblica di Salò furono uomini di onore e degni delle nostre tradizioni. Se oggi siamo in una situazione di minor disagio in confronto di quanto avviene in Austria e in Germania, lo dobbiamo alla Resistenza italiana.

Infine, mi permetta, onorevole ministro, di chiederle una cosa, nella mia qualità di partigiano ed a nome di tutti i partigiani italiani. Facciamo finalmente la storia della Resistenza del nostro paese. Scindiamo e sceveriamo il male dal bene: sono state fatte molte cattive azioni, forse sono stati anche

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

commessi dei delitti dai falsi partigiani, ma i veri eroi della Resistenza hanno scritto pagine di autentico eroismo, di grande valore, di abnegazione e di sacrificio. È assolutamente necessario che le nostre forze armate sentano di essere le continuatrici del nostro Risorgimento ma anche le continuatrici di quel Risorgimento che è costituito dalla lotta clandestina e partigiana.

Debbo darle atto, onorevole ministro, di avere compiuto notevoli progressi nella educazione delle nostre forze armate dal 1945 ad oggi. Chi ha avuto modo di entrare nelle caserme nel periodo immediatamente successivo alla liberazione sa che cosa vi accadeva e come la pensavano i soldati allora. Oggi, invece, nelle caserme si respira veramente l'amore per la nostra madre comune. Vorrei, tuttavia, che un poco di attenzione fosse ancora dedicata a noi, combattenti della seconda guerra mondiale. Si continua a parlare di celebrazione del 4 novembre; prossimamente, vicino al cimitero di Redipuglia, sarà costruito un altro monumento. Ma perchè dimenticare l'eroismo del soldato italiano in questa seconda guerra mondiale? La prima, è vero, fu vinta, ma non meno eroico è il soldato se viene colpito dalla sventura della sconfitta, se è costretto a combattere ed a morire per una causa non giusta. Bisognerebbe dirlo chiaro questo agli italiani, anche perchè troppa gente si vanta di aver fatto cadere il fascismo e di avere, così, fatto trionfare la libertà e la democrazia: quelli che stavano a Mosca o a Parigi o in America, quelli che stavano in galera e quelli che hanno cospirato. Ma sarebbe tempo di dire che il fascismo è morto sotto il peso dei morti, dei mutilati e dei feriti di questa seconda guerra mondiale; se non vi fossero state tutte le sventure nelle quali ci ha trascinato il fascismo, il fascismo non sarebbe assolutamente morto! (*Applausi al centro e a destra*). E allora bisogna che noi ricordiamo davvero questi nostri soldati, che li riinnestiamo anche nell'Associazione combattenti, che sembra oggi un'associazione di poveri vecchi riandanti col ricordo ai bei tempi passati! Si faccia questa nostra storia recente e si dica quali sono stati — per esempio — gli eroismi degli alpini in Grecia e in Russia! Possiamo forse dimenticare che gli alpini della Julia, tornati a casa dalle battaglie combattute in Grecia e in Russia, l'8 settembre ripresero i loro cappelli alpini e salirono i monti per fare i partigiani, perchè credevano di non aver ancora terminato di fare il proprio dovere?

Queste cose bisogna dirle all'Italia e agli italiani!

Vi sono oggi, nel mondo, due civiltà ancora in contrasto, ed io non credo che ci potremo — almeno per ora — comprendere, checchè ne dica l'onorevole Ambrosini. Siamo su due piani completamente diversi. Permettetemi una citazione tratta da una commedia che ha vinto il premio Stalin, *La lega meravigliosa*. Piltia, il protagonista, si rivolge ai pionieri e dice: «Grazie, futuri commissari del popolo! Muoveremo all'assalto del mondo! Una volta un piccolo caporale divenne imperatore e conquistò tutto il mondo, ma ciascuno dei nostri piccoli tamburini è più grande di lui. Egli conquistò territori: noi abbiamo conquistato la storia. I caporali ci verranno addosso, senz'altro ci verranno addosso, e allora vedranno chi siamo noi! I nostri aeroplani si leveranno sulla vecchia terra e la sfioreranno radendola. È tempo di radere la vecchia barba del capitalismo! Cantando noi muoveremo contro di te, vecchio mondo! Forse io morirò, ma fino a quell'istante continuerò a cantare! Io voglio essere il tuo tamburino, mio giovane paese!»

Questo è lo spirito della «pacifica» Russia, onorevoli colleghi! Lo spirito italiano è diverso da questo. Noi pensiamo alle forze armate e alle armi, ma vi pensiamo con amore e timore insieme, e preghiamo Iddio che non venga mai quel giorno in cui dovremmo adoperarle! Perchè noi siamo sempre gli eredi — mi si lasci dire — di Roma, gli eredi dell'insegnamento dei romani e del cristianesimo; ed è ancora vero, oggi, quanto affermava Livio e fu ripreso, nell'ultimo capitolo del *Principe*, da Machiavelli: *Iustum est bellum quibus necessarium, et pia arma quibus nulla nisi in armis relinquitur spes*! (Livio, IX, 1): prenderemo le armi solo quando non ci rimarrà alcun'altra speranza, se non nelle armi; per difendere la nostra civiltà e la nostra libertà! (*Vivi applausi al centro e a destra — Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Geuna. Ne ha facoltà.

GEUNA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signori del Governo, è spiacevole dover parlare al termine o quasi della discussione, in quanto, per poter architettare, non dico proprio un discorso, ma anche un modesto intervento, necessariamente si deve sconfinare in argomenti già trattati. Perciò il signor Presidente e gli onorevoli colleghi vorranno scusarmi se nel mio dire non potrò fare a meno di accennare a punti che altri onorevoli colleghi hanno già posto in rilievo.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

Altro disappunto, assai più notevole, è costituito per me dal fatto che quasi totalmente (e lo dico con tutto il rispetto per gli onorevoli rappresentanti dell'opposizione) i colleghi dell'opposizione mancano oggi dall'aula. E dico che questo costituisce per me un disappunto in quanto non è nel mio stile e nelle mie abitudini battermi in posizione di preminenza rispetto ad avversari che abbiano come stile o come pratica politica quella di aggredire le minoranze indifese. Perciò il mio attacco, perché tale è quello che condurrò, con onestà di intendimenti e lealtà, a un certo modo di concepire la vita, non dovrà risuonare agli orecchi degli avversari come un attacco che sia stato condotto approfittando della loro assenza, dato che ciò non accade per mia volontà.

Onorevoli colleghi, in regime parlamentare il Parlamento è l'altoparlante della coscienza e della volontà della nazione; altissimo, nobilissimo altoparlante. Ed oggi la coscienza nazionale sente in sé profondissime due esigenze fondamentali e urgenti. La prima è la propria sicurezza, la sicurezza fisica del proprio vivere quale ente costituito in nazione, in Stato; mentre la seconda, urgente e fondamentale, coonestata a questa necessità fisica di vivere, è il problema economico, nel suo senso più lato; postulata, l'una esigenza (quella della propria sicurezza), dalla situazione internazionale che sovrasta, e conaturata, la seconda (quella del problema economico), alle vicende tristissime della passata guerra e al dissesto economico totale provocato al nostro paese dall'infuato regime. Ora, questa duplice esigenza, pone oggi l'accento particolare sul problema della difesa (difesa esterna e difesa interna) ch'è condizione primaria per la vita della nazione, per la sua sicurezza, indipendenza, libertà (libertà conquistata a prezzo carissimo, a prezzo che ha voluto dire sangue, lacrime, vedovanze, bimbi orfani (che sono realtà vivente nel nostro paese), e patrimonio formidabile di valori umani, di valori familiari, di valori nazionali). Condizione primaria — dicevo — di tutto ciò è che questa libertà non venga menomata nemmeno nel singolo cittadino, che costui non venga tradito in questa sua attesa. Oltre questa esigenza, vi è quella della tranquillità di vita cui ha diritto qualunque creatura umana, qualunque sia la sua concezione filosofica della vita, sia che creda, come noi cristiani, a un bene più alto, sia che informi il suo vivere ad una concezione materialistica: tranquillità fattiva di opere, di giustizia, di conquiste sociali. Ciascuno deve poter tra-

scorrere la sua vita, curare i suoi affari, i suoi negozi, i suoi doveri in tranquillità, in cordialità, senza che sempre incomba la mancanza di lavoro, di pane, e, cosa più grave, il pericolo per la sua vita stessa a causa di una forza, che trascende la sua resistenza, quale è la guerra.

Quindi, il problema militare della difesa del paese nulla ha di bellicistico o di belluino, perché il Governo non è un complesso di gente che non abbia senso pratico, che voglia travolgere se stesso, travolgendo prima chi è al vertice della piramide e poi tutta la nazione in una tragedia che ripeterebbe gli errori, i drammi, le inutilità dei sacrifici che negli ultimi decenni hanno sconvolto il nostro paese.

Si tratta di esigenza di difesa e, se la lingua italiana ha ancora un significato, il senso della parola «difesa» è ben chiaro né possono mutarlo i giuochi di parole degli avversari.

Questo problema sostanziale e vitale di difesa si articola in tre aspetti distinti e conseguenti l'uno all'altro: 1°) una realtà storico-politica della immanenza, oggi non più confutabile storicamente, né per teoria, di una aggressione da oriente; in potenza questo pericolo oggi induce chi ha senso di responsabilità a tenerne altissimo conto per non essere giudicato domani stolto e responsabile da chi attende da lui la vita e la sicurezza; 2°) conseguente, naturalmente, a questa immanenza di pericolo, l'innesto del nostro paese nel patto atlantico per trovare in questo dispositivo difensivo la solidarietà con altri popoli che, poveri ed indifesi, da soli, per la modestia dei mezzi, non potrebbero reggere a un urto; 3°) ultima conseguenza di questa catena di esigenze, la necessità, derivante logicamente, per parte nostra, di apprestare, nella solidarietà comune di difesa atlantica, i mezzi nostri per la nostra difesa.

E quale uomo di coscienza, di buona fede (non mi appello ad altro, perché qui non giuoca l'ideologia, il colore bianco, rosso o verde) potrebbe inficiare questo diritto naturale (anzi, più che diritto, dovere) di difendere coloro che attendono tale difesa per parte di un Governo democraticamente eletto attraverso un libero Parlamento, in libere elezioni, dalla volontà di un popolo? Il Governo deve compiere il compito per cui è stato eletto. E allora ecco dove viene l'argomento di battaglia (siamo del resto dinanzi al ministro della difesa, che ha alle sue dipendenze delle persone che devono ben parlargli di piani di battaglia!)

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

A questo punto, dinanzi alle critiche dell'opposizione, non posso che rilevarne la contraddittorietà; e dico opposizione, presa *in toto*, pur con tutto il rispetto per i colleghi dell'opposizione che ancora pensano con un loro cervello e che, pure inquadrati in un organismo politico che li chiude in una disciplina coattiva che noi non conosciamo, conservano tuttavia una indipendenza di giudizio e di critica.

Noi abbiamo sentito sostenere dall'opposizione dell'estrema sinistra che il nostro armarsi è in funzione bellicista, provocatoria, aggressiva; e che armando noi provochiamo gli altri. Quindi, questa povera e piccola Italia (povera di mezzi, non di ideali, perché di questi ne abbiamo da vendere) dovrebbe astenersi da tale atteggiamento.

Invece l'onorevole Azzi che, pur essendo dell'opposizione, non è legato a quel vincolo di dottrina imposto per comando a bacchetta, e che ha parlato da italiano e da soldato (gliene do aito con gioia), sostiene che anche le spese straordinarie stanziato non servirebbero, in caso di deprecato conflitto, a risolvere la questione.

Allora io osservo: se siamo così deboli — come viene detto dall'onorevole Azzi — chi e come potremmo aggredire? e quando? Se invece non siamo così carenti, se siamo così bellicisti da profondere miliardi in cannoni sacrificando il popolo affamato, allora dov'è questa debolezza per cui non possiamo pensare alla difesa? La differenza è una sola: l'onorevole Azzi, il quale è un soldato e un gentiluomo, si preoccupa, dal punto di vista politico, che, inseriti noi nel patto atlantico, se sopravvenisse il dramma di una nuova guerra, noi porteremmo inevitabilmente il peso della solidarietà comune senza che il nostro apporto materiale sul piano bellico fosse sufficiente a garantirci dalle conseguenze di tale guerra. Altri colleghi di opposizione invece vedono con rabbia — mi si consenta il termine poco parlamentare — che noi, giorno per giorno — faticosamente, nonostante tutti gli intralci legali e illegali che essi frappongono alla nostra azione, ed inseriti nel patto atlantico — si possa sfuggire al giuoco di divenire facilmente una colonia sovietica. D'altronde questa non è una polemica che possa essere contestata; ma è consequenzialità logica dei comunisti.

Senza rifarmi all'esposizione dell'onorevole Bavaro, vorrei citare un piccolo episodio, che oggi sanno anche i bambini e che è stato il dramma della nostra giovinezza.

Nel 1939, la Germania di Hitler — sottolineo: la Germania di Hitler — alleata della Russia, e proprio in quanto alleata della Russia, per la famosa teoria anche qui ricordata del generale Klausewitz (non avere le spalle scoperte su due fronti), attacca la Francia. Qui abbiamo un fenomeno internazionale, che non investe una ideologia alla quale oggi faccio queste critiche. Ed ecco che Thorez, capo del partito comunista francese, invita i soldati francesi a disertare, in quanto, in quel momento, la Germania di Hitler è alleata con la patria del socialismo internazionale (ed è lo stesso atteggiamento dichiarato ufficialmente da uomini responsabili, dai Pertini d'Italia, secondo cui, nel caso in cui l'Italia fosse disgraziatamente in conflitto con l'Unione Sovietica, essi torrebbero un atteggiamento contrario alla patria e favorevole allo straniero che aggredisce).

Ma la scena si capovolge. La Germania è in guerra con la Russia ed allora ecco il partito comunista francese gloriarsi di essere anch'esso *maquis*, ossia partigiano, non perché francese, ma perché il tedesco è ora nemico della patria sovietica. Ed allora questa linea storica è quella che ci porta a constatare, nella tesi dell'opposizione, non la preoccupazione che le nostre spese inficino un bisogno di riforme sociali, un bisogno cioè di dare maggior lavoro — quando invece il lavoro, quelli dell'opposizione lo impediscono giorno per giorno, con gli scioperi a singhiozzo, con gli scioperi a catena, con gli scioperi a spillo — ma la volontà criminosa di impedire che il paese difenda la propria indipendenza e libertà. È inutile allora accusare il Governo per come questo crede di spendere i propri esigui fondi; è inutile allora farsi paladini di un falso pacifismo!

Ma veniamo alla realtà storico-politica e vediamo come essa oggi si presenta. Da quando studiavamo sui banchi di scuola e fino a pochi anni or sono, l'Europa conosceva — e la storia, la lingua, i costumi, la natura stessa di diversa origine configuravano, specificatamente e distintamente — una Lettonia, una Polonia, una Lituania, una Estonia, una Cecoslovacchia, una Romania, una Ungheria, una Bulgaria: tutti Stati liberi, Stati indipendenti, Stati sovrani, con liberi parlamenti, ove reggevano la cosa pubblica socialisti e contadini.

Onorevoli dell'opposizione, dove sono ora questi Stati, questi enti sovrani, amministrati a conduzione socialista da uomini indipendenti? Sono scomparsi! Dov'è la loro caratteristica etnografica, ma più an-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

cora storica e politica di popoli e nazioni? Ecco per cosa noi ci battiamo. Le nostre parole sono il frutto di una meditazione continua su questi problemi, che vogliono dire forse domani un rispondere collettivamente, con pieno senso di responsabilità dinanzi al paese, ad una chiamata così tragica come è quella della guerra. Noi non intendiamo scomparire dalla carta geografica o dalla scena storica dell'Europa come nazione libera ed indipendente!!

V'è di più: si è richiamata da quei banchi — e non saprei ora rilevare l'autore della citazione — la lilliale tesi dell'onorevole Nenni in occasione della discussione sul patto atlantico, e cioè la tesi di una nostra neutralità, la quale, conseguentemente alle premesse avverse a questo bilancio della difesa, dovrebbe essere neutralità disarmata. Ma sembra strano che noi si debba ripetere o si debba accennare a delle verità così lapalissiane, così semplici, che non costituiscono dei problemi neppure per gli uomini politici ma che l'umanità corrente sente ed avverte. Perché la storia oggi la si vive in un'esperienza personale molto più di quanto in tempi più pacifici non si potesse conoscere sui testi di studio. Oggi ognuno di noi porta nelle carni, nel sangue o nel cuore questa storia vissuta. Oggi le nazioni libere, e piccole, hanno il terrore della neutralità! Basta un esempio: a cosa hanno servito, nell'ultimo conflitto, al Belgio, all'Olanda, alla Danimarca, alla Norvegia, non il desiderio, ma la precisa volontà, la ferma dichiarazione, il diritto naturale positivo e politico, di essere neutrali? V'è un paese che appunto in relazione alla propria situazione, alle proprie contingenze, alle proprie esigenze di vita afferma, dichiara di essere neutrale: ebbene, esso viene spazzato appunto per questa sua neutralità che riaffermava fidando in quello che credeva fosse il rispetto di un principio fino allora osservato nel corso della storia. E non si parli della Svizzera! La Svizzera, che è modernissimamente agguerrita, tecnicamente perfetta nel suo apparato militare, non logorata da secoli di guerre e con una economia efficientissima, unicamente per questo suo assetto economico efficiente, attende una comune efficienza economica dalla nascente unione europea, per inserirvisi. Si tratta di dichiarazioni ufficiali fatte da rappresentanti legittimi della nazione elvetica. Perciò, anche in Svizzera, è questione di tempo; cioè essa attende che gli altri paesi europei più poveri, unendosi e completandosi vicendevolmente nelle proprie carenze rispettive, si portino al suo livello: non scende essa al loro attuale col-

farne le spese. Insomma, la «neutralità» non è più una questione di principio!

Oltre alla Svizzera, che potrebbe rappresentare oggi l'araba fenice in questo dramma delle nazioni europee, persino la vecchia forte Inghilterra, per metà almeno del suo schieramento politico, ha abbandonato o quasi la sua costituzionale tesi della *splendid isolation*, per cui noi abbiamo visto giungere dalle rive di quell'isola, che sembrava nemica costituzionale di intese con altri paesi, questa stessa istanza. Neanche la fortissima Inghilterra oggi, in quanto sola, si sente più garantita nel suo vivere di libera nazione.

E allora, da quanto sopra consegue che oggi l'esigenza prima e sostanziale è quella di esistere. Parlo di esistenza nel senso di «vita d'una unità organica di nazione, di Stato»: *primum vivere; deinde philosophari*. Soltanto sopravvivendo fisicamente come nazione, come Stato, come civiltà latina e cristiana, soltanto se liberi ed indipendenti, potremo continuare o portare a termine una azione sociale; allora solo avranno un senso il piano Fanfani, la riforma agraria, le conquiste delle classi più povere e diseredate!

Consentano quegli onorevoli colleghi che sono sempre così sensibili alle conquiste sociali, alla elevazione delle masse, a dare a questo nuovo mondo un nuovo volto di maggiore giustizia, per cui tutte le piccole cellule del grande organismo aventi un denominatore comune, qualunque esso sia — sia esso l'esser nati sotto lo stesso cielo, sia esso costituito da legami di parentela o da vincoli di storia — possano di questa terra fare una sede che consenta una vita degna, densa di contenuto umano; consentano, dicevo, che la realizzazione di ogni riforma sarebbe troppo poca cosa se domani il popolo italiano si sentisse grande per il solo fatto di aver mangiato quattro pagnotte in luogo di due. Occorre che questo benessere sia legato a una maggiore elevazione del sentimento, del cuore, dell'animo, affinché l'Italia possa continuare quella che è la sua tradizione e la sua storia: tutto un mondo di lavoro, nel quale, onorevoli colleghi, vorremmo avervi vicino, nel senso di collaborazione concreta; perché si fa presto a criticare, ma è difficile tradurre in realtà certe iniziative, in un paese ove non sia la pace. Ed unicamente su questo terreno di pace la nostra politica potrà attuarsi per garantire il lavoro a tutti.

A questo punto devo rivolgere ai colleghi della sinistra una frase molto dura, che si pone in ordine a quanto disse l'onorevole Nenni circa la mancanza di fiducia: nel

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

mondo orientale, in Russia, hanno arato persino i nostri cimiteri di guerra! Chi ha osato e potuto arare anche le ossa dei morti (cadaveri di uomini che erano morti, come i soldati russi, per fare il proprio dovere verso la patria), non rispetta le esigenze di vita dei vivi!

Ma v'è di più: tutti abbiamo letto delle parate militari imponenti nella Piazza Rossa di Mosca; perché mai non ci sono giunti anche i resoconti dell'opposizione e cioè dei socialisti russi, al parlamento di Mosca? Niente di tutto questo! Come mai i socialisti (che qui siedono con i comunisti e si considerano i veri socialisti) da noi, dove c'è il governo nero e non c'è libertà, urlano tanto contro gli armamenti e contro la guerra, allevano colombe e coltivano ulivi, ed in Russia, nel paese del socialismo — dicono essi — non aprono bocca? Forse perché anche gli ultimi socialisti eliminati da decenni, anche essi sono stati arati nei loro cadaveri di martiri della libertà fra le zolle di Siberia? Questa è la ragione per cui non è venuta una parola, non da parte democristiana o liberale, ma dal mondo socialista, che, secondo voi, in quel paese è realizzato?

E l'assurdo è che questa esigenza di difesa, così avversata dalla estrema sinistra, che ci fa apparire come guerrafondai esasperati, è postulata ed imposta proprio da quella realtà storica, geografica e politica conseguente all'atteggiamento di violenza e di aggressione di uno dei due blocchi che oggi dividono il mondo e cui l'opposizione, che qui si scandalizza per la parola «armamenti», è quotidianamente supina; di cui l'opposizione è coatta sostenitrice!

Qual'è la parte — e questa è storia, non gratuita polemica — qual'è la parte, che, dopo la guerra, invece di riconvertire le industrie di guerra in industrie di pace, invece di demolire le navi e di mandare a casa i soldati, invece di ridurre le costruzioni di guerra, come abbiamo visto farsi in occidente (in cui si è avuta una disintegrazione dell'apparato di guerra tale da trovarsi esso ora enormemente in ritardo); qual'è la parte che ha continuato a potenziarsi militarmente? Siamo forse noi? È forse l'America ed il mondo occidentale? Qual'è storicamente quel paese del mondo ove comandi il comunismo o ove esso, questa forma di pensare e di governo, non si sia affermato nel sangue, nelle persecuzioni e nelle deportazioni, sopprimendo l'opposizione con la violenza armata? Se poteste portarmi un solo caso, in cui la vostra ideologia si sia affermata per convinzione e volontà di po-

polo (che l'abbia accettata come la espressione più viva, più moderna e più efficace delle proprie aspirazioni e conquiste), allora io capirei che inibiste ad altri l'orrore e la ribellione, che questo vostro sistema comporta.

Ma — quando tutta l'esperienza storica ci mostra che una ideologia, la quale in se stessa postula necessariamente la guerra come unico mezzo per abbattere un mondo ritenuto vecchio e superato, si tiene sempre sul piede di guerra — per un governo responsabile di un libero paese e cui si può fare tutti i giorni (nella stampa, nel Parlamento, nelle piazze) la più ampia critica, il non vedere il pericolo o il rifiutarsi di affrontarlo sarebbe non soltanto stoltezza, ma un venir meno al proprio dovere verso la nazione.

E, passando al fronte della difesa interna, anche se specifico della prossima discussione sul bilancio del Ministero dell'interno (che è però sempre parte integrante di questo nostro della difesa in quanto questo nostro bilancio contempla anche l'arma benemerita per eccellenza, spina dorsale della nostra difesa interna), perché mai l'opposizione è tanto preoccupata del potenziamento dell'arma dei carabinieri? Io non sento in me alcuna ansia, alcun terrore e alcun turbamento, pensando che questa arma benemerita — la quale difende la mia casa, i miei beni, la mia famiglia — diventi più forte, più agguerrita. Perché dovrei preoccuparmi del rafforzamento di un corpo, che ha a suo vanto e al suo attivo tutta una serie di atti di dedizione al dovere, fino al sacrificio della propria vita? La storia di quest'arma è soltanto storia gloriosa di eroismo! Essa rappresenta la garanzia per il cittadino probò e onesto, ed è sempre stata il terrore soltanto di chi delinque, di chi non ha la coscienza a posto, non del galantuomo, sia esso socialista o liberale o di qualunque colore politico. Il carabiniere, infatti, non è lo spauracchio per chi professa una ideologia politica, ma il castigamatti di chi, della libertà consentitagli, anzi tutelatagli, approfitta per delinquere.

Perciò dico all'opposizione: basterebbe che da quei settori non si facesse scuola di istigazione a delinquere, non si esaltasse ogni giorno l'azione di sabotaggio, di pestaggio e di simili azioni criminali, e lo Stato non avrebbe, di conseguenza, il dovere di accrescere le forze dell'ordine, il dovere di potenziare questi benemeritissimi fra tutti i tutori delle pubbliche libertà e dei diritti dei cittadini!

L'altro giorno io già lo dissi: «Non ci incantate più: il vostro falso pacifismo non incanta più alcuno in Italia! Poiché voi qu;

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

fate gli scandalizzati per il riarmo e l'incremento dell'arma dei carabinieri, insorgendo contro gli stanziamenti del bilancio della difesa, voi qui belate parole mielate di pace: ma i « vostri » appena cinque giorni fa, nella mia Torino, all'« Aeritalia », in 150 (vigliaccamente come sempre, in cento contro uno) hanno assalito un libero lavoratore, Gervasio Chiosso. E si trattava di un operaio che lavorava al tornio, membro della commissione interna, cioè di quell'organismo che voi difendete e postulate nell'organizzazione interna della fabbrica per temperare le eventuali invadenze della classe padronale: era, quindi, anche un membro qualificato secondo una gerarchia a voi cara. E cosa aveva fatto? Egli, adempiendo a quello che era un suo dovere sindacale, aveva affisso un manifesto in cui era scritto: « A questo sciopero i liberi sindacati non aderiscono! ». Ora, se nella Costituzione è riconosciuta la libertà di sciopero, è sancito prima e come base fondamentale di tutto il nostro vivere sociale il diritto al lavoro. Anzi, la libertà di sciopero — in un organismo sociale — è lecita soltanto fin quando essa libertà non leda diritti degli altri membri, mentre il lavoro nella corresponsabilità e solidarietà del vivere moderno associato — è ad un tempo sacro diritto e dovere inalienabile! E solo perchè quell'operaio voleva lavorare i vostri lo hanno massacrato di pugni! E poi avete il coraggio di parlarci di pacifismo! Tacete: anche nelle province di Novara e di Vercelli in questi ultimi giorni i « vostri » hanno assalito e massacrato non dei duchi (a parte il fatto che anche i duchi hanno diritto di essere rispettati) ma degli operai, dei braccianti, e altri semplici lavoratori: quella gente che, secondo le vostre teorie, dovrebbe dominare sol perchè invece dei calli al cervello ha i calli alle mani! E perchè sono stati assaliti e bastonati e feriti? Perchè volevano tagliare il riso e portare a casa la paga necessaria per dare da mangiare ai loro bambini: gente che voleva soltanto e ne aveva il diritto sacrosanto, lavorare! E i « vostri », sempre in trenta contro uno! Infatti non si è mai verificato il caso di un comunista che da solo affronti l'avversario. In questo vi sarebbe ancora qualcosa almeno di umano. Invece si ha l'azione delle criminali squadre di pestaggio, che si spostano da un luogo all'altro per non essere individuate, e contro lavoratori isolati, incendiando i cascinali e distruggendo il pane di questa povera gente. Infatti il ricco, che passa nella lussuosa *Chrysler* ed ignora questi problemi per insipienza o per mancanza di responsabilità o perchè non lo interessano,

non ha bisogno di quel riso: quel riso mancherà a famiglie che da otto mesi speravano nel raccolto! E quando quotidianamente la nostra vita politica è ammorbata da questi crimini, come potete pensare che noi ci lasciamo incantare dai vostri manifesti di propaganda della pace, dalle colombe dipinte, dai rami di ulivo portati in giro? Ci credete proprio così ingenui? Perciò tacete! La parola « pace » sulle vostre bocche, è bestemmia! E non crediate che intendiamo prestarci al vostro giuoco, e che, mentre come maggioranza eletta liberamente e come governo legittimo e legale abbiamo il compito altissimo della difesa della nazione, si intenda consegnarvi nelle mani il paese che non vi vuole!

Tornando pertanto al problema della nostra difesa, la stessa non potrebbe effettuarsi soltanto sul piano esterno se ai nostri soldati si sparasse nella schiena, e se, dopo aver tutto abbandonato, madri, spose, figli ed affetti per difendere la patria, essi si trovassero alle spalle chi mina il loro sacrificio. E nel quadro più vasto del conseguente nostro inserimento nel patto atlantico, in questa solidarietà europea di popoli, che chiedono soltanto di vivere e non vogliono imporre ad alcuno i loro sistemi, il loro pensiero, è indispensabile e assolutamente necessario che noi, parte viva di questa collaborazione, approntiamo i mezzi idonei per difenderci.

E allora, consentendo pienamente con le osservazioni fatte dal nostro esperto e degnissimo presidente della Commissione della difesa, onorevole Chatrian, in rapporto ai tre diversi rami che costituiscono il dicastero della difesa: esercito, marina e aeronautica, io mi riferirò soltanto ad alcune voci del bilancio, le quali però, hanno sulle altre la priorità assoluta.

Oggi, con tutto il rispetto che si deve alla nostra gloriosa marina, è necessario, in considerazione del pericolo ad oriente, potenziare al massimo le forze terrestri e aeree, le quali sono le prime responsabili della copertura della frontiera orientale.

Affermato questo, mi preme pertanto esaminare la questione dell'efficienza del nostro riarmo sotto un altro profilo: uomini e mezzi. Per quanto riguarda il problema degli uomini, è superfluo che io ricordi che l'argomento è stato già ampiamente trattato da altri colleghi, come gli onorevoli Carron, Chatrian, Meda: io però vorrei riassumere e sostanziare la questione con una sola affermazione.

La relazione ne ha fatto cenno, ma purtroppo l'opinione pubblica, i giornali non possono rilevare tutta la consistenza di una rela-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

zione che è costata mesi di indagini, di analisi, di studio, per dare appunto al Parlamento uno strumento di discussione. Io credo che si possa dire, anche se per noi è lapalissiano, non fosse altro per l'opinione pubblica, che di questi 323 miliardi, 104 miliardi, un terzo del bilancio, sono spese extra istituzionali, funzionali, per il personale civile, stipendi, pensioni, fitti. Le sole spese per il personale ammontano a 120 miliardi, pari al 42,36 per cento delle spese funzionali previste, pari al 37,22 per cento dell'intero bilancio!

Ora, quando si parla del bilancio della difesa, si deve pur tener conto di questo volume enorme di spese riguardanti il personale, le quali sono necessarie per il funzionamento del dicastero stesso. Si parla spesso di diminuire le spese militari, e di dedicare maggiore cura alla scuola; e qui la demagogia giganteggia! Ma che forse 120 miliardi su 323 per spese di personale, e cioè il 37,22 per cento di tutto il bilancio, non hanno carattere anche sociale?!

Ma, mentre per il bilancio della pubblica istruzione le spese per il personale hanno un diretto rapporto col bilancio stesso, rappresentano la *conditio sine qua non* per l'insegnamento e l'educazione, in ordine oggi ad una esigenza di riarmo, il problema specifico non si imposta sul rapporto fra le cifre globali del Ministero della difesa e di quello della pubblica istruzione, ma si imperia sulle cifre che sostanzialmente riguardano il potenziamento militare che ci interessa.

Circa il trattamento degli ufficiali, poiché il problema è stato autorevolmente trattato dagli altri colleghi, mi limito ad aggiungere una raccomandazione. Vi è disagio in questa classe, degnissima come tante altre. Indubbiamente, chi sceglie la carriera delle armi lo fa per passione e sente il proprio compito come una missione, perché sarebbe un illuso l'ufficiale che si dedicasse a questa attività in seguito a considerazioni di carattere economico. Qualunque altra carriera gli darebbe più possibilità per l'avvenire, nel senso dello sfruttamento edonistico della vita. La passione che anima l'ufficiale è la stessa che anima il sacerdote e l'insegnante: essi sanno benissimo che una qualsiasi altra professione darebbe loro maggiori possibilità finanziarie.

Ebbene, la categoria degli ufficiali è avvilitissima. Essa non può ricorrere — e questo va ad onore della categoria stessa — agli strumenti che le altre categorie hanno per l'accoglimento delle loro richieste. Noi stessi non potremmo concepire uno sciopero di questa categoria.

La tranquillità economica è elemento indispensabile per questa categoria. Se l'ufficiale non vive in un clima di tranquillità economica, non potrà inculcare nei suoi soldati il senso del dovere, di amore verso la patria, quel complesso di virtù militari e civili che io non sto ad illustrare perché, ritengo, offenderei i colleghi. Noi oggi assistiamo al fatto che vi sono delle categorie che non hanno la stessa dignità, che danno un apporto meno notevole sul piano della gerarchia dei valori e che sono retribuite assai meglio della categoria degli ufficiali. Sono queste le vere ingiustizie sociali. Per di più, le altre categorie possono affacciare le loro rivendicazioni e, in casi estremi, adoperare gli strumenti necessari per l'accoglimento delle loro aspirazioni, mentre per i militari come già ho detto nessuna di tale possibilità esiste.

Le mie parole, onorevole ministro, vogliono essere una conferma della coscienza unanime di oggi e cioè che quello degli ufficiali è il problema di fondo del bilancio: i cannoni spariranno — se sarà necessario — e l'esercito funzionerà se questo problema sarà risolto e i quadri degli ufficiali saranno come l'anima del corpo che noi vogliamo ricostruire.

Ammissione alle accademie. Io non vorrei che i giovani che si dedicano alla carriera delle armi fossero quelli bocciati in altri concorsi. Non possiamo pensare che coloro che dovrebbero essere l'*élite* della nazione — e non abbiamo paura a pronunciare questa parola — coloro che dovranno essere di esempio agli altri nelle virtù civili e militari, siano persone che hanno dovuto scegliere questa strada perché non ne avevano trovata un'altra e, quindi, invece che la parte migliore del nostro paese siano gli scartati da altre possibilità. Perciò questa bandiera che i giovani non sentono più deve essere fatta nuovamente sventolare davanti ai loro occhi in modo che, al disopra di ogni nazionalismo esasperato sentano la bellezza meravigliosa di servire la propria patria per tutta la vita. Come è possibile, infatti, che chi ama la propria patria diventi nazionalista nel senso deteriore della parola? L'amor di patria è un sentimento naturale e legittimo. Se noi riusciremo a suscitare nuovamente questo sano sentimento dell'amor di patria nel cuore dei nostri giovani, facendo loro superare le passioni che li hanno divisi in questo triste scorcio di storia passata, se riusciremo a far loro sentire la patria come unità, in quel giorno non avremo più la crisi delle accademie, dove stentano ad essere completati quei posti che una volta non erano sufficienti all'affollarsi dei candidati.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

Vorrei ancora accennare all'onorevole ministro un particolare che ho rilevato da uno studio fatto nell'ambiente militare. Mi consentano i colleghi che legga brevemente: « Nei gradi militari il lavoro straordinario mensile può valutarsi a 45 ore feriali, 30 ore notturne e 15 ore festive. Perciò tenendo conto che l'indennità militare, comprensiva anche di altri compensi, non è stata raggiunta a 50 volte l'anteguerra, essa non ha avuto dal 1° novembre del 1948 benefici corrispondenti agli aumenti assegnati quali compensi al lavoro straordinario ».

A questo accenno, affinché sia ben chiaro come quello che nell'opinione pubblica corrente può sembrare un aumento dato ad una categoria, nella sua traduzione materiale per questa disparità di ragguaglio di un valore anteguerra al valore attuale, rappresenti non più un beneficio ma uno svantaggio per la categoria stessa.

E ritornando un momento a questo spirito generale del mondo militare, io vorrei riprendere una citazione di Mazzini portata dall'onorevole Boldrini: « La divisa non cancella il battesimo del cittadino ». No, onorevoli colleghi, non lo cancella, anzi lo sublima. E mi si consenta un parallelo di natura religiosa: per me la divisa è come la cresima per il cittadino: gli dà quel carattere completo per cui entra pienamente a far parte di quell'organismo che, se prima non gli ha chiesto di dare tutto se stesso, ora gli chiede tutto il suo apporto, fino al sacrificio supremo. Per questo la citazione dell'onorevole Boldrini ha avuto un'eco anche in questi banchi; ma in questo senso; non che la divisa militare sia al di sotto della dignità del cittadino, ma che la completa, la perfeziona.

E vengo a parlare dei sottufficiali. Basti un particolare: nell'ultima guerra un sottufficiale tedesco comandava una tradotta, là dove da noi era posto un maggiore. Questo piccolo particolare lumeggia la necessità che i sottufficiali siano adeguati ai compiti che in realtà si dovrebbero affidare loro. Non si deve più dire che la carriera del sottufficiale è una carriera da strapazzo. Questa categoria ha il bisogno e il diritto di sentirsi pienamente degna del posto che occupa, pienamente rispondente al ruolo che giuoca nella vita nazionale: pari cioè in dignità alle altre categorie e agli altri gradi. Ma soltanto dando a questo personale una maggiore cultura, una maggiore preparazione, un migliore trattamento, potremo esigere e pretendere che risponda agli scopi prefissi; e ciò anche concedendo loro delle condizioni economiche che consentano

di portare con fierezza quella divisa a cui è legato il loro pane. Perché, sperando e augurando all'Italia lunghi anni di pace (sempre se fosse possibile, a parte che la vita non ci consente questa facile illusione) per queste persone quella è la loro vita. Il sottufficiale confida nella carriera e spera in quel piccolo filetto che ogni tanto si aggiungerà sulle sue spalle e che vuol dire per lui, oltre che un modesto aumento di paga, avere raggiunto una meta agognata.

Questo problema umano è, con quello degli ufficiali, preminente — secondo me — nello sforzo per ridare alle nostre forze armate non solo la potenzialità tecnica e bellica, ma una potenzialità sostanziale nel suo apporto.

Tradirei il mio corpo se non accennassi brevemente anche alle truppe alpine e proprio perché alpino non ricordassi l'altra specialità, i bersaglieri. Io le chiedo, onorevole ministro, di rinnovare, quanto è possibile, insieme alla specialità degli alpini, portata alla piena integrità dei suoi reggimenti, anche i bersaglieri. Io credo che anche oggi, nella unità di armamento, di impiego, che andrà anche oltre i limiti nazionali e che porta a concepire un esercito coordinato fra popoli diversi, le caratteristiche morali di una « specialità » siano la forza viva che attinge alle tradizioni proprie, gloriose, che sprona a custodirle, a difenderle, a rinnovarne le gesta. Non si capirebbe il Risorgimento o non lo si comprenderebbe pienamente senza lo spirito dei bersaglieri.

Per queste ragioni, che sono di carattere squisitamente morale ma che hanno anche una ragione tecnica di impiego per l'apporto che, sia pure nel rispetto del sacrificio di tutte le altre armi, le specialità hanno saputo dare, io prego vivamente l'onorevole ministro perché abbia cura particolarmente delle « penne nere » e dei « cappelli piumati ».

Già l'onorevole Meda ha messo in particolare rilievo una questione alla quale io voglio associarmi. Egli ha chiesto che, data la carenza nella nostra vita militare di una preparazione post- e premilitare, conseguenza del trattato di pace, si stringano di più i vincoli fra le forze armate e il mondo in borghese. Oggi noi siamo in questa condizione: che un trattato di pace, che dovrebbe essere revocato in ordine alle stesse esigenze per cui oggi ci si chiede di partecipare ad uno sforzo comune qualora ci si dovesse difendere, ci impedisce per contro di preparare coloro che dovranno andare alle armi. Cosicché il cittadino arriva alle armi come un novizio e, finito il suo servizio militare, com-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

più il suo dovere, non può continuare ad essere aggiornato. Per cui oggi un ufficiale che fosse richiamato alle armi, anche se persona di ingegno, intelligente e capace, sarebbe completamente digiuno dei nuovi perfezionamenti e della nuova tecnica di guerra; e le capacità acquisite nelle guerre passate, forse, sarebbero tristemente nulle o inutili o, anzi, di impedimento per l'utilizzo di questi cittadini, perché essi non hanno potuto seguire il nuovo rapidissimo sviluppo tecnico e d'impiego.

Finché questo capestro determinato dal trattato di pace non ci consentirà di potere ufficialmente e legalmente continuare presso gli ufficiali e la truppa l'insegnamento che è necessario, noi cerchiamo almeno, nell'ambito delle possibilità consentite dalla nostra dipendenza dal trattato stesso, di alimentare i vincoli che legano coloro che rimangono a casa con coloro che compiono il proprio servizio alle armi. Si creerà così un avvicinamento tecnico e si avrà una conoscenza di quelli che sono gli strumenti che il paese ha per la propria difesa. Vi sarà così anche una comunità di sentimenti, e tutti i cittadini parteciperanno congiuntamente alla soluzione dei problemi di tutto il paese; e questa comunità di sforzi rappresenterà la base della ricostruzione nazionale.

Onorevole ministro, vorrei prospettare ancora una questione. Ho letto nella relazione un accenno nei riguardi della carenza di impiegati di ruolo e della onerosità dei salariati civili. Non è possibile prevedere, per questi impieghi di ruolo, l'assunzione di tanti meritevolissimi ex ufficiali, dei carabinieri o delle altre forze armate, che già appartennero alla famiglia del Ministero della difesa e che quindi sarebbero in grado meglio dei profani di assolvere al loro compito? In tal modo si potrebbero anche gradualmente sfollare i salariati che, evidentemente, costituiscono un peso morto per il Ministero della difesa e che incidono notevolmente sulle disponibilità che andrebbero invece adibite a scopi più utili e più attinenti a quelli del Ministero stesso. Noi dobbiamo alle volte discutere se è più necessario dare la precedenza al riarmo della fanteria o se dobbiamo impiegare una determinata somma in quel poco di aviazione che ci è consentito o nella marina, perché abbiamo una esasperante scarsità di fondi. L'eliminazione graduale di questi salariati permetterebbe l'utilizzazione di una somma notevole. Si intende che nessuno va posto sul lastrico e che pertanto tali salariati dovrebbero essere gradualmente

sfollati verso predisposte altre occupazioni più generiche, legate al piano di riassorbimento dei disoccupati: o, perché, ed è cosa più facile, il Governo non considera la opportunità di trasferire su bilanci di altri dicasteri — in ordine alla odierna urgente preminenza del fattore « difesa » che richiede tutta la disponibilità di utilizzo dei fondi — tali spese funzionali del personale civile? Per esempio, mettendole a carico del Ministero del lavoro?

E passo rapidamente a trattare di un argomento toccato dalla estrema sinistra con alti lai di protesta: l'ufficio « I ».

I comunisti si sono mostrati perfino scandalizzati della esistenza di questo ufficio e della sua attività. Non si permette ai soldati di leggere *l'Unità*, essi hanno tra l'altro lamentato. Ma, onorevoli colleghi, vorreste proprio che un governo responsabile, alle prese con lo stillicidio quotidiano dei vostri insulti e della vostra diffamazione, alle prese con la guerra sleale permanente che voi gli conducete contro, vi desse anche modo di penetrare nelle caserme per annullare tutta la sua azione? Io capisco che vi dispiaccia, ma mi meraviglio che voi possiate pretendere che il Governo si comporti diversamente. Vorrei vedere se foste al governo voi!

LOMBARDI RICCARDO. Guardi che cosa si fa in Inghilterra!

GEUNA. Onorevole Lombardi, non voglio farle il torto di ritenerla corresponsabile di una pretesa del genere, perché la ritengo intelligente e logico. È possibile pretendere che un governo non debba difendersi da attacchi quotidiani alla sua integrità, attacchi sistematici e dichiarati, tanto che l'estrema sinistra si vanta perfino pubblicamente di avere asportato delle circolari segrete dalle caserme e dei documenti recanti i piani di difesa? Sarebbe semplicemete ingenuo e stolto.

Una voce all'estrema sinistra. L'esercito non è il Governo.

SPIAZZI. L'esercito appartiene alla nazione, ma a quella nazione che ama la patria, non a voi. Voi siete i fuorusciti. Andate in Russia. Non dovrete avere nemmeno il coraggio di parlare. (*Proteste all'estrema sinistra*).

GEUNA. Ritenendosi, come io ritengo, che in uno Stato come il nostro, che ha un governo responsabile espresso dal seno di una maggioranza parlamentare che è stata eletta liberamente da un popolo sovrano (quel popolo sovrano che sempre l'estrema invoca quando le fa comodo), il cittadino chiamato a compiere il servizio militare abbia il dovere

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

di rispettare il suo governo, nessuno può pretendere che questo Governo consenta ai soldati di abbonarsi all' *Unità* per leggere ed imbevversarsi ogni giorno degli insulti (contenuti in quella stampa) contro il Presidente del Consiglio, contro i ministri, contro lo stesso ministro della difesa e contro i generali che li comandano! Sarebbe un assurdo giuridico e morale! Capisco che tutto ciò possa dispiacere all'estrema: e che noi ci armiamo e che i giovani cattolici, oltre che saper recitare il rosario, abbiano imparato, quali partigiani, anche a maneggiare il mitra, se e quando sarà necessario; ma pretendere che la maggioranza e il Governo vi diano lo strumento perché diseduciate questi soldati dal rispetto verso i loro superiori, è una pretesa assurda!

E vengo ora a parlare di un'accusa che è stata rivolta alle forze armate: quella dell'accaparramento di locali.

Sì, per ragioni di guerra, le forze armate sono state costrette ad accaparrare caserme e locali; e il collega Bima poco fa è intervenuto anche in difesa degli espropriati. Ma mi si consenta di far rilevare che, mentre in tempi normali di pace, con l'attrezzatura e gli organici dell'esercito del passato, un soldato aveva bisogno di una copertura di non più di 7-8 metri quadrati, oggi, con le attrezzature moderne e la motorizzazione di cui necessita un esercito moderno, si richiedono altri casermaggi, e la copertura per ogni soldato viene ad essere di circa 38-40 metri quadrati. Quindi, quelle caserme che un tempo bastavano per un reggimento normale di fanteria, e che sono state, in parte, distrutte dalle bombe o sono state occupate dalla polizia o da altri corpi, oggi sarebbero assolutamente insufficienti ai bisogni delle forze armate.

Dico questo non per fare l'avvocato difensore delle forze armate, che non hanno bisogno della mia difesa, ma per far presente un dato di fatto e per svuotare il contenuto di questo luogo comune della invadenza delle forze armate nel demanio pubblico.

A parte questo, occorre considerare che il cittadino che va sotto le armi è un civile che abbandona la sua casa e che deve conservare la sua dignità di uomo e i suoi diritti. Quindi, egli ha diritto di trovare una casa accogliente e capace! La caserma non deve essere la caserma nel senso deteriore, cioè quel grigio edificio ove i cittadini dovranno sopportare i famosi 12 mesi di *naja* e dove i nostri padri o noi stessi abbiamo passato 60-70 mesi di servizio. Deve essere invece un luogo che sia adatto allo sviluppo di quella fratellanza serena, cordiale, che deve regnare nelle forze ar-

mate, perché nulla affratella maggiormente due creature, anche se nate in regioni diverse, come le condizioni comuni di vita nella caserma e quindi l'esigenza di una decorosa, degna convivenza. È una fratellanza, per me, cristiana; per voi di sinistra sarà una fratellanza socialista; comunque, umana!

E allora, anche questo problema deve essere tenuto presente nella costruzione delle nostre caserme, affinché i nostri giovani, quando son chiamati in servizio militare, sentano di andare ad una festa, a compiere un nobilissimo dovere, che è un dovere più grande di loro, perché questi giovani escono appena dalle scuole e ben poco conoscono della vita; e sarà il compimento di quel dovere che li farà veramente uomini e cittadini completi.

CALOSSO. Ma perché dovrebbe essere una festa, onorevole Geuna?

GEUNA. Perciò, onorevole ministro, continui la sua ferma opera di difesa, anche interna, delle istituzioni militari nella caserma, perché il popolo italiano vuole che in quelle caserme italiane, dove è il tricolore, si respiri aria nazionale e italiana, non aria ammorbata dai vapori della *vodka*.

Desidero fare un accenno al problema delle ricompense al valore militare.

Quando io metto una mano in tasca e sento ballonzolare le due medagliette delle due legislature, penso alle vedove dei caduti decorati della massima onorificenza al valore e che hanno avuto una medaglia di latta dorata. Allora, onorevole ministro della difesa (e lo dico anche a lei, onorevole ministro del tesoro), questo problema assume un profondo significato morale. Io capirei — e non vorrei che questa mia affermazione apparisse di cattivo gusto — che fossero privati i deputati di questo segno. Ma questo segno, quale riconoscimento del valore del combattente, lo si deve dare anche nella sostanza; oppure si dica che la Repubblica, per le guerre passate, per la tragedia che vive, non ha la possibilità di dare una medaglia. Forse sarebbe meglio.

La prego di prendere in considerazione questa mia modesta richiesta, la quale non è che l'eco del sentimento di tutti i cittadini.

Ancora un particolare: vedendo il capitolo 154, noto che si parla di servizi di artiglieria e manutenzione. Lo stanziamento è di due miliardi. Il capitolo 155, riguardante i servizi del genio, porta un miliardo. Il capitolo 158, riguardante il servizio automobilistico, porta sette miliardi.

Questo piccolo appunto che ho messo, che ha carattere indicativo, era per confortare la mia premessa, il mio modo di concepire la

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

discussione su questo bilancio: nelle scarse disponibilità attuali (perché 50 miliardi potrebbero essere una certa entità, ma rapportati ai bisogni che abbiamo sono ben poca cosa) siano distribuiti i fondi con un criterio di utilizzazione massima, semmai in un settore solo. Si discute e si polemizza molto in Italia sulle nostre divisioni, sulle nostre dodici divisioni. Io dico: se non possiamo farne dodici, bene, facciamone sei, quattro, una, ma che quella unica sia una vera divisione, che, schierata a fianco di altre, alleate o dell'esercito europeo — se è necessario che l'Europa si difenda — sia agguerrita e capace di sviluppare una potenza di fuoco pari a quella della divisione di altra nazione che le sarà a fianco. È inutile costituire un velo di dodici divisioni, tanto per poter dire che le abbiamo, quando poi, al primo urto, questo velo difensivo verrebbe frantumato. Lo sforzo concentrato in una sola divisione darà a quella almeno il senso delle proprie possibilità.

Mi sia consentito rievocare un ricordo di guerra. Nulla era più deprimente per i nostri soldati dello sparare con il 47-32, pezzo anticarro di fabbricazione olandese ed acquistato dall'Italia, contro un carro armato, e vedere questo continuare nella sua marcia. Questi alpini, provati a tutte le tragedie, sentivano che non c'era più forza di combattente, che non c'era più spirito agonistico che reggesse, perché lo strumento loro affidato ed impiegato con perizia e bravura non era adeguato al loro sforzo. Oggi non ripetiamo questo enorme errore, facciamo invece che quell'organismo che stiamo creando sia veramente capace di garantire al nostro paese, nel settore in cui sarà impiegato, una certa difesa. Dobbiamo far comprendere che, per contribuire allo sforzo comune, abbiamo dato tutto, abbiamo compreso bisogni fondamentali, ma con serietà di impiego e con sostanzialità di risultati.

Mi risulta che di detti 50 miliardi sarà destinata un'aliquota per la motorizzazione dei carabinieri. Io ammiro molto i carabinieri; mi si consenta di denunciare l'assurdità di vederli compiere il proprio dovere, di giorno e di notte, ancora in bicicletta nel 1950! La bicicletta è un mezzo arcaico, inadeguato alle esigenze del loro servizio. Voglio, pertanto sperare che lo stanziamento disposto per i carabinieri serva ad accelerare la motorizzazione delle compagnie dei carabinieri.

Oggi la difesa è un problema di vita. Io non lo difenderei qui con tanta passione, se la difesa non fosse oggi il problema fondamentale per la mia nazione.

Onorevoli colleghi, mentre qui ci battiamo con le armi del metodo democratico per convincere quelli che pensano diversamente da noi, mandiamo, da questo Parlamento, il nostro pensiero più caro a quanti in divisa, sotto il segno delle stellette, distintivo nobilissimo e comune a tutti gli italiani, sotto le gloriose vecchie e le nuove bandiere, sono oggi l'espressione più baldanzosa e forte del nostro paese che vuol vivere e chiede solo di vivere, che sono la continuità della nostra tradizione, sono gli eredi ed i custodi del sacrificio di tutti i caduti sotto il tricolore — dai martiri del 1848 ai partigiani degli anni ancora vicini — in un secolo di storia!

A lei, onorevole ministro, non spettano da parte mia lodi né adulazioni; quello è il suo posto di dovere e null'altro. Sappia però che l'opera del ministro della difesa, quale indicatagli dal Parlamento, è voluta, è decretata dal popolo italiano, da quanti, militari o civili, sentono la patria come la realtà vivente del pensiero, del costume, della storia e della civiltà d'Italia. (*Vivissimi applausi al centro e a destra*).

Rimessione all'Assemblea di una proposta di legge.

PRESIDENTE. Comunico che il prescritto numero di deputati ha chiesto, a norma dell'articolo 40 del regolamento, che la proposta di legge d'iniziativa del senatore Italia, relativa alla istituzione di una Cassa nazionale di previdenza e di assistenza a favore degli avvocati e dei procuratori (n. 1530), già deferita alla III Commissione permanente, in sede legislativa, sia rinviata all'Assemblea. La Commissione, pertanto, riferirà alla Camera.

Si riprende la discussione bel bilancio del Ministero della difesa.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Roveda. Ne ha facoltà.

ROVEDA. Signor Presidente, onorevoli colleghi! Ancora una volta lo stato di previsione del Ministero della difesa è presentato a noi mentre è già operante da mesi.

I colleghi relatori, nella loro diligente relazione, hanno messo in evidenza che, per merito dell'ufficio del bilancio e dell'ufficio coordinamento amministrativo, questo stato di previsione si presenta con una maggiore chiarezza rispetto a quello precedente, in modo che è più facile seguirne i dati, esaminarlo e venire ai confronti fra i diversi capitoli. Io trovo

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

invece che anche questo stato di previsione, come quello degli anni scorsi, si presenta assai enigmatico, e mi associo pienamente alla osservazione che è stata già fatta da un altro collega, riferentesi, fra l'altro, agli 80 capitoli che sono stati aboliti o assorbiti da altri capitoli.

Per lo stato di previsione dell'esercizio 1948-49 ci fu fornita, a cura del Gabinetto, una copia di progetto compilato dal Ministero del tesoro, con diciassette tabelle molto chiare che a me facilitò l'esame. L'anno scorso, in sede di Commissione prima e poi durante la discussione generale, chiesi che quel progetto venisse ancora distribuito, ma invano. Anche quest'anno non abbiamo avuto che questo stato di previsione; e per poterlo esaminare diligentemente occorrono molti calcoli per i singoli capitoli ed il raffronto fra quelli delle varie forze armate, sì che necessiterebbe l'impiego di una calcolatrice. Faccio quindi presente la necessità che si tornino a distribuire documenti illustrativi per poter esaminare lo stato di previsione del Ministero della difesa con maggiori possibilità di orientamento e risparmio di tempo.

Comunque, tenuti presenti i venti miliardi in più di spesa di questo stato di previsione, rispetto a quello dello scorso anno, e aggiungendo i 50 miliardi già preventivati per altre spese di riarmo, ci troviamo di fronte ad un aumento di 70 miliardi che pesano sugli altri bilanci, pesano sulle richieste che in questi momenti di grave crisi economica vengono avanzate da tanti settori, dove masse di cittadini chiedono aiuti e provvidenze, dalle madri e vedove di guerra, le quali anche con gli ultimi aumenti hanno delle pensioni troppo modeste per non dire misere, ai pensionati della previdenza sociale (che sono oltre 1.600.000) che languiscono e chiedono urgenti provvidenze, ai disoccupati e alle popolazioni montane, le quali, come tutti sappiamo, vivono in condizioni che si fanno sempre più disastrose.

Dicevo che questi 70 miliardi pesano sugli altri bilanci. Lo stato di previsione, quindi, non rispecchia la reale consistenza degli oneri per la difesa, con i suoi 323 miliardi, più gli altri 50 miliardi, prima rata di quei 150 miliardi preventivati per il riarmo. Sono da tenersi poi presenti, come è stato già ricordato, le iniezioni del P. A. M., delle quali non si conosce il valore (è stato detto che saranno comunicate le cifre, naturalmente quando già sarà stato votato questo stato di previsione); ed anche gli stanziamenti cosiddetti invisibili, vale a dire gli inter-aiuti, di cui abbiamo

avuto, come indicazione, una vaga percentuale, rispetto ai materiali del P. A. M., percentuale che non dice nulla.

A quale scopo, dunque, addentrarci nell'esame di questo stato di previsione che rappresenta soltanto un'aliquota degli oneri per la difesa? Questo è il sistema: di metterci di fronte a uno stato di fatto, per cui non resta che passare, come tutti hanno fatto, a varie considerazioni, particolarmente di ordine politico, che sono state ampiamente sviluppate pure dai colleghi relatori i quali, anch'essi, ne hanno riscontrata la necessità.

L'onorevole relatore della prima parte della relazione l'ha iniziata con parole veramente nobili, le quali mi hanno subito avvinco, laddove fa una esaltazione del bisogno di pace per tutto il mondo e per l'Italia in modo particolarissimo e dove dice che, se fosse possibile sopprimere, addirittura, e non ridurre, le spese militari, forse si realizzerebbe la più grande conquista dell'umanità. Chissà perché l'onorevole Coppi ha messo quel « forse »: io lo abolirei, e dico che senz'altro si realizzerebbe la più grande conquista dell'umanità.

Ma a questo punto il relatore, afferrato dalle spire dei rapporti internazionali...

COPPI ALESSANDRO, *Relatore*. Che sono una realtà.

ROVEDA..... ha detto che gli Stati « democratici » sono costretti però a potenziare i loro apparati difensivi, sì che il bilancio appare già superato dagli eventi, e da quelli che matureranno (come corre!) poichè è necessaria la forza per scoraggiare i probabili aggressori. E qui mi sono scoraggiato anch'io, e come me credo si siano scoraggiati anche milioni di italiani.

Parla poi, il relatore, del sacro dovere della difesa della patria; è un concetto semplice e puro, che implica indipendenza, libertà, giustizia, concordia del popolo, dignità nazionale, quale risultante del rispetto della dignità dei singoli, mentre è in atto una politica interna che sempre più noi deploriamo, ed una politica estera di rinunzie e di servilismo.

Il tema da tempo è trattato con calore da tanti vostri quotidiani, ma io mi domando: i loro lettori sono così tardi a convincersi, oppure sono gli stessi scrittori che vogliono convincersene per primi? Sovente usate apostrofare, su questo tema, come fece recentemente l'onorevole Bavaro, quel settore dove brillano tre medaglie d'oro. Siete fuori strada, onorevoli colleghi; operate per la concordia nazionale, cercate di ricostituire la magnifica unità di spiriti dei comitati di liberazione,

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

modificate la politica interna ed estera, e non ci sarà bisogno di tante parole e di tanta propaganda. Il nostro popolo ha linfa generosa nelle sue gloriose radici secolari; la si sappia alimentare, non soffocare!

Il vostro argomento principe è la catena dei patti e degli impegni approvati dal Parlamento; per cui non si dovrebbe discutere. È un comodo argomento. E l'opinione pubblica non conta?

Nonostante le vessazioni, le diffide, le minacce, le intimidazioni, gli arresti, ed anche qualche processo, già 16 milioni di italiani si sono espressi contro l'impiego delle armi atomiche, ed implicitamente per la pace; non contano?

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GRONCHI

ROVEDA. Il Governo, che oggi non esprime il pensiero degli elettori del 18 aprile, si lascia avvincere nelle spire sempre più tenaci delle conseguenze dell'iniquo trattato di pace, degli sviluppi del piano Marshall, del patto atlantico e dei successivi impegni.

Gli antiveggenti capi della sinistra, ed altri non di sinistra, previdero e denunciarono tutto questo, mentre voi lo negavate e respingevate.

Due anni or sono, proprio di questi giorni, il presidente della Commissione di difesa, in un amplissimo intervento, fra l'altro diceva: « Pace e ricostruzione, supreme aspirazioni del provatissimo nostro popolo, fervido anelito di ogni uomo di senno e di cuore ». Magnifiche parole! Ed informava, come poco prima il vicesegretario della democrazia cristiana avesse pronunziato in un discorso queste parole: « Soltanto dalla pace il popolo attende prosperità. Non siamo disposti a fornire basi, né carne da cannone ad alcun imperialismo ».

COPPI ALESSANDRO, *Relatore*. Le ripetiamo anche oggi.

ROVEDA. A due anni di distanza, mercoledì sera, con tono fermo, l'onorevole collega prospettava l'eventualità di una guerra, rassicurando che la marina sarebbe in grado di assolvere ai suoi compiti, anche se la marina americana fosse impegnata in altro settore (non so che ne pensino gli ambienti della marina; l'ammiraglio Levi non dev'essere di questo parere) rassicurando per i compiti dell'aeronautica (non so se negli ambienti dell'aeronautica siano dello stesso parere; mi limito a ricordare la triste serie dei mortali incidenti che si verificano continuamente a causa delle condizioni degli apparecchi), mentre affer-

mava la necessità di potenziare l'esercito, per i compiti di ala destra del grande schieramento delle armate dell'esercito atlantico.

Su questa funzione di ala destra l'amico e collega Azzi, con la sua profonda competenza, ebbe a fare delle considerazioni molto assennate a mio parere.

Quale mutamento di opinione! Chi più rivoluzionario di voi?

Ma l'opinione pubblica? di quella aliquota che il 18 aprile era convinta, dando il voto a voi, di assicurarsi la pace ed il benessere, e di quell'altra aliquota, che si cullava nella fiducia che l'arma atomica fosse in possesso soltanto degli Stati Uniti?

Io esprimo un modesto giudizio, che compendio in due considerazioni: il comando unico dell'esercito atlantico certamente non sarà in mano di italiani. Il nostro esercito costituirebbe l'ala destra di questo grande schieramento atlantico, o le nostre unità sarebbero invece inserite in esso o addirittura frazionate? Ritorneremmo forse ai tempi di El Alamein, col dispositivo di Rommel che alternava le nostre unità alle sue, schierando i battaglioni fra i campi minati!

A proposito dei tedeschi, con la tragica esperienza che ha subito quasi tutta l'Europa, che pensano gli italiani del riarmo della Germania occidentale, riarmo che sembra indispensabile? Tuttavia, non sembra indispensabile a tutti: infatti, di recente ho avuto occasione di parlare con alte personalità francesi (uomini non di sinistra, intendiamoci), che concordavano con me nel non essere affatto convinte della necessità di riarmare la Germania. Le unità tedesche sarebbero naturalmente — è facile prevederlo — formate da moltissimi nazisti, quei nazisti, onorevoli colleghi della democrazia cristiana, che — ricordate — sulle cinture portavano scritto: *Hitler ist mein Gott*. Risurrezione delle divisioni naziste, risurrezione dei noti capi nazisti. La realtà minaccia di diventare romanzesca. Tutto è possibile, anche che le nostre unità possano tornare alle loro dipendenze, nel ricordo della scia vermiglia in cui tante nostre famiglie sono straziate, nel ricordo che hanno gli alpini delle divisioni che ripiegavano dall'Ucraina, nel ricordo delle stragi di Buchenwald, di Auschwitz e di tanti altri tremendi campi, nel ricordo dei fratelli internati nei campi di prigionia e fucilati per brutale malvagità, nel ricordo delle migliaia di nostri fratelli della divisione Acqui trucidati a Cefalonia per avere lealmente combattuto per la dignità nazionale, che si traduce in quel concetto che da tanto tempo i vostri giornali non fanno

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

che ricordare: sacro dovere della difesa della patria.

A tanto e forse a peggio potrebbe condurre dunque quella battaglia elettorale del 18 aprile, impostata particolarmente su un trattato accettato nella fiducia di contropartite, su un piano Marshall che doveva assicurare benessere e pace, senza legarci mai a patti politico-militari.

Inutile che mi soffermi sulle contropartite: lembi d'Italia strappatici, le colonie per le quali ci rifiutano persino di partecipare alla loro amministrazione, e quindi senza poter tutelare i nostri connazionali ed i loro interessi, Trieste (doloroso tasto), e l'esclusione dall'O.N.U.. Sempre beffati! A tutto ciò si aggiunga una crescente crisi economica e spirituale, i più urgenti problemi sociali (considerati dalla Costituzione) insoluti e l'impiego degli aiuti economici che ci viene rinfacciato.

Più cannoni e meno burro! chiedono l'onorevole Sforza e l'onorevole Pacciardi. Serviranno « più cannoni? ».

L'onorevole Boldrini l'ha rilevato con la sua sensibilità di eroico combattente della nuova Italia, con la sua profonda conoscenza della psicologia dell'anima popolare. I cannoni non serviranno, anche se fossero di più, se i combattenti, vale a dire la nazione, non avranno, come primo requisito, lo spirito che s'impone per il catastrofico conflitto che minaccia l'umanità. Evidentemente, questo spirito non potrà uscire dalle colonne dei vostri quotidiani che lo vorrebbero creare sulla base dei loro articoli.

Ciò premesso, ritorno un momento alla relazione: d'accordo, onorevole Guerrieri, che urgono provvidenze morali ed economiche, anche morali, per i quadri dei sottufficiali e degli ufficiali. Finora, però, avete resistito a molti disegni di legge che noi abbiamo presentato in proposito. Vedremo per l'avvenire che cosa farete. Sinora vi sono state soltanto molte parole, molte promesse a questo riguardo.

Onorevole ministro, io la invito a richiamare in servizio i sottufficiali, che in grande numero furono abbandonati e ingannati, scegliendone i capaci per assegnarli laddove occorrono.

I distretti ne hanno estremo bisogno, e sottufficiali della zona di Roma potrebbero essere assegnati anche agli uffici pensioni di guerra, che hanno grande necessità di personale competente.

Non so, poi, come si potrà rimediare agli errori compiuti nei riguardi della maggioranza degli ufficiali della riserva, fra i quali si annoverano gli ufficiali più esperti e prepa-

rati. Il male arrecato a questa categoria di ufficiali fu vivamente deplorato, in varie occasioni, anche dal senatore Cadorna. Ho già segnalato, in precedenti interventi, la necessità di una ben maggiore assistenza; di una maggiore cura per quanto riguarda il vitto e la paga per la truppa. Qualche cosa si è fatto o si promette di fare per quanto concerne gli alloggi per ufficiali e sottufficiali, ma sempre troppo poco. Avete creato una colonia marina, ma credo soltanto per gli ufficiali di Roma; avete creato una colonia montana, la quale è bene avviata, e va sviluppata; però dovrebbe essere rimosso l'inconveniente per cui, per turni di circa 200 ufficiali, sottufficiali e familiari, vennero inseriti ad esempio, in un solo turno, ben 13 generali e rispettivi familiari! A me pare che tale proporzione non sia giustificata, tenendo presente che della colonia beneficiano anche i sottufficiali. Chiedo che si ritorni alle nostre vecchie divise, come ho avuto occasione di dire più volte: in Francia permangono le divise tradizionali; e noi dobbiamo tenere presente che le divise in uso nel nostro esercito, di taglio anglosassone, non si adattano alla figura, al temperamento, allo spirito dei nostri militari, e rendendone antiestetici moltissimi, non possono che deprimerne lo spirito, mortificarli.

Ancora una volta ricordo che bisogna epurare i quadri, almeno dagli elementi troppo compromessi e che sono deleteri alla compagine dei quadri stessi e nei riguardi dell'educazione dei soldati della Repubblica.

Al capitolo VIII della relazione si parla della ricostruzione delle vicende di guerra, e a questa richiesta si associarono vari colleghi; e mi permetto di ricordare che io la feci esplicitamente l'anno scorso, perché sarebbe giusto che queste nostre glorie siano conosciute da tutti gli italiani, e particolarmente all'estero, e siano anche diffuse attraverso manuali e celebrazioni nelle scuole e nelle caserme. Bisogna fondere, infine, le forze armate con il popolo! Bando, onorevole ministro, a quei sistemi che sono illogici e controproducenti! Reagire alla diffidenza, non ferire la sensibilità del popolo che è tanto buono, tanto generoso e tanto leale, anche se qualcuno vuol dire il contrario!

Restituisca il Governo la compattezza al paese, nello spirito della Costituzione, e di riflesso si potrà fare pieno affidamento sulle forze armate, in qualsiasi evenienza.

Un settore dove c'è tutto da fare è quello dell'industria aeronautica. Attualmente, degli stabilimenti stanno chiudendo, con grande

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

nocumento per l'economia nazionale. Noi abbiamo degli apparecchi, come i B. Z. della Breda, superiori, sotto ogni aspetto, a quelli stranieri che le nostre società esercenti le aviolinee acquistano. Non mi spiego perché il Governo consenta tali acquisti, provocando così la chiusura dei nostri stabilimenti.

L'onorevole Guadalupi, fra i vari argomenti, ha parlato sulla traslazione delle salme dei caduti in guerra e delle vittime per eventi bellici. Dallo stato di previsione apprendo che sono stati assegnati 100 milioni per la traslazione delle salme che trovansi disseminate in Italia e 150 milioni per le salme da trasportare da territori non metropolitani. L'assegnazione è veramente irrisoria! Intanto, invito il Governo a riaprire i termini per la presentazione delle domande relative alla traslazione delle salme che trovansi in patria.

In questo campo stanno avvenendo delle cose incredibili. Cito un caso recentissimo. Una famiglia del settentrione, per ottenere il trasporto dalla Sicilia della gloriosa salma di un congiunto, si è dovuta rivolgere ad una ditta privata. Il padre del caduto, recatosi in Sicilia per assistere al recupero della salma, ha visto deporre senza alcun riguardo la bara sopra un autotreno, insieme a tante altre bare. Quando ha chiesto la data di arrivo della salma al suo paese, così gli è stato risposto: « Noi dobbiamo fare un lungo giro; adesso la salma è nostra e quando, fra qualche mese, arriveremo al vostro paese, allora essa ritornerà vostra ». Vi lascio immaginare lo stato d'animo del povero padre trattato in questo modo da uno speculatore senza riguardi e senza cuore! Se queste cose avvengono, la colpa è del Governo.

Per la traslazione delle salme da oltre confine, sappiamo che occorrono molti mezzi. Pensate però alle povere madri che inplorano le salme dei loro figli!

Errato è il concetto di destinare le salme ai cimiteri di guerra. Nei cimiteri di guerra devono essere messe solo le salme non riconosciute, o che nessuno richiede.

Cercate di risolvere questo problema. Conosco una madre che piange di continuo e si dispera. Essa vive solo perché spera di riavere la salma del suo bersagliere inumato a Tripoli. Il marito viene spesso a pregarci perché convinca la moglie che presto verranno decisivi provvedimenti del Governo. Il Governo deve provvedere.

PACCIARDI, *Ministro della difesa*. Vi sono migliaia di salme in Russia che non verranno mai in Italia!

ROVEDA. È obbligo morale del Governo la risoluzione di questo problema.

L'onorevole Guadalupi fece la proposta che quattro dei 50 miliardi stanziati per il riarmo siano devoluti per queste traslazioni: il riarmo degli spiriti non vale più di quell'altro?

D'altra parte, se ella, onorevole ministro, non potesse proprio distogliere nulla da quei 50 miliardi, si compiacca ascoltare una mia modesta proposta. Nelle condizioni economiche attuali, quando si fanno tanti sforzi per riuscire a far fronte ai molti bisogni, v'era proprio la necessità di creare il nuovo sistema di leva della selezione attitudinale? Con questo sistema si viene a spendere 18 volte più di prima, poiché mentre in una provincia le operazioni di leva implicavano una spesa di 500 mila lire, oggi essa è di almeno 9 milioni. Per 91 province si arriva alla spesa di un miliardo! Non discuto se il sistema sia o non sia buono. (Sono un po' diffidente verso queste iniziative che vengono dagli uffici delle eccelse sfere, e ne ho una vasta esperienza, come di quel nuovo voluminoso e costoso libretto delle note caratteristiche. Da tanti giudizi parziali, difettosi per il metodo prescritto, non scaturiva un logico giudizio conclusivo; sicché il libretto fu presto abolito). Ma, ripeto, non entro nel merito; mi limito a dire che in queste circostanze questo sistema costa troppo: per cui a mio parere si potrebbe ritornare all'antico, che ha sempre funzionato regolarmente. Si avrebbe così una notevole fonte per realizzare finalmente la traslazione delle salme, cui il Governo è moralmente impegnato. Nello stato di previsione, ai capitoli 133-134, sono preventivati 920 milioni e 576 mila lire per il nuovo sistema di leva; e la somma probabilmente supererà il miliardo, per operazioni che prima venivano pur compiute con regolarità ed efficaci risultati.

E mi avvio alla conclusione, che sintetizzo nel concetto opposto a quello sostenuto nelle recenti richieste degli onorevoli Sforza e Pacciardi, vale a dire: maggiore produttività e meno cannoni. Lo stato di previsione riguarda 323 miliardi, che rappresentano una aliquota degli oneri e degli impegni che vi state assumendo; oneri che si faranno certamente sempre più pesanti per adeguare le forze armate alla politica in atto. Pertanto voterò contro questo bilancio, analogamente ai colleghi di questo settore.

I crescenti impegni politico-militari, come destano la massima preoccupazione nei parlamentari dei grandi partiti di sinistra, ne destano in noi indipendenti di sinistra e in strati

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

sempre più numerosi del popolo italiano, compresi non pochi vostri elettori.

D'altro canto, già espressero estreme preoccupazioni uomini illustri, persone autorevoli non di sinistra. E allora non si era giunti ancora agli attuali impegni.

Ritengo sia opportuno rinfrescare la memoria. L'onorevole Orlando, nobile simbolo di fierezza e di dignità nazionale, avverso al patto atlantico, si astenne dal voto, solo perché — come spiegò — per particolari considerazioni non volle votare contro la politica estera del Governo, indipendentemente dalle persone responsabili di tale politica. L'onorevole Nitti, astenutosi dal voto in occasione del patto atlantico, di fronte agli sviluppi, allora ancora limitati, della situazione, votò contro la ratifica. Il compianto generale senatore Bencivenga votò contro il patto atlantico e contro la sua ratifica.

Se lo ricordino i colleghi della maggioranza, nella valutazione della situazione e dei pericoli incombenti sull'Italia, sulla umanità, sul nostro popolo, che non si lascia influenzare solo dal contegno delle sinistre, giacché altri condividono le nostre preoccupazioni! Tenete presente il supremo interesse dell'Italia, il diritto alla vita e alla pace di tutta l'umanità. (*Applausi all'estrema sinistra*).

SCALFARO. Chiedo la chiusura della discussione generale.

PRESIDENTE. Domando se questa richiesta è appoggiata.

(È appoggiata).

La pongo in votazione.

(È approvata).

Dichiaro pertanto chiusa la discussione generale.

Passiamo agli ordini del giorno non ancora svolti. Il primo è quello degli onorevoli Pertusio, Pallenzona, Viale, Lucifredi, Russo Carlo, Taviani, Gotelli Angela, Serbandini, Natta, Ducci, Rossi Paolo, Faralli, Manuel-Gismondi, Pessi, Novella, Minella Angiola, Barontini e Bertinotti:

« La Camera dei deputati,

considerato che è compito attuale di Governo affrontare e risolvere il problema della navigazione aerea civile, fissare una chiara direttiva politica in questo settore, creare le condizioni necessarie allo sviluppo del traffico nazionale aereo e all'inserimento del nostro paese nelle grandi correnti internazionali del traffico aereo;

considerato lo stato di grave insufficienza sotto l'aspetto tecnico strutturale dell'Italia

del nord, sia in rapporto alla distribuzione degli scali, sia in rapporto all'efficienza delle loro attrezzature e la conseguente necessità di inserire senza dilatorie esitazioni l'alta Italia in un sistema aeroportuale nazionale, adeguato allo sviluppo economico del paese e alle sue esigenze turistiche e commerciali;

considerato, in particolare, che la creazione di un caposaldo aeroportuale a Genova, porto di transito di passeggeri e di merci, non solo costituisce una esigenza regionale, interregionale e nazionale per la soluzione del problema della navigazione aerea, ma condizione essenziale per evitare il declassamento del porto di Genova e il suo superamento, nella competizione con gli altri porti mediterranei e del nord,

invita il Governo

1°) a predisporre, coordinare, realizzare, in esecuzione di un concreto programma per l'adeguato inserimento del nostro paese nel settore della navigazione aerea, i piani aeroportuali dell'alta Italia;

2°) in particolare, ad affrontare e risolvere, con la consapevolezza dei vitali interessi nazionali che sono ad esso inscindibilmente connessi, il problema del completamento dell'attrezzatura del porto di Genova sotto il profilo del collegamento aereo, mediante la creazione del caposaldo aeroportuale di Genova ».

L'onorevole Pertusio ha facoltà di svolgerlo.

PERTUSIO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la parte proemiale del nostro ordine del giorno rispecchia una *communis opinio* sull'argomento che l'ordine del giorno stesso tratta. Enti, tecnici, comuni, organizzazioni le più diverse hanno espresso opinione conforme in proposito. L'ordine del giorno ha un'altra caratteristica: quella di portare la firma di tutti i miei colleghi della Liguria, di ogni settore, senza distinzione alcuna. Ciò vuol significare ancora un'altra cosa: che su quanto forma oggetto dell'ordine del giorno vi è nella nostra regione pieno, completo consenso.

Queste particolari caratteristiche dell'ordine del giorno mi consentono di contenere il mio intervento in termini particolarmente modesti anche perché oggi, in questa aula, argomenti analoghi sono stati trattati con larghezza e con profondità di concetto da parte dell'onorevole Ambrosini, e soprattutto perché questa materia è stata oggetto di larga discussione in Senato dove gli interventi

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

dei senatori Caron e Cappa hanno dato luogo anche ad una vivace e polemica discussione col ministro.

La discussione in Senato è vertita soprattutto su questi punti: necessità di una autonomia amministrativa del settore dell'aviazione civile, necessità di un incremento e di uno sviluppo del credito aeronautico, e infine necessità di una moderna attrezzatura aeroportuale.

In relazione a questi tre punti in Senato si è particolarmente lamentata la mancata realizzazione di quel programma che, in occasione del rimpasto, il Presidente del Consiglio aveva annunciato, dicendo che sarebbe stata dedicata particolare attenzione al problema dell'aviazione civile. Si è poi denunciato: il regresso che la nostra aviazione civile ha compiuto comparativamente a quella di altre nazioni; la insufficienza degli stanziamenti, che il senatore Caron indicava in un mezzo centesimo della cifra totale degli stanziamenti per la difesa; una costituzionale incapacità dell'amministrazione militare a curare questo settore. Scendendo ai particolari, i senatori che hanno interloquuto nella discussione hanno osservato che in Italia non si manifesta chiaro il proposito di divulgare la utilizzazione del servizio aereo per le popolazioni, non si fa uno sforzo sufficientemente tenace per propagandare questo mezzo di trasporto moderno e assicurarne i vantaggi alla popolazione italiana. Si è anche osservato nel corso di quella discussione che è insufficiente la coordinazione delle imprese aeree e che lo sviluppo e la sicurezza del traffico non sono adeguati a quelli che sono i mezzi aerei moderni. In particolare, ancora, si è segnalato uno scarso incoraggiamento alla nostra industria aeronautica, uno scarso sviluppo dell'attrezzatura degli aeroporti; soprattutto si è constatato che difetta ancora in Italia la cosiddetta coscienza aeronautica.

Il ministro ha replicato — e ha replicato anche vivacemente (mi rendo perfettamente conto della vivacità della replica, specialmente nei riguardi di alcune critiche, perchè non si era tenuto conto, da parte di coloro che le avevano formulate, dello sforzo che l'amministrazione militare aveva compiuto) — dicendo che si era fatta una grave ingiustizia all'amministrazione militare, non ricordando che questa aveva teso una mano fraterna all'aeronautica civile e denunciando la costituzionale incapacità dell'amministrazione militare a curare quelli che sono gli interessi del settore aeronautico civile.

Il ministro ha poi osservato che lo stato attuale della nostra aeronautica è conseguenza della guerra e che occorrerebbero ben 100 miliardi per provvedere efficacemente alla costruzione dell'aeronautica civile. Egli ha segnalato addirittura il pericolo di una imminente morte per la nostra aeronautica (sono parole testuali dell'onorevole Pacciardi) nel caso in cui si addivenisse ad uno scioglimento della attuale convivenza, ad una rescissione di quel cordone ombelicale che lega l'aeronautica civile a quella militare. Ha spiegato inoltre il ministro, contestando le affermazioni dei senatori Cappa e Caron, che l'opera di concentrazione delle aziende aeronautiche era stata avviata e portata a buon punto e, per quanto riguarda le attrezzature degli aeroporti, ha indicato lo sforzo notevole compiuto per gli aeroporti di Ciampino, di Fiumicino, della Malpensa ed anche per quello di Catania. Consentendo, invece, con i suoi critici, il ministro ha soggiunto che effettivamente difetta in Italia una coscienza aeronautica, ma ha detto sostanzialmente che compiva una *aberratio ictus* chi si rivolgeva a questo proposito contro l'amministrazione militare: questa carenza di coscienza aeronautica, infatti, secondo il ministro, doveva essere ricercata in tutte le alte sfere di governo ed in tutte le organizzazioni della nostra vita statale.

Ora noi dobbiamo discernere ciò in cui si può consentire in questo assunto del ministro da ciò in cui non si può consentire. Per quanto riguarda il concentrazione delle aziende, effettivamente si è fatto un notevole sforzo, perchè le aziende aeronautiche sono state ridotte, o stanno per ridursi a due, dopo il concentrazione dell'Alitalia con la Lati e quello in attuazione Ali-flotte riunite con la Lai.

Anche per quanto riguarda l'aeroporto di Ciampino, l'aeroporto della Malpensa e il progettato aeroporto di Catania bisogna riconoscere che è stato fatto uno sforzo concreto per risolvere questi gravi problemi. Ma, senza volere entrare in polemica, e pur ammettendo anche che un finanziamento maggiore di quello che è stato indicato dal senatore Carron è stato fatto per la aeronautica civile (perchè, oltre alle spese dirette, dobbiamo tener conto delle spese indirette, da lui non calcolate), se noi consideriamo la situazione attuale della nostra aeronautica, dobbiamo ribadire alcune di quelle lagnanze che sono state fatte in Senato e ammettere che dei peccati di commissione e di omissione sono stati compiuti.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

Intanto, quando noi parliamo di un progresso della nostra attività aeronautica civile, dobbiamo effettivamente riconoscere che, presa singolarmente a sé, l'aeronautica civile italiana ha progredito; però, per vedere in concreto quale sia e se esista in concreto questo progresso, bisogna operare comparativamente rispetto agli altri Stati. Occorre vedere cosa hanno fatto gli altri, perché solo così possiamo renderci conto della esatta nostra posizione nel mondo aeronautico.

Ho dei dati recentissimi che correggono anche leggermente quelli, meno recenti, comunicati oggi dal collega Ambrosini. Sono frutto del lavoro attento di uno studioso, l'ingegnere Tommasino, di quel Centro per lo sviluppo dei trasporti aerei recentemente costituito, che ha raccolto tante adesioni da ogni parte d'Italia, sia di enti che di parlamentari.

Per esempio, traffico chilometrico passeggeri a pagamento: nel 1938 l'Italia aveva al suo attivo 68.296.000 chilometri-passeggeri, indice 100; nel 1949 notiamo un progresso: 129.412.000 chilometri-passeggeri, indice 189, con un incremento dell'89 per cento.

Quindi, se considerassimo il fenomeno isolatamente, potremmo constatare questo dato positivo ed attivo. Ma, se facciamo il raffronto con gli altri Stati, ci accorgiamo subito quanto siamo rimasti indietro. Infatti, ad esempio: l'incremento in Svizzera è stato dell'812 per cento, nei Paesi Bassi, 915 per cento; in Australia 7.506 per cento; in Belgio 1089 per cento; in Danimarca, Norvegia, Svezia, 1.651 per cento; in Irlanda 3334 per cento; in Canada 4.024 per cento; in Francia 1.720 per cento.

Per quanto riguarda il traffico merci, il nostro incremento, calcolato alla stessa maniera e per lo stesso periodo, è del 61 per cento; ma per la Gran Bretagna è del 190 per cento, per i Paesi Bassi del 635 per cento, per il Belgio del 660 per cento, per la Svizzera del 722 per cento, per la Francia del 2.764 per cento, per l'Irlanda del 10.583 per cento. E vi faccio grazia di altre citazioni, perché i dati che mi sono stati comunicati riflettono ben 13 paesi!

Sotto altro profilo, una indicazione precisa della nostra posizione possiamo trarre considerando che il traffico complessivo chilometrico dei viaggiatori a pagamento dell'Italia nel 1938 corrispondeva a 18,7 del traffico totale dei 9 paesi (Gran Bretagna, Francia, Italia, Paesi Bassi, Paesi Scandinavi, Cecoslovacchia, Belgio, Svizzera, Irlanda), mentre oggi corrisponde al 3,3, per cui dal terzo posto

noi siamo passati al sesto posto. Nel traffico chilometrico delle cose a pagamento siamo passati dalla percentuale 7,2 del traffico totale dei 9 paesi nel 1938 alla percentuale 1,9 nel 1949 e così dal 4° al 7° posto della graduatoria. Se noi, poi, consideriamo ancora quello che è stato lo sviluppo dei moderni apparecchi (se ne costruiscono anche di 64 tonnellate); se noi pensiamo a quelli che sono i conforti e le garanzie di sicurezza che esistono su determinate linee straniere; se pensiamo che in altri paesi si sono creati migliaia di aeroporti, (numerosi quasi come le stazioni ferroviarie), che esistono degli aeroporti per merci, ed oggi si prospetta addirittura la possibilità di riduzione di quelle che sono le tariffe per il trasporto merci, così da arrivare a tariffe minime degli aerotrasporti corrispondenti più o meno a quelle che sono le tariffe massime ferroviarie e che si prevede che nel prossimo futuro il traffico delle dieci maggiori città degli Stati Uniti possa per i tre quarti essere effettuato mediante aeroplani, ci rendiamo conto effettivamente di questa nostra situazione di depressione.

A questo punto noi ci domandiamo: è possibile muovere censure all'amministrazione militare per non aver dato sufficientemente alla nostra aeronautica civile? Penso che sarebbe ingiusto. È invece esatto il rilievo della costituzionale incapacità dell'amministrazione militare a provvedere. E non vi è offesa in tutto questo, perché per lo sviluppo di una aeronautica civile occorrono le doti, vorrei dire, che si richiedono per presiedere ad una impresa industriale e commerciale, affinate, date le contingenze, a un punto tale da poter fare fronte a quella che è la concorrenza degli altri Stati. Doti che sarebbe vano cercare in funzionari, i quali hanno altri compiti e conseguentemente altra mentalità. Non vi è offesa — ripeto — in tutto questo, ma sta di fatto che questa costituzionale incapacità esiste. Tanto è vero che lo stesso ministro, quando accennava alle spese fatte per l'aeroporto di Ciampino, diceva nel suo discorso: « io credo che questi denari non siano, in definitiva, spesi male ».

Aveva ragione, sostanzialmente, ma nella sua espressione non si sente l'ansia e l'audacia che caratterizzerebbero l'iniziativa di chi vede le cose sotto il profilo commerciale e industriale; non si sente quello spirito di iniziativa che è stato caratteristica dei nostri padri quando hanno saputo, in poco tempo, creare in Italia quella rete ferroviaria che è servita al progresso del nostro paese attraverso l'incremento dei nostri traffici. Oggi vi dovrebbero essere lo

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

stesso spirito di iniziativa, la stessa ansia e la stessa spinta verso un avvenire verso il quale il paese si proietta col progresso tecnico. Se non possiamo avere delle linee e degli apparecchi efficienti, noi chiediamo, onorevole sottosegretario (mi rivolgo a lei, essendosi assentato l'onorevole ministro) degli aeroporti efficienti. Giustamente il senatore Ricci diceva prima al Senato, e ripeteva poi al cospetto di una popolazione ansiosa quale è quella di Genova in questi giorni, in consiglio comunale: quando noi sentiamo il rombo di un apparecchio noi sentiamo che probabilmente questo apparecchio, che sorvola la nostra città non è un apparecchio italiano. Ma almeno avessimo l'aeroporto affinché questo apparecchio potesse atterrare in queste nostre terre e contribuire alla ricchezza del nostro paese!

Anche sotto questo profilo negli altri paesi la tecnica ha fatto progressi enormi. Basti pensare che con la costruzione del carrello per atterraggio con vento laterale è resa possibile la politica della pista unica negli aeroporti. Anche in questo settore bisogna che ci aggiorniamo e se noi pensiamo a quali accorgimenti si ricorre all'estero per poter finanziare e sostenere gli aeroporti, a maggior ragione ci rendiamo conto della incapacità costituzionale della nostra amministrazione militare a provvedere in questo settore.

In America l'aeroporto diventa un centro urbano di attrazione, dove esistono cinematografi, teatri, *variétés*, dove si svolge la vita commerciale, dove il popolo viene chiamato per assistere a quelle clamorose e grandiose manifestazioni aeronautiche che preparano la coscienza aeronautica del popolo.

Al congresso dell'aeroporto di Fiumicino si sono levate autorevoli voci, di Parisi, Rebecchini, Garfagna, Biani, Tommasino e di altri, che hanno affermato la necessità di una politica aeronautica, sia per quanto riguarda le linee, sia per quanto riguarda gli aeroporti. E l'importantissimo congresso tenutosi alla camera di commercio di Genova, al quale hanno partecipato parlamentari e autorità provinciali, comunali, portuali, rappresentanti della camera di commercio, industria e agricoltura, rappresentanti delle organizzazioni dei datori di lavoro e dei lavoratori, rappresentanti degli enti provinciali del turismo del Piemonte, Lombardia, Venezie, Emilia, Liguria, ha concluso i suoi lavori facendo voti che il Governo creasse al più presto un organo centrale efficiente ed autonomo per l'aviazione civile; che tutti i problemi dell'aviazione civile per l'alta Italia fossero coordinati da un

comitato per l'alta Italia, dando mandato alla camera di commercio, industria e agricoltura di Genova di promuoverlo e che il Governo mettesse in bilancio somme adeguate per realizzare il compimento del piano aeroportuale dell'alta Italia.

Questa mozione non ha avuto seguito, come purtroppo accade anche per tante altre cose; e non ha avuto seguito neppure lo sforzo — e mi avvio ad illustrare l'ultima parte dell'ordine del giorno — che tenacemente la popolazione ligure ha fatto per l'aeroporto di Genova.

Diceva oggi l'onorevole Ambrosini, nel suo intervento: « Mi sembra che i genovesi siano stati mandati da Erode a Pilato, e ancora poi ad Erode; non avevo capito bene, in un primo momento, perché Genova insistesse tanto per avere l'aeroporto, dato che ha il porto. Poi — egli ha detto — ho avuto la spiegazione, e ho compreso l'importanza e il fondamento della richiesta ».

Onorevole sottosegretario, noi abbiamo nel sangue l'esperienza della vita commerciale. L'esperienza ispira la nostra azione. Genova reclama che questo problema sia portato alla attenzione del Governo e approfondito come di dovere. Come il nostro porto è stato dotato di gru, come il nostro porto è stato dotato di mezzi meccanici, così esso non può rimanere senza l'aeroporto, pena il declassamento. È dovere mio di compiere, a nome di tutti i colleghi della Liguria, questa denuncia: si profila un declassamento del primo porto d'Italia e non vi è da stupirsi quando si ha un concorrente come Marsiglia, che ha creato intorno al suo porto una rete di aeroporti che le consente un incremento rilevante dei suoi traffici.

Vi è da fare, al riguardo, una breve storia. Fin dal 1926 i liguri e i genovesi avevano sentito la necessità dell'aeroporto e ne avevano iniziato la progettazione. Il 21 ottobre 1938 è sopravvenuta una disposizione legislativa che dichiarava l'aeroporto di pubblica utilità, e stanziava 113 milioni e mezzo, di cui 63 sono stati versati dagli enti locali genovesi e liguri, mentre 53 milioni e mezzo, promessi dallo Stato, non sono stati versati. Sono state compiute opere notevoli che superano il valore attuale di 2 miliardi.

Il 20 maggio 1948, in relazione alle nuove esigenze del traffico aeroportuale, il progetto è stato aggiornato. Un nuovo progetto è stato redatto il 3 gennaio 1949. Il 18 febbraio 1950 ne abbiamo curata una nuova edizione. Che cosa è avvenuto poi? Questo non riguarda il suo Ministero, onorevole sottosegretario, ma

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

io in questo momento parlo al Governo da lei rappresentato. Al Consiglio superiore dei lavori pubblici si è preteso che prima fossero indicate da noi le fonti di finanziamento per decidere in ordine a quella che era la soluzione tecnica da darsi all'aeroporto; si è preteso ciò che non si era mai chiesto per altre opere che devono essere compiute nella stessa Liguria: come, ad esempio, l'acquedotto del Brugnato. E mentre noi ci stiamo baloccando in queste manovre dilatorie, Marsiglia completa la rete dei suoi aeroporti, e il 52 per cento dei passeggeri che vengono dal nord America in Europa arrivano con mezzi aerei!

Il ministro Pacciardi, polemizzando con il senatore Cappa, a proposito dell'aeroporto di Fiumicino, gli ha detto: «Ma il suo (cioè l'aeroporto di Genova) non è ancora approvato!».

Evidentemente, non essendo a conoscenza di quello che era avvenuto presso il Ministero dei lavori pubblici, il ministro Pacciardi non sapeva che, pronunciando quelle parole, irrideva alle nostre pene, alle nostre ansie, a quella dilatoria sequenza di rinvii da Erode a Pilato che ha denunciato non un genovese, ma il collega Ambrosini al quale sono grato per avere speso una parola a favore della soluzione di questo problema, come sono grato al collega onorevole Petrucci, perché queste voci che vengono da altre regioni d'Italia consolano, e confidiamo che esse, più che le nostre, possano avere valore presso il Governo. E a questo proposito vorrei ricordare ai colleghi di tutte le regioni che è un problema nazionale quello che i liguri hanno impostato.

Il declassamento del porto di Genova, risulta dalle ultime statistiche che sono state comunicate dal consorzio del porto e che dimostrano che mentre nel 1938 il movimento delle navi era di 11.620, undici anni dopo è di 10.632, che il tonnellaggio complessivo era nel 1938 di 23.303.266 tonnellate e nel 1949 di 22.290.084, che i passeggeri nel 1938 erano 211.950 e nel 1949 193.234, che un modesto attivo si riscontra soltanto per quanto riguarda il complesso delle merci imbarcate e sbarcate da 6.987.815 tonnellate a 7.268.638 tonnellate (modesto attivo che, scendendo però all'esame qualitativo delle merci stesse, dimostra un declassamento anche in questo settore, perché sono merci povere quelle che hanno portato all'aumento di questa voce della statistica). Il declassamento del porto di Genova, dicevo, denuncia un grave stato di cose e la necessità di immediata risoluzione di questo problema, che è di carattere nazionale.

E concludo. Questa necessità hanno sentito e sentono tutti i vostri corregionari che sono ospiti graditi della nostra città; decine di migliaia di siciliani, di sardi, di napoletani, di pugliesi, di persone di ogni parte d'Italia che sono nostri ospiti graditi. Pochi giorni or sono, nella celebrazione delle feste di Colombo, centinaia di migliaia di cittadini hanno accompagnato le ceneri del grande navigatore da palazzo Tursi a palazzo San Giorgio, sede delle nostre tradizioni commerciali. Fra quel popolo che acclamava e gremiva le vie cittadine — anche se abbiamo avuto la disavventura di non essere stati onorati della visita del Presidente della Repubblica — vi erano decine di migliaia di vostri concittadini. Parte di essi conosce qualche parola soltanto del nostro difficile dialetto: hanno imparato le parole che corrono più sovente e le caratteristiche e più efficaci esclamazioni che vengono pronunciate nel nostro ambiente portuale. Altri si sono creati una specie di gergo col loro dialetto e il nostro; però tutti sentono che la vita di Genova è nel porto, che la vita della Liguria è nel porto e che questa città deve lottare e vincere quella azione di degradazione che in questo momento eventi storici forse più forti degli uomini stanno compiendo.

Noi chiediamo a tutti i colleghi che, come i loro corregionari nel giorno di Colombo per le strade di Genova solidarizzavano con i genovesi e guardavano con essi all'avvenire di questa città e della Liguria, traendo augurio dalle glorie del passato, concordino con noi nell'appoggiare quest'ordine del giorno affinché un problema di carattere nazionale quale è quello dell'inserimento di Genova nella rete aeroportuale sia finalmente risolto! (*Applausi*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Tosi:

« La Camera,

considerato che i due aeroporti intercontinentali attualmente esistenti e funzionanti in Italia sono quelli di Ciampino e Malpensa,

invita il Governo:

1°) a destinare prontamente ai detti due aeroporti i mezzi finanziari necessari per completare, potenziare e sistemare i loro impianti (anche immobiliari) ed attrezzature, attualmente inadeguati alle esigenze o del volo o dei passeggeri o dei servizi inerenti;

2°) a completare di conseguenza il programma tecnico e finanziario della rete degli

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

altri aeroporti italiani da potenziare e da costruire ».

L'onorevole Tosi ha facoltà di illustrarlo.

TOSI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ho seguito attentamente il dibattito svoltosi qui ed al Senato, e ho rilevato l'ostinato ripetersi delle dichiarazioni di potenziamento degli aeroporti.

Parlo subito dopo il collega Pertusio, che ha difeso quello di Genova, e benchè tratterò di altri campi aerei, non per questo sono animato da intenzioni ostili al progetto genovese. Esaminata la situazione di fatto e avendo constatato che in questo momento i due aeroporti funzionanti in Italia, di carattere intercontinentale, sono i due a cui ho fatto riferimento nel mio ordine del giorno, cioè Ciampino e Malpensa, mi sono permesso sollecitare il Governo perchè, nel suo sforzo, realizzi coi mezzi a disposizione e con quelli che può recuperare il potenziamento immediato di essi. È vero che le loro amministrazioni sono fondate su impostazioni giuridiche differenti, ma è altrettanto vero che il servizio è una necessità assoluta e che le formule giuridiche che presiedono alla amministrazione non possono essere prese a base delle nostre considerazioni.

Ecco perchè mi sono permesso di sollecitare in un primo tempo il maggiore ed efficiente utilizzo di quello che già esiste; di chiedere che si completi questo utilizzo con lo studio di tutte le reti dei campi aerei necessari in Italia. Esistono dunque gli aeroporti intercontinentali di Ciampino e Malpensa, particolarmente il secondo, con servizi parziali ed incompleti. Allora mi pare che, se vogliamo resistere alla concorrenza dei paesi vicini, non possiamo accettare che gli aerei facciano scalo su aeroporti non dotati dell'indispensabile, e che passeggeri non trovino quello che è loro necessario dopo trasvolate durate molte ore. D'altra parte, sono convinto che non si può parlare di una esistenza di aeroporti intercontinentali, se a fianco non mettiamo una seconda rete di aeroporti di smistamento del traffico aereo. Non si può fare arrivare sul territorio italiano merci da oltre oceano o da oltre frontiera se, poi, non esistono immediati servizi aerei di redistribuzione verso tutti i centri d'Italia. Le statistiche ci dicono, per quello che oggi riguarda l'attività degli aeroporti di Ciampino e di Malpensa, lo sforzo che si sta compiendo in questo settore nell'interesse sia dello smistamento dei passeggeri che delle merci. È una

cosa interessantissima controllare le cifre, dalle quali si rileva come le merci siano in continuo aumento; come merci non soltanto ricchissime, ma anche ricche e meno ricche oggi trovino convenienza economica ad essere trasportate per via aerea.

Ed allora, agganciandomi ad un ordine del giorno che è stato votato dalla IV Commissione permanente del Senato, ho creduto di riproporre lo stesso voto qui alla Camera. Diceva quell'ordine del giorno: « La IV Commissione permanente, convinta dell'importanza di sistemazione quanto più possibile pronta ed efficiente dei due aeroporti che, con opportuna integrazione, potrebbero riuscire capaci di un servizio intercontinentale — uno di Roma (Ciampino) l'altro di Milano (Malpensa) — 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 ». Così diceva l'ordine del giorno approvato dalla Commissione del Senato.

Però ritengo che non possiamo isolare i due aeroporti; dobbiamo integrarli; studiare quindi il problema delle reti; e se l'aeroporto di Genova deve soddisfare non soltanto ad un bisogno di potenziamento aeronautico, ma anche al bisogno di una difesa della stessa consistenza portuale di Genova, mi permetterei di dire agli amici di Genova: « Va bene, fate uno sforzo per prevenire il declassamento dell'attività strettamente portuale; non mancherà certamente il nostro appoggio, se basterà l'aeroporto a ridare a Genova la sua importanza nel mondo ».

Però, s'impone un chiarimento; e qui vorrei venire particolarmente all'esame della situazione dell'aeroporto della Malpensa.

Nel discorso al Senato il ministro ha dato un giudizio su di esso; questo giudizio mi impone di fare alcune dichiarazioni.

L'aeroporto Malpensa è stato concesso in esercizio ad una compagnia privata. L'osservazione fatta dal ministro potrebbe far dire: « Sta bene, ci pensi la compagnia a potenziarlo ».

Mi sono rivolto a questa compagnia e mi risulta che essa avrebbe assunto un impegno di circa 90 milioni per i servizi che doveva potenziare; allo stato attuale la compagnia ha già speso 300 milioni.

È vero, lo Stato è venuto in aiuto disponendo a favore dell'aeroporto 200 milioni sul bilancio dello scorso esercizio ed altri 100 milioni sul bilancio dell'esercizio in corso; il

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

che vuol dire 300 milioni a fianco degli altri 300 milioni spesi dalla compagnia.

Ma, per me, il problema è completamente differente: non si pone il problema di una compagnia che deve gestire l'aeroporto, ma si pone il problema di un aeroporto che deve servire.

Per quello che ha detto lo stesso senatore Gasparotto, relatore al Senato, l'aeroporto intercontinentale non può essere affidato al solo concorso finanziario di un gruppo privato, quando questo gruppo privato ha avuto il merito di una iniziativa. Tocca a noi, oggi, potenziarlo.

Nella seduta del 24 ottobre della Commissione della difesa del Senato, il sottosegretario alla difesa parlando degli aeroporti, diceva: « Circa le direttive generali per la ricostruzione degli aeroporti, dichiaro che è intendimento del Governo eccitare a tal fine l'iniziativa privata e stimolare l'attività degli enti pubblici. Esiti favorevoli di tale direttiva si sono già avuti a Milano, ove è stata costituita una società per l'esercizio dell'aeroporto della Malpensa ».

Io mi faccio forte di questa affermazione per dire al Governo che questo stimolo, esercitato, ha creato una iniziativa. Ma se, per un motivo qualsiasi, dovessimo constatare che l'iniziativa privata non basta più all'aeroporto della Malpensa, si ritiri l'iniziativa privata e si lasci il posto al Governo, oppure si concorra insieme con l'iniziativa privata.

Sottolineo l'affermazione, poiché non si può accettare che un ritardo di potenziamento degli aeroporti intercontinentali italiani lasci sviluppare la concorrenza nei paesi vicini — Francia e Svizzera, per il nord; Tangeri ed Atene, come già è avvenuto, per il sud —. Un aereo che ha varcato l'oceano o che viene da paese molto lontano non trova certo difficoltà ad affrontare un'ora di più di volo, per atterrare in un aeroporto più attrezzato, dove si abbia assistenza sicura, dove il passeggero è bene accolto, dove la tranquillità di navigazione in arrivo e partenza è assicurata da potenti impianti moderni.

Di fronte a questo rischio, che potrebbe indurre le compagnie internazionali a trasferire i loro uffici su altri campi esteri — e, fatti là gli impianti, è evidente che non torneranno più sui nostri aeroporti — mi si impone la necessità di dire: « Signori del Governo, accettate il mio ordine del giorno o, quanto meno, il contenuto, lo spirito: potenziate i due aeroporti internazionali in questo momento esistenti in Italia ». (*Applausi*).

PRESIDENTE. Gli onorevoli Latorre e Guadalupi hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

constatata la carenza degli operai specializzati e qualificati negli arsenali militari marittimi, ed in genere in tutti gli stabilimenti che dipendono dal Ministero della difesa,

fa voti

che sia al più presto ovviato a tale lacuna mediante la istituzione di corsi « allievi operai », il ripristino di quelli già esistenti ed il potenziamento di quelli degli arsenali militari marittimi;

invita il Governo

a revocare il licenziamento dei 45 allievi operai avvenuto nel decorso mese di settembre all'arsenale di Taranto, per l'applicazione della circolare n. 1582 del 25 marzo 1947 di Maricost e n. 8587 del 15 ottobre 1948, nonché dell'eccedenza della percentuale stabilita dal Ministero (Marisegrege) ».

L'onorevole Latorre ha facoltà di svolgerlo.

LATORRE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, potrei anche esimermi dall'illustrare il mio ordine del giorno, tanto esso è chiaro; tuttavia qualcosa bisogna che io dica su codesta questione.

L'Italia, fino a non molti anni fa, aveva un primato che era invidiabile ed invidiato: vantava in tutte le industrie, sia private che statali; delle scuole di addestramento e di preparazione delle maestranze specializzate e qualificate. Capisco perfettamente che le industrie private abbiano soppresso questi corsi teorico-pratici per la preparazione dei nostri operai per esimersi dall'obbligo di sostenerne gli oneri, ma non capisco che una cosa del genere sia stata fatta anche dallo Stato, soprattutto considerando il fatto che noi, assistiamo ad una sempre crescente carenza di operai specializzati e qualificati nel nostro paese.

Forse si spera che, mancando gli operai qualificati e specializzati, la massa delle nostre maestranze sia costituita di soli manovali comuni dei quali ci si possa sbarazzare mandandoli oltr'alpe ed oltremare. Ma, a mio avviso, non è questo il sistema che bisogna seguire. Secondo me bisogna insistere su queste sane istituzioni, riprenderle, potenziarle, dare ad esse il massimo sviluppo, per assicurare alle nostre maestranze degli arsenali militari marittimi e di tutta la nostra

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

industria in genere una forte quantità di operai capaci e provetti, che sappiano e vogliano portare a buon fine la produzione ad essi affidata.

Ho visto che in Italia si tenta di svecchiare, soprattutto nel bilancio che è in discussione in questi giorni. Ora, svecchiare è saggia cosa, ma non bisogna svecchiare le cose buone. Cominciamo con lo svecchiare le istituzioni più antiquate. Ad esempio, perché non si svecchia la cosa che è vecchia quanto il mondo? Impediamo il riarmo, che rappresenta una strada che conduce alla guerra. Se ci fossimo posti su questo terreno di svecchiamento, io sarei stato completamente d'accordo col Governo e coi colleghi della maggioranza. Quindi non bisognava svecchiare le sole cose buone ed utili che erano rimaste nelle nostre industrie.

Desidero fare, poi, un'altra osservazione. Ho letto attentamente il bilancio, dalla relazione ai vari capitoli, e ho visto che vi sono molti miliardi stanziati per il bilancio della difesa, mentre, oltre al normale bilancio, vi sono stati ulteriori stanziamenti per spese di carattere militare. Quando sono andato a guardare il capitolo «maestranze», nel quale è inserita la scuola allievi operai, mi sono accorto che su questa voce si è lesinato o, addirittura, non si è stanziato alcunché.

Ritengo che, di questo passo, giorno verrà che le nostre maestranze saranno costituite esclusivamente da manovali comuni, con tutto il danno che una cosa del genere arrecherà ai nostri complessi industriali; è facile profetizzare. Nella circolare n. 1582 e nella successiva n. 8587 si afferma che vi è una eccedenza di operai nei cantieri militari marittimi italiani. Dico subito che non credo vi sia questa eccedenza.

Orbene, in base a queste circolari (1582 del 25 marzo 1947 di Maricost e 8587 del 15 ottobre del 1948) nonché in base ad altra circolare di Marisegrege, nelle quali è detto che vi è eccedenza di manodopera negli stabilimenti militari, si è cominciato a licenziare — guardate caso — proprio gli allievi operai, cioè coloro che, avendo finito i corsi di preparazione teorico-pratica, diventavano veramente il nerbo delle maestranze degli arsenali: tutte le officine degli arsenali militari marittimi lavoravano, infatti, di conserva sotto la direzione di questi operai così qualificati e così preparati teoricamente. Ma si dice che vi era un'eccedenza, e si è incominciato a licenziare gli allievi operai.

Io non so se vi erano eccedenze, so soltanto che il licenziamento avvenuto nel de-

corso mese di settembre di 45 allievi operai ha provocato la più viva indignazione fra le maestranze dell'arsenale militare marittimo, le quali si sono riunite il 12 settembre nell'arsenale e hanno votato un ordine del giorno, che, se non sbaglio, è stato anche inviato all'onorevole ministro della difesa. Quest'ordine del giorno contesta che vi fossero delle eccedenze di operai, e in secondo luogo respinge l'affermazione contenuta nel dispaccio 50066 del 1° luglio corrente anno, affermando che non vi era alcuna situazione pletorica delle maestranze dell'arsenale, perchè la manodopera attuale non era e non è sufficiente per i lavori da svolgere, ed era altresì male retribuita. L'ordine del giorno, inoltre, rileva ancora che mentre per il IV corso *bis* Marisegrege aveva stabilito l'assorbimento di un primo contingente del 25 per cento e successivamente di altro contingente del 78 per cento, per il IV corso normale prevedeva la sistemazione soltanto del 60 per cento degli allievi.

Anche per quanto riguarda queste percentuali, che tra l'altro erano state disposte dallo stesso Ministero, tutto è ancora campato in aria, per cui noi oggi abbiamo gli allievi operai del IV corso *bis* di Taranto, e penso anche gli allievi operai degli arsenali militari marittimi della Spezia, di Venezia, ecc., sui quali pende la spada di Damocle del licenziamento.

Si dice, inoltre, che il suddetto licenziamento sia stato determinato, fra l'altro, dalle difficoltà di bilancio.

Ma, onorevoli colleghi, come si può parlare di difficoltà di bilancio, quando questi allievi operai vengono pagati in una misura assolutamente irrisoria, e cioè con 200, 250 lire al giorno? Cosa rappresentano le poche centinaia di migliaia di lire, forse pochissimi milioni, di fronte alle centinaia di miliardi stanziati per il riarmo? Voi potreste obiettarvi che questi allievi operai vengono preparati per diventare degli operai specializzati, e che domani potranno affermarsi nel campo dell'industria, ma è pur vero che in Italia questi allievi operai non raggiungono neppure il migliaio, e se si tiene conto della paga che essi percepiscono (e che è quella che io vi ho citata), giustificare il licenziamento con le difficoltà di bilancio mi pare una cosa assolutamente assurda! Ebbene, l'onorevole ministro a proposito di questo licenziamento di 45 allievi operai del IV corso, è sordo a tutte le esortazioni! È sordo alle esortazioni di questi allievi operai, e anche delle loro famiglie, le quali si sono sacrificate per quattro

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

anni, contentandosi che i figli guadagnassero 200-250 lire al giorno, purchè potessero diventare degli operai specializzati!

Il ministro, dunque, è rimasto sordo a queste esortazioni, e ha mandato via dall'arsenale questi allievi operai, che il Ministero stesso aveva fatto preparare e ai quali si sarebbe potuto chiedere il migliore rendimento.

Gli operai, però, non hanno avuto le stesse idee dell'onorevole ministro al riguardo, e non hanno agito allo stesso modo del Ministero della difesa; mentre il Ministero della difesa negava questa elemosina giornaliera agli allievi operai, dimostrando così la sua insensibilità di fronte al problema della specializzazione delle nostre maestranze, gli operai, volontariamente, hanno ceduto un'ora di lavoro al mese, perché questi allievi operai potessero rientrare al loro posto in officina e continuare la loro preparazione. Onorevoli colleghi, non vi dice nulla tutto questo? Non le dice nulla, onorevole sottosegretario di Stato? A me pare che gli operai abbiano voluto dir questo: «Lasciate che le scuole allievi operai sussistano e continuino la loro funzione di preparazione delle maestranze e della manodopera specializzata». E ancora un'altra cosa vorrebbe dire l'azione svolta dagli operai, e cioè che voi non avete a cuore le sorti delle nostre maestranze specializzate, ma queste sorti l'hanno a cuore invece gli operai degli arsenali! Essi, gli operai arsenalotti di Taranto, hanno voluto ancora una volta dimostrare, se ce ne fosse stato il bisogno, la preservazione della più bella istituzione che gli arsenali avessero: la scuola allievi operai, la conservazione del patrimonio più prezioso della nostra classe operaia, la specializzazione e la qualificazione delle nostre maestranze. Questa, sì, è sensibilità! Ed è per questo, e soltanto per questo che, onorevoli colleghi, io ho presentato l'ordine del giorno, che ho avuto l'onore ed avevo il dovere di svolgere. In esso chiedo che sia avviato a questa grave lacuna mediante l'istituzione di corsi allievi operai, il ripristino di quelli già esistenti e il potenziamento di quelli degli arsenali militari marittimi. Io mi auguro che la Camera vorrà accogliere il mio ordine del giorno, impegnando così il Governo a ripristinare questi corsi.

Inoltre, chiedo la revoca del licenziamento dei 45 allievi operai, anche per non privare i 12.000 operai dell'arsenale di Taranto della corresponsione di un'ora del loro già magro salario mensile.

Se la Camera approverà il mio ordine del giorno, il nostro paese avrà maestranze capaci veramente di portare a termine tutti i lavori

che ad esse saranno affidati e conserverà una istituzione che, come dicevo all'inizio del mio dire, era invidiata ed invidiabile.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Fanelli:

« La Camera,

in considerazione del piano di armamento che il Governo dovrà disporre per la difesa del paese,

invita il ministro della difesa ad esaminare la possibilità di riattivare gli stabilimenti « Stama » di Anagni e Fauto di Ceccano in provincia di Frosinone.

« Tali stabilimenti, oltre ad essere ubicati in zone strategiche, sono stati costruiti secondo i dettami della tecnica moderna ».

Poiché l'onorevole Fanelli non è presente, s'intende che abbia rinunciato a svolgerlo.

Segue l'ordine del giorno Veronesi:

« La Camera

invita il ministro della difesa a sostenere le ragioni e le necessità dell'aviazione civile, proponendo una ripartizione degli oneri finanziari che lo Stato sopporta a sostegno dei vari mezzi di trasporto (terrestri, marittimi, aerei) in modo da realizzare una razionale e lungimirante politica dei trasporti ».

L'onorevole Veronesi ha facoltà di illustrarlo.

VERONESI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, è la terza volta che intervengo in sede di discussione del bilancio della difesa, trattando il problema dell'aviazione civile. Lo faccio anche questa volta con soddisfazione perché, da pioniere che ero il primo anno, quando fui l'unico a parlare su questo argomento (e mi pare che neppure la relazione ne accennasse), ho constatato che, sia al Senato, sia alla Camera, stanno moltiplicandosi le voci che segnalano la necessità di pensare seriamente all'aviazione civile.

Io sono ancora del parere di tre anni fa, e cioè che per potenziare adeguatamente l'aviazione civile è necessario che essa abbia un ordinamento proprio e adeguato — e quindi non condivido quanto disse l'onorevole ministro al Senato — perché solo attraverso un ordinamento proprio e adeguato si possono fare programmi, predisporre spese con un bilancio proprio e propri provvedimenti legislativi.

Non concordo, dicevo, con la conclusione alla quale è pervenuto il ministro al Senato, dove ha detto che il Parlamento deve trovare

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

100 miliardi per avere il distacco dell'aviazione civile dalla difesa. Non concordo, perché, a mio giudizio, questa affermazione ha per base un presupposto che io non condivido: la duplicazione dei servizi. E non sono soltanto io ad affermare ciò. Negli studi promossi dalla Presidenza del Consiglio vi è anche un parere dell'allora ministro Corbellini, che sostiene non essere necessaria la duplicazione dei servizi, in quanto i servizi ben attrezzati del tempo di pace dell'aviazione civile possono servire e per il tempo di pace e per il tempo di guerra.

Inoltre, dello stesso parere sembra essere il sottosegretario onorevole Malintoppi, il quale, in una intervista concessa alla *Voce repubblicana*, dopo il suo ritorno dall'America dov'era andato per il viaggio inaugurale della L.A.I., sulla rotta Roma-New York, a proposito della gestione dell'aeroporto di New York, diceva: «La gestione degli aeroporti civili è effettuata con criteri strettamente mercantili. I servizi di assistenza al volo, utilizzati anche dall'aviazione militare, sono affidati al personale civile, sotto il controllo del dipartimento commerciale, da cui dipende l'aviazione civile; essi sono quanto di più perfetto si possa immaginare e danno al volo una sicurezza assoluta anche nelle condizioni meteorologiche più sfavorevoli».

Vorrei dire che dello stesso parere sembra sia il senatore Cappa, a giudicare da un suo intervento al Senato; e anche l'illustre presidente della Commissione della difesa, onorevole Chatrian, è di questo parere, quando sostiene, proprio ai fini del potenziamento difensivo, la necessità di staccare l'aviazione civile dalla difesa perché possa svilupparsi all'infuori delle strettoie in cui è costretta tutta la nostra organizzazione militare.

Aggiungo subito che la voce dei trasporti terrestri (ho citato il ministro Corbellini) e la voce della marina mercantile (ho citato l'onorevole Cappa) sono voci di sirena che tenderebbero a mio giudizio a deviare la soluzione del problema su una strada che non è la più indicata: cioè l'aggregazione dell'aviazione civile rispettivamente al Ministero dei trasporti o al Ministero della marina mercantile.

Forse in questa materia il pensiero più centrato è quello del generale Biani, direttore dell'aeroporto di Ciampino, espresso in questi termini al convegno per lo studio dell'aeroporto di Fiumicino: «In seguito verrà un'amministrazione autonoma, come è nella logica delle cose, ma non si cerchi nel frattempo una soluzione abnorme come sarebbe quella

dell'aggregare l'aviazione civile al Ministero dei trasporti o a quello della marina mercantile: perché l'aviazione civile è già uscita di minorità ed ha tutti i diritti di fare da sé».

In senso analogo si esprimeva un ordine del giorno votato in un importante convegno a Genova nel quale si fa voti «perché il Governo crei al più presto un organo centrale efficiente ed autonomo per l'aviazione civile».

La mèta remota e definitiva rimane quella di un ordinamento proprio ed adeguato per l'aviazione civile. Per ora si potrà incamminarsi verso questa mèta attraverso soluzioni di ripiego: il distacco cioè del bilancio della aviazione civile dal complesso del bilancio delle forze armate e la creazione di una adeguata struttura amministrativa in seno al Ministero della difesa: realizzazioni che servirebbero entrambe ad avviare lo studio dei programmi e la preparazione delle leggi.

Nel suo discorso al Senato il ministro Pacciardi, parlando del problema dell'aviazione civile, diceva: «È assente una coscienza aeronautica nelle alte sfere, con la conseguenza che all'aviazione civile non sono state concesse tutte le somme erogate per i trasporti su terra e sul mare». È vero, ma bisogna aggiungere che, finché non c'è un bilancio proprio, è un po' difficile poter confrontare le erogazioni fatte per l'aviazione civile con quelle per la marina mercantile e per i trasporti terrestri.

Ma, nel resto, l'argomento è perfetto e mi propongo, nel mio breve intervento, di sviluppare l'accenno fatto dal ministro nel suo discorso, quando chiedeva, in sostanza, se esiste una politica di trasporti nel nostro Governo. In realtà non s'è fatta da parte del Governo una razionale politica di trasporti. Sono stati fatti dei sacrifici per i trasporti, ma non sono stati equamente ripartiti. È un'arma che mi permetto modestissimamente di porgere al ministro perché faccia valere le ragioni dell'aviazione. Non si tratta di chiedere al Tesoro più di quanto può dare...

PACCIARDI, *Ministro della difesa*. Abbiamo chiesto, e apparentemente ottenuto, 60 miliardi sui fondi E. R. P.

VERONESI. Purtroppo abbiamo visto quanti ne sono stati erogati. Quindi si dica quale è la cifra che si vuole spendere per la politica dei trasporti e poi si faccia una adeguata ripartizione fra i vari mezzi di trasporto.

Che cosa è successo? È successo qualcosa di tutt'altro genere nella ripartizione delle somme spese dallo Stato nel dopoguerra. Si è seguita tutta un'altra strada, ben diversa da quella che avrebbe dovuto seguirsi attraverso

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

una accorta e lungimirante politica dei trasporti.

Per dimostrare questo asserto parto dall'affermazione, che dobbiamo mettere in testa a noi stessi e imprimere nell'opinione pubblica, che l'aereo è un mezzo di trasporto per persone e cose. È prima di tutto un mezzo di trasporto di persone e cose e solo, direi, eccezionalmente diventa un mezzo bellico perché porta militari, proiettili e armi che servono contro il nemico. Questo mezzo di trasporto ha sue caratteristiche: la libertà enorme con cui si muove, la distanza che può percorrere, la velocità che può sviluppare. Non è più costoso degli altri mezzi di trasporto; a questo proposito le statistiche dicono che 1500 emigranti sono andati nel Venezuela a mezzo dell'aereo. Basta fare il conto della spesa occorrente per il trasporto più i giorni perduti nel viaggio per mare e si vede come l'aereo possa essere conveniente.

Inoltre, in confronto con gli altri mezzi di trasporto, non è più pericoloso: per il trasporto merci via aerea si pagano cifre d'assicurazione che vanno fino a un decimo di quelle per trasporto via mare.

I trasporti aerei hanno assunto un formidabile sviluppo: come è avvenuto per la navigazione marittima, così sono sorte le compagnie di trasporto aereo. Ve ne sono 200 nel mondo e l'attività di esse è formidabile. (1,4 milioni di miglia di volo alla settimana per una compagnia americana). La *Air France* ha una rete di 64.500 miglia ed una società inglese una rete di 57.280 miglia. Vi è un migliaio di itinerari-orario. Nel 1949 venivano trasportate, attraverso l'Atlantico del nord, 776.000 persone, di cui un terzo per via aerea; da notare che è il terzo meglio pagante. Persone che hanno attraversato la frontiera atlantica degli Stati Uniti: su un milione e 968 mila, dall'agosto del 1948 all'agosto del 1949, 1 milione e 57 mila sono arrivate per via aerea. Si parla ormai di milioni di persone trasportate in un anno per via aerea.

Come dicevo, i pericoli non sono maggiori di quelli degli altri mezzi di trasporto. Occorrerebbe che anche l'opinione pubblica fosse illuminata e non fuorviata dalle notizie della stampa.

L'influenza sul turismo del mezzo aereo è formidabile. Basti pensare che il viaggio dall'America all'Europa e ritorno via mare — che comportava 30 giorni da Buenos Ayres, 24 giorni da Rio de Janeiro, 15 giorni e mezzo da New York, più un soggiorno di 10 giorni — dava un rapporto fra tempo usato nel viaggio e tempo di utilizzo per il soggiorno assoluta-

mente insoddisfacente. Il mezzo aereo, invece, riduce a un giorno e mezzo, massimo due giorni, il viaggio di andata e ritorno con una possibilità di 10 giorni di permanenza. Veramente, è il caso di dire che il turismo lontano ha cessato di esistere e che le Americhe — come diceva un illustre studioso — sono turisticamente alle porte d'Italia.

Dell'aviazione si occupano anche le camere di commercio. Si è costituito un « Centro per lo sviluppo del trasporto aereo » a Roma, con l'appoggio di nove camere di commercio. Non faccio altre citazioni per ricordare quali sono i tipi di merce trasportati, perché è possibile il trasporto di tutti i tipi. Veramente, l'aviazione è entrata nella sua fase di giovinezza, se non di maturità.

Ebbene, fatta questa affermazione che il mezzo aereo è il mezzo di trasporto per cose e persone e che tale è giudicato nel mondo, che cosa si è fatto per esso in Italia? Che cosa s'è fatto in confronto con gli altri mezzi di trasporto? Per i mezzi terrestri, vi è da distinguere tra la strada e la rotaia.

Le spese fatte per la ricostituzione della via e per la ricostituzione del parco rotabile. Per la ricostruzione delle strade statali l'« Anas » ha speso 67 miliardi (in valuta di oggi) oltre alle somme spese per le strade dalle province e dai comuni. Per le ferrovie, il patrimonio era ridotto alla fine della guerra al 60 per cento. Alla fine del 1949 si era ritornati all'85 per cento per quanto riguarda gli impianti fissi e al 100 per cento ed oltre per il materiale rotabile. Evidentemente, una tale rapida ricostruzione ha comportato una spesa notevolissima: 413 miliardi a tutto il 1949. Il senatore Corbellini, ex ministro dei trasporti, che enunciò queste cifre, aggiunse che occorrevano ancora 350-400 miliardi per soddisfare le necessità di quel settore. Nel suo discorso, il nuovo ministro dei trasporti, senatore D'Aragona, diceva quest'anno che le cifre stanziolate erano 433 miliardi e che occorrevano ancora 115 miliardi. Egli aggiungeva però che i lavori eseguiti avevano superato gli stanziamenti per 126 miliardi.

Riassumendo, nel settore delle ferrovie per la ricostituzione del patrimonio dell'azienda statale sono stati spesi circa 500-550 miliardi cui sono da aggiungere, per gli esercizi dal 1946 in poi, una spesa di circa 230-250 miliardi per integrazioni dei *deficit* di esercizio. Non cito le cifre spese per le linee in concessione, in quanto, confrontate alle somme ora esposte, potrebbero sembrare poca cosa.

Passiamo al settore della marina il cui esame può essere più interessante, trattandosi

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

di materia affine al campo aeronautico. Per ricostituire la flotta si sono stanziati somme per ricupero di navi affondate, per facilitare l'acquisto all'estero e c'è stata la legge Saragat per l'incremento delle costruzioni navali; ora si sta parlando di una seconda legge del genere. Per effetto di tali leggi, il nostro tonnellaggio, che nel 1940 era di 3 milioni e 400 mila tonnellate e che era uscito dalla guerra ridotto a 400 mila tonnellate, è tornato a 2 milioni e mezzo di tonnellate circa. A questo proposito vi sarebbe da rilevare che la politica che stiamo facendo in questo settore non è delle più opportune. Il totale del tonnellaggio mondiale nel dopoguerra, confrontato con quello di anteguerra, è passato da 58 milioni di tonnellate (anteguerra) a 79 milioni, con un incremento del 36 per cento. L'incremento, però, si è avuto esclusivamente nel settore dei trasporti merci e nelle navi cisterne che è salito del 60 per cento, mentre il tonnellaggio per trasporto passeggeri è sceso del 32 per cento. Noi, invece, stiamo facendo una politica marinara di incremento delle navi cosiddette di qualità per il trasporto di passeggeri: evidentemente seguiamo la via opposta a quella degli altri paesi, e non so fino a qual punto siamo nel giusto.

Con la legge Saragat si sono stanziati 34 miliardi per l'incremento di costruzioni navali dando un contributo del 30 per cento a fondo perduto, la garanzia per il 40 per cento delle spese oltre alle esenzioni fiscali; con quale efficacia è detto dal modo come è stata applicata. Sono occorse due variazioni alla legge primitiva per rendere atto questo «vestito» a riparare a certe necessità. Con tutto ciò si parla di un nuovo programma che dovrebbe affrontare il problema della ricostruzione, quando i nostri costi superano del 50 per cento quelli dell'estero. Di fronte a questi sacrifici per i cantieri navali sto pensando ai cantieri Breda che stanno smobilizzando la quinta sezione aeronautica. Evidentemente il lavoro aeronautico non raccoglie le stesse simpatie che raccoglie il lavoro nei cantieri navali.

I cantieri sono stati fatti lavorare per l'estero, con una perdita netta di 40 miliardi, durante il 1946-48, pur di tenerli in piedi far lavorare le maestranze.

Parlo sempre di attrezzature: per la ricostruzione dei porti sono stati dati 35 miliardi, e per il miglioramento e potenziamento degli scali altri 10 miliardi: in totale, 45 miliardi.

Il risultato nel settore navale è questo: che la flotta è quasi ricostruita, i porti sono

stati rifatti e i cantieri, sia pur malamente e in perdita, lavorano. Il prezzo della ricostruzione è stato di 120 miliardi circa. Oltre alle spese per impianti, sono state fatte spese per l'esercizio, per contributi e sovvenzioni che negli ultimi tre anni hanno oltrepassato i 9 miliardi. L'onorevole Angelini si è lamentato nella sua relazione perché la bandiera italiana è scesa nel traffico dei nostri porti; ma che cosa dovremmo dire vedendo il posto che occupa la nostra bandiera nel traffico dei nostri aeroporti?

E vengo alla conclusione. A mio avviso, è necessario che, facendosi forti di queste cifre spese per altri mezzi di trasporto, siano fatti sacrifici per i trasporti aerei potenziando gli aeroporti e la nostra flotta aerea. Si deve dire che finora s'è fatto troppo poco. Io sono in aviazione da 15 anni: se penso che cosa era la nostra aviazione, quali i traffici, quali i centri di studio e di produzione industriale nell'anteguerra, devo dire che siamo veramente precipitati in uno sfacelo che sarebbe delittuoso non considerare e non riparare!

Non traggio la conclusione citando le cifre spese per l'aviazione civile. Lascio al ministro della difesa il mio ordine del giorno, che chiede che egli insista nel difendere e sostenere le necessità dell'aviazione civile facendosi forte delle cifre che sono state già spese per gli altri mezzi di trasporto e che hanno permesso di ricostruire praticamente il 100 per cento della loro consistenza, mentre per il settore aeronautico, che negli altri paesi ha avuto un rapidissimo progresso, in confronto agli altri mezzi di trasporto, siamo scesi in Italia ad un livello più basso di quello dell'anteguerra!

Questa non è una politica di trasporti! A queste cose bisogna porre assolutamente rimedio!

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato a domani.

Annunzio di interrogazioni e di una interpellanza.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e dell'interpellanza pervenute alla Presidenza.

SULLO, *Segretario*, legge:

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i Ministri degli affari esteri e di grazia e giustizia, per sapere se sono a conoscenza dell'inaudito atto di brutalità perpetrato a Messina venerdì 13 ottobre 1950, da un gruppo di marinai americani ai danni del ragazzo quattordi-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

cenne Antonio Amato, il quale, ricoverato in ospedale, versa in condizioni gravissime, quasi disperate.

« L'interrogante chiede di conoscere quali passi il Governo italiano abbia disposto per ottenere l'immediata consegna dei colpevoli, in ossequio alle norme internazionali e per placare il legittimo sdegno di Messina e di tutta l'Italia, offese dalla violenza e dal successivo insulto costituito dall'offerta di tacitare la cosa con una manciata di dollari.

(1719) « FAILLA, PINO, CALANDRONE, D'AGOSTINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro delle finanze, per conoscere se gli consti che l'Agenzia delle imposte di Giugliano Campania applica una aliquota di imposta di ricchezza mobile, a carico dei piccoli affittuari, e in genere dei coltivatori diretti della zona, superiore alle tabelle; e se intende intervenire per impedire il continuarsi di uno stato di estremo disagio per quella industria ma modesta popolazione.

(1720) « CASERTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro degli affari esteri, per conoscere quali provvedimenti intende prendere una buona volta per sottrarre a lusinghe pericolose e reiterati colpi truffaldini la nostra emigrazione in Venezuela.

« In modo particolare, per conoscere se corrispondono al vero gli addebiti mossi dal Console venezuelano di Napoli alla nostra Ambasciata di Caracas, accusata di aver vistato migliaia e migliaia di fittizi contratti di lavoro per emigranti italiani, con risultati tragici per i nostri connazionali esposti a « pene inenarrabili » e che danno quotidiano pietoso spettacolo della loro miseria nella cosiddetta « Piazza del Pianto » di Caracas.

(1721) « SANTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei Ministri, per sapere come il Governo si comporterà nei riguardi del grave fatto avvenuto negli scorsi giorni a Messina dove, come informano le cronache dei quotidiani, un marinaio americano ha usato criminale violenza ad un ragazzo, ponendolo in pericolo di vita, mentre le Autorità navali statunitensi opponevano rifiuto alla giusta punizione del colpevole, che pure era stata richiesta dalle Autorità italiane.

« Rilevato il silenzio che sull'episodio è stato mantenuto dalla stampa governativa,

l'interrogante chiede altresì che il Governo protesti ufficialmente presso le competenti Autorità americane, affinché simili fatti non abbiano a ripetersi e tutto ciò a difesa dell'incolumità dei cittadini e dell'onore italiano.

(1722) « SMITH ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro delle finanze, per conoscere se e come intenda provvedere per una migliore amministrazione della ex tenuta reale di Racconigi, dove gli attuali amministratori per conto del Demanio hanno saputo soltanto provvedere al licenziamento della massima parte del personale (operai e braccianti) senza preoccuparsi della manutenzione e della maggior produzione dell'azienda stessa.

(1723) « GIOLITTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere:

1°) se è a sua conoscenza che l'Ente siciliano di elettricità ha già impegnato tutti i contributi finora ricevuti dallo Stato in opere elettriche quali la centrale termoelettrica di Palermo, l'impianto idroelettrico a deflusso sul fiume Anapo, l'elettrodotto a 150.000 watts Catania-Palermo per l'importo di circa 7 miliardi, opere che non hanno nessuna relazione con l'agricoltura cui lo Stato aveva destinato metà delle somme di cui sopra;

2°) se è inoltre a sua conoscenza che l'Ente medesimo svolge il suo programma di lavori elettrici quasi esclusivamente nella provincia di Catania, trascurando le altre provincie della Sicilia e particolarmente quelle di Agrigento, Caltanissetta e Trapani, che hanno urgente necessità di impianti elettroirrigui, trattandosi di zone eminentemente agricole;

3°) se e quali provvedimenti intende adottare per sanare la gravissima situazione sopra lamentata.

(1724) « PALAZZOLO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il Ministro dell'interno, per sapere se sia a conoscenza del fatto che la Questura di Roma ha vietato senza motivazione tutti i comizi per l'Unità notificati in Roma e nella provincia per il giorno 15 ottobre 1950; se consideri corrispondente alla lettera e allo spirito della Costituzione e dello stesso regolamento di pubblica sicurezza tale provvedimento; quali provvedimenti abbia preso o intenda pren-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

dere per punire i responsabili dell'abuso e per evitare che tali violazioni della legge da parte di pubblici funzionari abbiano a ripetersi.

(1725) « INGRAO, NATOLI ALDO, TURCHI, CINCIARI RODANO MARIA LISA, MONTAGNANA, GIOLITTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei trasporti, per conoscere:

1°) se ha autorizzato il direttore dell'Ispettorato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione del Compartimento di Roma a intervenire e a presiedere, nella sua suddetta qualità, una pubblica riunione indetta dal Sindacato cronisti di Roma, riflettente il problema delle comunicazioni tra Roma e i Castelli romani;

2°) se lo ha autorizzato a fare dichiarazioni di natura strettamente ufficiale a favore di una ditta, rendendo di pubblica ragione l'esito di riunioni e di pratiche ministeriali riferentisi al problema sopradetto.

(1726)

« RESTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'interno, per sapere se non reputi opportuno emanare apposite istruzioni, alle Amministrazioni comunali, perché i pensionati comunali godano dei benefici della legge 29 aprile 1949, n. 221, che prevede la riliquidazione delle pensioni degli statali, a simiglianza di quanto è stato già fatto volontariamente in proposito nei comuni di Roma, Milano, Torino, Genova, Firenze, Palermo, ecc., così da eliminare una ingiusta sperequazione di trattamento ai danni di una categoria che innegabilmente ha gli stessi meriti e bisogni dei pensionati statali e di quelli delle città sopra citate. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(3676)

« SALA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere quali provvedimenti intenda adottare di fronte all'agitazione da tempo in atto nel settore del personale delle Ricevitorie postali e telegrafiche e che potrebbe tradursi, come ripetutamente preannunciato, in un deprecabile e pregiudizievole sciopero della categoria; e per conoscere, in particolare, se non ritenga di esaminare ed accogliere con la massima tempestività quelle rivendicazioni che non incidono direttamente sul bilancio dell'Amministrazione, in attesa di definire organicamente la posizione del detto personale

che merita, per l'importanza, la delicatezza e la mole del lavoro, un più equo riconoscimento. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(3677)

« COLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro del tesoro, per conoscere se non ritenga opportuno intervenire con la massima urgenza e con senso di umana solidarietà, verso la competente Direzione generale pensioni dirette nuova guerra, perché la stessa provveda subito ad emettere il certificato di pensione di guerra all'ex militare De Bartolomeo Vincenzo (posizione n. 1237758), domiciliato e residente in Taranto, Via Zara, 2. Si fa presente che l'indigato militare è gravemente ammalato di tubercolosi polmonare bilaterale e riconosciuto tale per superinvalidità aggravata da causa di guerra dalla Commissione medica pensioni di guerra dell'Ospedale militare marittimo di Taranto; che in visita collegiale, sin dall'8 marzo 1950, lo ha proposto per l'assegnazione della prima categoria, più l'assegnazione di superinvalidità (Tab. E, lettera g).

« La presente si è resa necessaria dal ritardo, ormai usuale, con cui si risolvono casi di assegnazione di pensioni ad ex combattenti in disagiatissime condizioni economiche e gravemente ammalati; mentre è da attendersi la massima comprensione e sollecitudine nell'adottare i provvedimenti di liquidazione in specie per gli invalidi di prima categoria ed i superinvalidi. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(3678)

« GUADALUPI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della difesa, per conoscere: la effettiva posizione giuridica del 2° capo di marina Elia Giuseppe di Pietro e fu Vitale Maria, nato a Ceglie Messapico (Brindisi), arruolato volontariamente il 25 settembre 1931, promosso 2° capo il 9 settembre 1939, inviato in congedo il 22 luglio del 1948; i motivi per cui la sua istanza intesa ad ottenere la reintegrazione nel grado e la riammissione in servizio non è stata accolta. In particolare per conoscere se il prefato sottufficiale può essere considerato come sfollato a tutti gli effetti economici previsti dal decreto del Capo provvisorio dello Stato n. 500, ed in quali modi l'interessato avrà diritto di ricorrere avverso l'eventuale provvedimento di rigetto della sua istanza. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(3679)

« GUADALUPI ».

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere:

a) i nomi dei collaudatori cui si deve se a Ripacandita (Potenza) non furono impediti i delitti del collocatore Messere che frodò la pubblica Amministrazione e la buona fede del Ministero, dando per compiuti lavori appena abbozzati o ineseguiti, e quali provvedimenti sono stati presi a loro carico;

b) la data del provvedimento di esonero e della denuncia alla Autorità giudiziaria a carico di Michele Messere, in relazione ai misfatti suaccennati. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(3680)

« BELLONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro degli affari esteri, per sapere:

1°) cosa c'è di vero nelle dichiarazioni fatte dal console del Venezuela a Napoli, secondo quanto pubblicato nel periodico venezuelano *Italven* (n. 3) e nel *Bollettino quindicinale dell'emigrazione* (n. 19) della « *Umanitaria* » di Milano, circa falsi contratti di lavoro rilasciati a Caracas dall'Ambasciata italiana;

2°) se, essendoci del vero, il Governo ha preso i provvedimenti che la cosa esige a tutela anche dei nostri lavoratori;

3°) se, non essendo vero quanto affermato dal Console suddetto, il Governo ha preso i provvedimenti necessari alla difesa della onorabilità degli organi di cui è responsabile. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(3681)

« BELLONI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'interno, per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per risolvere la incresciosa e dolorosa situazione che, per la città e la provincia di Avellino, si è venuta a creare — e che minaccia di privare dei mezzi di sussistenza circa 300 capifamiglia lavoratori — in seguito all'azione intrapresa dal Comando del nucleo della polizia stradale di Avellino — affidato al maresciallo Bello Francesco — che, per pretese violazioni alle norme del codice stradale, sta elevando una serie di contravvenzioni a carico degli autisti di rimessa per preteso « esercizio abusivo di linea ».

« Per conoscere se non ritenga opportuno ed urgente impartire le necessarie disposizioni perché tali lavoratori, come per gli anni passati, esplichino tranquillamente ed onestamente la loro attività.

« Per conoscere, infine, se non ritenga necessario ed urgente adottare i provvedimenti opportuni perché cessi l'opera di vera persecuzione che sta svolgendo il locale Comando del nucleo di polizia stradale a danno degli autisti di rimessa della città e provincia di Avellino, nonostante i ripetuti richiami ed esortazioni sia da parte del prefetto di Avellino, che dell'interrogante. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(3682)

« AMATUCCI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i Ministri dell'industria e commercio e del tesoro, per conoscere i motivi per i quali non sono stati ancora concessi al personale dipendente delle Camere di commercio dei territori ceduti alla Jugoslavia, le agevolazioni praticate dal Ministero dell'interno al personale degli Enti locali dei territori stessi.

« La Presidenza del Consiglio dei Ministri con nota n. 200/4862/5 del 21 agosto 1948 aveva già proposto al Ministero del tesoro di far gravare sul bilancio dello Stato quanto dovuto al detto personale dipendente delle Camere di commercio di Pola, Fiume e Zara. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(3683)

« SCHIRATTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il Ministro della pubblica istruzione, per sapere se non creda di dovere intervenire per una definitiva regolamentazione delle tasse universitarie che agli inizi di ogni anno subiscono ingiustificati aumenti, che portando un notevole disagio nella già grave situazione economica di molte famiglie, creano i presupposti di dannose agitazioni universitarie;

e per sapere, in relazione a quanto sopra, se non intenda intervenire presso il Senato accademico dell'Ateneo torinese, che, ultimo in ordine di tempo, ha annunciato nuovi aggravii, che per la loro entità risultano insostenibili dalla quasi totalità della popolazione di quell'Ateneo.

(428)

« MIEVILLE ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testé lette saranno iscritte all'ordine del giorno e svolte al loro turno, trasmettendosi ai ministri competenti quelle per le quali si chiede la risposta scritta.

Così pure l'interpellanza sarà iscritta all'ordine del giorno, qualora il ministro interessato non vi si opponga nel termine regolamentare.

FAILLA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1950

FAILLA. La prego di disporre che, possibilmente nella seduta di domani o comunque al più presto, venga discussa l'interrogazione che ho poc'anzi presentata e che si riferisce ai gravi atti di violenza compiuti ad opera di marinai americani ai danni del ragazzo quattordicenne Antonio Amato da Messina.

Ella converrà, signor Presidente, che sollecite dichiarazioni del Governo potrebbero essere più che mai opportune dati lo sdegno e la commozione che regnano a Messina e in tutto il paese.

PRESIDENTE. Questa sera comunicherò ai ministri degli affari esteri e della giustizia la sua interrogazione e domani mattina spero di essere in grado di precisare quando ad essa verrà data risposta.

La seduta termina alle 21,5.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 16:

1. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951. (*Approvato dal Senato*). (1362). — *Relatori*: Coppi Alessandro e Guerrieri Filippo.

2. — *Discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951. (*Approvato dal Senato*). (1353). — *Relatore* Gatto.

3. — *Seguito della discussione della proposta di legge:*

FABRIANI ed altri: Efficacia delle norme del decreto legislativo luogotenenziale 20 mar-

zo 1945, n. 212, sugli atti privati non registrati, di cui al regio decreto-legge 27 settembre 1941, n. 1015. (889). — *Relatore* Riccio.

4. — *Discussione dei disegni di legge:*

Norme sulla costituzione e sul funzionamento della Corte costituzionale. (*Approvato dal Senato*). (469). — *Relatore* Tesauro.

Riordinamento del Tribunale supremo militare. (248). — *Relatori*: Leone Giovanni e Carignani.

5. — *Seguito della discussione dei disegni di legge:*

Costituzione e funzionamento degli organi regionali. (*Urgenza*). (211). — *Relatori*: Migliori, Lucifredi, Resta e Russo;

Disposizioni sui contratti agrari di mezzadria, affitto, colonia parziaria e compartecipazione. (*Urgenza*). (175). — *Relatori*: Germani, per la maggioranza, e Grifone e Sansone, di minoranza.

6. — *Discussione del disegno di legge:*

Ratifica dell'Accordo in materia di emigrazione concluso a Buenos Aires, tra l'Italia e l'Argentina, il 26 gennaio 1948. (*Approvato dal Senato*). (513). — *Relatore* Repossi.

7. — *Seguito della discussione della mozione degli onorevoli Laconi ed altri.*

8. — *Svolgimento della interpellanza dell'onorevole Dugoni.*

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. ALBERTO GIUGANINO