

XXXI.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI MERCOLEDÌ 7 OTTOBRE 1953

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LEONE

INDICE

	PAG.
Congedo	1551
Disegno di legge (Discussione):	
Stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario 1953-54. (78)	1551
PRESIDENTE	1551
CUTTITTA	1551
VERONESI	1564

La seduta comincia alle 10.

GUADALUPI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta antimeridiana di ieri.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il deputato Cappugi.

(È concesso).

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario 1953-54 (78).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario 1953-54.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Il primo iscritto è l'onorevole Cuttitta, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno, firmato anche dagli onorevoli Viola,

Basile Giuseppe, La Spada, Barberi Salvatore, Michelini, Cucco, Gray, Roberti, Di Stefano Genova, Filosa, Spadazzi, Pozzo e Greco:

« La Camera

invita il Governo a provvedere perché, in applicazione della decisione del Consiglio di Stato n. 554 del 4 marzo 1952, si proceda alla corresponsione della tredicesima mensilità agli ufficiali delle forze armate transitate nella riserva, o nella posizione ausiliaria, per effetto del regio decreto-legge 14 maggio 1946, n. 384, e del decreto-legge 7 maggio 1948, n. 1742, e che si trovino nelle identiche condizioni di quelli per i quali si è avuta la suddetta pronunzia giurisdizionale ».

L'onorevole Cuttitta ha facoltà di parlare e di svolgere questo ordine del giorno.

CUTTITTA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, cercherò di rendere quanto più possibile breve questo mio intervento, perché in merito al bilancio della difesa vi sarebbe molto da dire.

Purtroppo è stato rilevato, anche fuori di qui, che in Parlamento non si dà al bilancio della difesa l'importanza che merita. Si tratta, onorevoli colleghi, di una questione che riguarda l'approntamento degli strumenti che devono servire alla difesa del nostro paese, e ciò dovrebbe molto interessare, così come interessano le questioni di politica estera.

Quando accadono i rovesci militari, tutti vanno a fare il processo a chi ne ha più la colpa, ma nessuno fa il bilancio di quello che non si è fatto per preparare uno strumento bellico idoneo al compito che la politica estera gli assegna.

Ho raccolto questo lamento anche in ambienti esterni alla Camera, soprattutto quelli militari. Gli ufficiali ed i sottufficiali si dolgono di questa indifferenza del Parlamento verso le loro condizioni. Di questo loro stato d'animo io ho voluto farmi eco prima di iniziare la mia conversazione odierna.

Siamo in tema di bilancio; diamo uno sguardo alle cifre.

Assegnazione globale — dice la relazione — 488 miliardi. Sembrano molti. In effetti non lo sono.

Si deve tener conto che sul bilancio della difesa gravano alcune spese che si farebbe meglio ad attribuire ad altri ministeri.

Mi spiego: carabinieri. Dipendono per l'impiego dal Ministero dell'interno. È un corpo di polizia. Il bilancio dovrebbe essere quello dell'interno. Il Ministero dell'interno provvede infatti, sia pure inadeguatamente, per la corresponsione della indennità di alloggio ai carabinieri. Provveda a tutto. I carabinieri restino nell'esercito come forza armata, ma le spese per il loro mantenimento siano fatte gravare sul bilancio del Ministero che li impiega per il servizio di polizia.

Debito vitalizio. Tutte le pensioni ordinarie, civili o militari, per gli ex dipendenti di tutti i ministeri dovrebbe gravare sul bilancio del tesoro, come si fa per le pensioni di guerra.

Oneri di guerra. Mi volete dire perché questi oneri li deve pagare il Ministero della difesa? Anche questi oneri dovrebbero gravare sul bilancio del tesoro.

In tal modo, avremmo 121 miliardi in meno nel bilancio di cui ci stiamo occupando, con la conseguenza che la disponibilità effettiva residua per le tre forze armate si ridurrebbe a 367 miliardi, tra assegnazioni ordinarie e straordinarie.

Sono molti? Sono pochi? Bisogna vedere da che punto di vista ci mettiamo. La Svizzera, nazione pacifica per eccellenza, nazione neutrale, sta apprestando un potente strumento di difesa, e per questo impiega un terzo dei fondi del suo bilancio. I tempi sono duri: bisogna aggiornarsi. La Svizzera non partecipa alla politica atlantica, nè appartiene al blocco di oltre « cortina »: la Svizzera pensa alla propria neutralità, che teme possa non essere rispettata in questi tempi moderni di cosiddetta grande civiltà! Perciò si arma.

I 367 miliardi del nostro bilancio, in proporzione, sono una somma molto minore di quella che spende la Svizzera.

Questi 367 miliardi, per altro, sono in gran parte assorbiti dalle spese funzionali delle

forze armate, per vitto, alloggio, vestiario, esercitazioni a fuoco, ecc. Bisogna fare uno sforzo ulteriore e dare qualche altro centinaio di miliardi l'anno in più al bilancio della difesa, in modo che le nostre forze armate possano veramente incrementarsi per virtù nostra, per sacrificio nostro, senza aspettare che dall'estero ci giungano in regalo materiali andati in disuso negli altri eserciti.

Le spese straordinarie, che ammontano a 125 miliardi, sono state iscritte per il potenziamento delle forze armate. Ma una parte di esse, la più cospicua, viene assorbita per integrare le spese funzionali, che nel bilancio ordinario non troverebbero la necessaria copertura.

Sapete che cosa resta per il potenziamento delle forze armate? Per l'esercito (servizi tecnici, difesa aerea territoriale, artiglieria, motorizzazione, genio, munizioni, rifornimenti vari) 27 miliardi. Non servono a niente, c'è poco da potenziare!

La marina deve provvedere alle armi, all'armamento navale, alle telecomunicazioni, alle basi, alle costruzioni: per tutto questo ha 17 miliardi. Che cosa volete potenziare? Niente!

L'aeronautica, che ha un materiale costosissimo, come quello della marina, e che deve provvedere ai servizi tecnici, alla costruzione delle armi, delle munizioni, alle telecomunicazioni, alla organizzazione di basi a terra, ha soltanto 25 miliardi. Con questi c'è poco da potenziare!

Questa è la situazione quale deriva dall'esame delle cifre, nuda e cruda. Da quell'altra parte, naturalmente, ci verranno a dire che spendiamo molto, moltissimo per le forze armate, e che questo denaro si spenderebbe molto più utilmente per le scuole, per l'industrializzazione, per le bonifiche. Tutte cose ottime, sulle quali siamo tutti d'accordo, però io rispondo sempre con lo stesso ritornello: e la Svizzera? La Svizzera è forse un paese di guerrafondai? No. È nel patto atlantico? No. Vuole aggredire qualcuno? No. Eppure si arma; lasciate dunque che ci armiamo anche noi.

Vorrei, ora, dare uno sguardo alla consistenza dei nostri armamenti, dei nostri reparti. Per fare una disamina panoramica avrei dovuto occuparmi di tutte e tre le forze armate e, cioè, dell'esercito, della marina e dell'aviazione. Devo confessare che io conosco assai più le questioni che riguardano l'esercito, il quale, per altro, è la forza armata più numerosa, su cui grava il peso dei maggiori sacrifici. Questo dico con tutto il rispetto per

le altre due forze armate che sono altrettanto indispensabili per l'organizzazione difensiva della nazione e che necessitano di essere potenziate e sviluppate in sommo grado. La relazione, nella sua semplicità, fa l'elenco degli armamenti e delle attrezzature della marina e dell'aviazione, attrezzature ed armamenti che sono veramente assai modesti.

Per l'aeronautica mi limiterò solo ad osservare che è assolutamente necessario che il Governo, sia attraverso il Ministero della difesa, sia attraverso altri ministeri, si preoccupi seriamente di incrementare l'industria delle costruzioni aeronautiche se vogliamo ritornare ad essere almeno in parte quello che eravamo nel passato in questo settore.

Lo Stato ha profuso centinaia di miliardi per potenziare l'I. R. I. e tante industrie passive, ma non si è preoccupato affatto di far risorgere la nostra industria aeronautica che pur tanti riflessi importantissimi ha non solo per la nostra difesa, ma anche per la ripresa dei traffici commerciali. Oggi siamo al punto che nell'aeroporto di Ciampino ben organizzato, per la quasi totalità il traffico aereo è rappresentato da società straniera. In altri termini, facciamo parte del padrone di casa, del *maitre d'hotel*. La nostra bandiera mercantile conta assai poco, è presente all'aeroporto di Ciampino per il cinque per cento rispetto al totale del traffico, che, ripeto, è esercitato da linee aeree straniere. È una cosa questa che addolora profondamente; ma ciò che addolora di più si è che questo stesso cinque per cento rappresentato dal nostro traffico viene disimpegnato con apparecchi dei quali, nessuno, dico «nessuno», è di costruzione nazionale. È veramente penosa questa constatazione, e ci sarebbe da piangere quando si pensa che noi eravamo alla testa di tutte le nazioni nelle costruzioni aeronautiche. Abbiamo battuto primati di tutte le specie, di velocità, di durata, di carico, di altezza, ecc. Avevamo impiegato in questo settore ben 200 mila operai, tecnici specializzati, tutto personale che si è disperso. Mi dicono che ne siano rimasti soltanto 5 o 6 mila che ancora resistono. Vi è solo qualche poeta dell'aeronautica che impiega il suo denaro per tenere in vita qualche cosa. È dunque assolutamente necessario che il Governo compia ogni sforzo, affinché, questa industria risorga a nuova vita. Perché onorevole ministro, non si può parlare di avere un'aviazione militare, quando gli apparecchi vengono forniti da altre nazioni.

Per essere autonomi in questo campo bisogna che ci mettiamo in condizioni di co-

struire noi i nostri apparecchi. Il rifornimento di velivoli da parte di altri paesi potrebbe venir meno da un momento all'altro, per mutate condizioni politiche, per diffidenza o per risentimento nei nostri confronti, ed allora saremmo a terra. Questa è un'industria che possiamo valorizzare dato che la materia prima occorrente è in gran parte costituita dall'alluminio, che noi produciamo. Inoltre, la nostra mano d'opera costa meno di quella americana ed inglese, nazioni che — come è noto — detengono il primato delle costruzioni aeronautiche. Basterebbe quindi che il Governo facesse qualche piccolo sacrificio, per poter costruire noi questi apparecchi e venderne agli altri Stati a prezzo di concorrenza.

Detto questo, torno alla questione che riguarda l'oggetto principale del mio intervento: l'organizzazione militare dell'esercito. La relazione afferma che noi abbiamo dieci divisioni di fanteria, tre brigate alpine (oltre a due in allestimento), due divisioni corazzate, più una in allestimento; ed ancora, truppe di corpo d'armata e di armata, battaglioni di fucilieri, gruppi contraerei, reparti del genio, ecc.

Prendendo per buone queste cifre, lo stato di efficienza militare della nostra difesa terrestre potrebbe sembrare abbastanza soddisfacente, ma di fatto non è così. Citerò dei dati per dimostrare questo, senza entrare in dettagli e senza che sveli dei segreti perché il servizio informazioni di chi ha interesse a conoscere la consistenza delle nostre forze armate e della nostra organizzazione conosce già da tempo le notizie in questione.

Dicevo: la relazione afferma che disponiamo attualmente di dieci divisioni di fanteria. Anzitutto bisogna considerare che non si tratta di divisioni omogenee: ve ne sono normali e ve ne sono leggere. Le normali sono quattro: «Granatieri di Sardegna», «Cremona», «Mantova», e «Friuli». Una divisione normale è costituita da tre reggimenti di fanteria, uno di cavalleria (dotato di autoblindo), uno di artiglieria da campagna, un gruppo di artiglieria pesante campale, un gruppo di artiglieria contraerea leggera, dotato di cannoncini da 40 millimetri, un battaglione del genio pioniero ed un battaglione di collegamento. È una buona unità da combattimento. Rispetto alle divisioni americane, che hanno egregiamente funzionato in Corea, vi è da osservare che la predetta unità non ha in proprio una aliquota, sia pure modesta, di carri armati. Le divisioni americane hanno, anche se sono divisioni di fanteria, un reparto di carri armati, perché oggi il

carro armato rappresenta una difesa vicina insopprimibile.

È grave che le nostre divisioni non abbiano artiglieria anticarro. Come si deve difendere una divisione di fanteria da un improvviso attacco di carri armati? I carri armati li ha in dotazione il corpo d'armata, che li darà di volta in volta. Ma la guerra moderna è fatta di eventi così improvvisi, impreveduti e veloci nel succedersi che è proprio una vera ingenuità dire che i carri armati li tiene il corpo d'armata, che li darà di volta in volta alle divisioni che ne hanno più bisogno. E chi potrà stabilire quale sarà, fra le divisioni schierate, quella che più sarà soggetta ad un attacco di carri armati nemici?

Quindi, le artiglierie controcarro devono essere molte, come avviene nelle divisioni americane, come avveniva nelle divisioni tedesche, e devono essere date in proprio alle divisioni di fanteria. Le situazioni di guerra possono essere molteplici, il corpo d'armata può mandare e può non mandare i carri armati, e questi, anche se destinati ad una divisione, possono per tanti motivi non giungere in tempo.

Esaminiamo ora le divisioni leggere. Ono-vole ministro, non si sarebbe neanche dovuto parlare di divisioni leggere, perché quella che abbiamo esaminato come divisione normale è una discreta divisione, ma rispetto a quella americana è niente, e se noi andiamo al di sotto della divisione normale andiamo nella debolezza assoluta.

Vogliamo ripetere gli errori della guerra passata, quando si crearono le famose divisioni binarie di infausta memoria, che altro non erano se non piccole brigate, composte di due reggimenti di fanteria e di un reggimento di artiglieria da campagna, con cannoni ed obici residuati della guerra 1915-18? Questo non significa fare economia. Innanzitutto, una divisione, sia che abbia molte truppe sia che ne abbia poche, un comandante lo deve avere, il capo di stato maggiore lo deve avere, come pure il servizio sanitario, il commissariato, ecc. Quindi, non vi è economia. L'economia si fa quando con una organizzazione di servizi vi sono molti mezzi.

Con la creazione delle famose divisioni leggere vi fu una dispersione di energie. Se ne fecero molte di quelle divisioni, e i maligni dissero che bisognava farle per creare molti generali, in quanto la divisione, anche se era una brigata, comportava come comandante un generale di divisione. Quindi, più divisioni si creavano e più promozioni avvenivano.

Oggi, con l'esperienza che abbiamo, non dobbiamo ripetere questo errore. Durante la guerra sul fronte greco abbiamo dovuto subire anche conseguenze di ordine morale, perché gli scrittori militari di parte avversaria potevano vantarsi di dire che due divisioni greche avevano tenuto in iscacco cinque-sei divisioni italiane, facendo che la somma delle forze delle due divisioni greche risultava superiore a quella delle divisioni italiane.

Bisogna abbandonare la divisione leggera. Io ho detto che la divisione normale è buona, ma essa deve essere ancora potenziata. Le divisioni leggere sono così costituite: due reggimenti di fanteria, invece di tre, un reggimento di cavalleria, un reggimento di artiglieria da campagna su due gruppi invece che su tre (voi sapete che l'artiglieria si snoda in reggimento, gruppo, che corrisponde al battaglione, e batteria, che corrisponde alla compagnia); e poi c'è un gruppo di artiglieria pesante campale (questa è artiglieria di medio calibro), invece che su tre batterie, su due. Vedete che con la divisione leggera la riduzione è sensibile. Queste tre divisioni leggere, « Folgore », « Trieste » e « Legnano », devono diventare divisioni normali. Poi abbiamo tre divisioni che dovevano diventare leggere ma non sono complete: l'« Aosta », la « Pinerolo » e l'« Avellino ». Abbandoniamo il criterio della leggerezza, onorevole ministro, e facciamole diventare tutte normali. Faccia la proposta per una assegnazione straordinaria di miliardi alla difesa, anche se dall'altra parte si strillerà, come di consueto. Noi abbiamo la forza del numero, e solo che il Governo sia capace di reperire i fondi, noi approveremo. Ma le 10 divisioni, che sono poche, bisogna almeno metterle in condizioni di perfetta efficienza. Soltanto allora potremo sentirci relativamente tranquilli e in grado di poter difendere la pianura veneta. Potremo fare tutte le manovre che vogliamo: la « saldatura veneta », la « saldatura toscana », la « saldatura appenninica », la « saldatura veloce », ma noi non salderemo niente, se non avremo queste 10 divisioni veramente forti dislocate nella valle padana.

Quanto alle divisioni corazzate, esse per la verità sono poco più di quello che erano le brigate corazzate. Se dovessimo fare il confronto tra la nostra divisione corazzata e quella americana, ci sarebbe da mettersi le mani nei capelli. La nostra è così composta: un reggimento di bersaglieri, corazzato, un reggimento di fanteria carrista, un reggimento di artiglieria mista, un gruppo di cavalleria blindata, una compagnia genio pionieri, una compagnia collegamenti. Occorre potenziarla;

prima di tutto, onorevole ministro, tenga conto di questa osservazione che modestamente mi permetto di fare: bisogna cambiare i mezzi di combattimento e di trasporto del reggimento bersaglieri. Il carro semicingolato attualmente in dotazione ha le ruote anteriori gommate e quelle posteriori sui cingoli. Cammina abbastanza bene, ma è molto vulnerabile: voi capite a quanti arresti è esposto un mezzo di combattimento che ha le ruote gommate; basta una sventagliata di mitragliatrice, ed il mezzo si ferma. Non solo, ma il carro ha una corazzatura leggera che non offre sufficiente protezione, ed è, per di più, a cielo scoperto. Questi bersaglieri si devono muovere insieme coi carri armati del reggimento carristi e devono poter camminare alla stessa velocità di marcia; invece si trovano in difficoltà a poterli seguire su terreno vario, perché, mentre il carro armato si arrampica anche su pendenze fino a 45 gradi, questo carro semicingolato non può fare altrettanto. V'è poi il fatto che i bersaglieri vi si trovano a cielo scoperto e quindi esposti a facile bersaglio di mitragliamenti da bassa quota.

Bisogna dunque, migliorare queste divisioni corazzate ed anche aumentarle di numero. Ci vuole almeno un reggimento di artiglieria corazzata; l'attuale squadrone di artiglieria blindata deve diventare un gruppo esplorante, cioè avere maggiore consistenza con carri almeno di medio peso. Solo allora avremo creato una divisione corazzata che non sia tale soltanto di nome. Quella attuale non è una divisione, ma soltanto una brigata o poco più.

Abbiamo poi le brigate alpine. Sono tre, più due in allestimento. Non starò a ripetere gli elogi che questo magnifico corpo speciale merita, ma anche le brigate alpine sono troppo leggere e scarse di numero. Occorre pensare che nel nostro paese le frontiere alpine rappresentano i tre quarti del nostro schieramento difensivo e non è possibile pretendere di poter costituire un baluardo con forze tanto scarse di numero. D'altra parte, onorevole ministro, le truppe alpine, per la loro organizzazione, sono di più facile costituzione e meno costose, mancando esse di tutta l'attrezzatura corazzata propria degli altri corpi. Al minimo noi dovremmo avere sei divisioni alpine e ciascuna con tre brigate raggruppate in due corpi d'armata, i cui comandi dovrebbero essere dislocati, uno a Udine, per far fronte a nord e a nord-est, e un'altro a Trento per chiudere la frontiera del Brennero fino a saldare con la Carnia.

Il comando di armata alpina dovrebbe stare al centro, cioè a Verona. Oggi, purtroppo, non siamo nelle condizioni di cinquant'anni fa, quando si faceva una mobilitazione con la necessaria calma. Esempi recenti ci hanno dimostrato che la guerra si incomincia addirittura prima di averla dichiarata, salvo poi dire che l'aggressione è venuta dall'altra parte l'aggressore non essendo mai lo Stato che veramente ha compiuto l'aggressione! In queste condizioni le truppe devono essere veramente pronte e nella massima efficienza. Di poche cose devono poter aver bisogno per schierarsi in combattimento.

E quindi è necessario che noi ci preoccupiamo di queste truppe alpine, che noi le aumentiamo adeguatamente e le dislociamo, fin dal tempo di pace, in quelle tali vallate che saranno poi affidate alla loro difesa. Quindi io vedo un'armata alpina per la difesa montana e due armate che dovranno difenderci dall'attacco principale, che verrà da est nella pianura. Non illudiamoci: saremo o non saremo nella C. E. D., onorevole ministro (questo è problema di politica estera ed io non vi accenno neppure), una cosa è certa, ed è che noi siamo in prima linea.

Non è vero, come si illudono o mostrano di illudersi gli americani e gli inglesi, che la Jugoslavia rappresenti uno schieramento che fa passare l'Italia in seconda linea. Bisogna essere superficiali per pensare ciò, perché (mi si lasci dire, una volta tanto), le ipotesi sono due. La prima è che la Jugoslavia sia veramente ribelle alla Russia, e allora essa combatterà contro la Russia — nella deprecata ipotesi della guerra — e quindi combatterà anche contro i cecoslovacchi, contro gli ungheresi, contro i bulgari, contro i rumeni: in questo caso in ventiquattr'ore sarà occupata: al più in quarantott'ore (il tempo di marcia) dopo che la guerra sarà scoppiata, le truppe che sono di là dalla cortina passeranno attraverso la Jugoslavia e arriveranno alla frontiera italiana.

Questa è la prima ipotesi. L'altra è che il signor Tito faccia il doppio giuoco: e allora si tratterà di un quarto d'ora: non ci troveremo alle frontiere un esercito in ritirata da salvare, come abbiamo fatto una volta coi serbi, ma una avanguardia delle truppe russe. Bisogna quindi convincere gli alleati — e lascio subito la politica estera — che noi, con la C. E. D. o senza la C. E. D., siamo in prima linea e non abbiamo nulla da prestare agli altri, perché tutte le truppe nostre sono indispensabili nei nostri settori, per difendere le nostre frontiere, anche nell'interesse della C. E. D.

Truppe alpine adeguate, dunque, e sufficienti per la difesa montana da saldare, a sinistra, con lo schieramento del bastione svizzero. E poiché siamo in tema di truppe alpine, onorevole ministro, mi permetto, così, di sfuggita, di segnalare l'opportunità di restituire alle truppe da montagna il loro tradizionale copricapo. Intendo parlare del cappello alpino, che è stato inopinatamente sostituito con un « cappello da stupido », così come lo chiamano gli alpini.

Si dice che sia svedese, norvegese: non mi interessa. « Berretto da stupido » lo chiamano. Ma c'era proprio bisogno di levare quel copricapo, che ha una tradizione gloriosa, che è legato a tutti i ricordi di tutte le guerre dove gli alpini hanno combattuto valorosamente, superando tutte le prove? Sa che cosa mi ha detto un prode generale degli alpini che si rammaricava con me di questo? « Per gli alpini in servizio ed in congedo è stato un lutto, caro Cuttitta ». E soggiungeva: « È un provvedimento inconsulto voluto dai soliti analfabeti dello spirito. Cosa vuoi che capiscano quelli di tradizione militare e dell'influenza che il cappello alpino può avere sullo spirito dei reparti? Essi non sono mai stati ai reparti; e perciò queste cose non le possono afferrare ».

Onorevole ministro, il cappello alpino è qualche cosa di insostituibile. Posso anche ammettere che il « berretto da stupido » sia più comodo e più pratico; ma si può contraddire se affermo che in tutte le guerre i soldati alpini hanno combattuto sempre col cappello alpino, con quella penna nera che è nelle loro canzoni? Oggi voi quella penna nera, quelle canzoni, volete cancellarle con un colpo di spugna. E quando noi siamo corsi ai ripari, presentando una interpellanza, ci si è fatto dire sottovoce che il cappello restava per la libera uscita. No, onorevole ministro, il cappello deve restare per fare le marce, per fare la guerra, per tutto, e il « berretto da stupido » va eliminato! È una questione di enorme importanza, onorevole ministro, mi creda. Non si può togliere all'alpino il suo tradizionale cappello con la penna, con cui va attraverso le montagne e fa l'occhiolino alle ragazze. Senza la penna sul cappello, che conquiste può fare l'alpino?

L'altro giorno un collega di sinistra, di cui non ricordo il nome, mi dava ragione e mi raccontava qualcosa che dimostra, ancora una volta, l'insopprimibile attaccamento degli alpini al loro tradizionale copricapo. Mi diceva che, durante la guerra partigiana, quando era obbligo dei partigiani di camuf-

farsi, gli alpini che si univano ai reparti partigiani si adattavano alla necessità di togliersi la divisa per non farsi riconoscere dai tedeschi, ma il cappello alpino, nonostante il rischio palese che comportava, non vollero toglierlo mai.

Ora, quando un soldato si dimostra disposto a pagare con la vita il rischio di portare il suo tradizionale cappello, perché lo stato maggiore glielo vuole togliere? Tormente, montagne, caldo, freddo, pioggia e neve, tutto abbiamo affrontato col vecchio cappello alpino, e abbiamo sempre fatto bene! Ne parlo con tanto calore perché sono stato artigliero alpino e ho portato anch'io quel cappello, fino al grado di colonnello. E sa, onorevole ministro, come gli alpini seppelliscono i loro camerati caduti in combattimento? Quando un alpino cade in combattimento e non si ha la possibilità di apportargli una bara, lo si cala nella fossa vestito, avvolto in una coperta da campo fino al collo; ma il viso viene protetto dal cappello alpino. È l'ultimo omaggio dei commilitoni, quasi un viatico di gloria.

Ed ella, onorevole ministro, vuole togliere agli alpini il loro glorioso copricapo? Lo so, non ne ha colpa lei, perché sono stati gli altri a decidere questo. Ma ella si faccia il grande merito di restituire il cappello alpino a quei nostri soldati e di togliere loro il « berretto da stupido »! Quel cappello alpino con la penna, più è vecchio, più è sformato, più è bello! Le parla un vecchio alpino, onorevole ministro. Gli creda! (*Applausi a destra*).

Un'altra osservazione circa l'armamento di artiglieria. Le attuali bocche da fuoco sono buone, certamente superiori a quelle che avevamo. Però, a furia di prendere regali da una parte e dall'altra, abbiamo un campionario di artiglierie con relativo campionario di munizioni. Questo incide sulla buona organizzazione del servizio di artiglieria. Bisogna cercare di unificare i calibri e i tipi di bocche da fuoco per facilitare il rifornimento delle munizioni.

Un'osservazione mi si consenta sui servizi tecnici centrali. V'era il comitato per la mobilitazione civile. Era costato fatica organizzarlo, perché non è facile avere contatti di ordine tecnico con le industrie, e sapere che cosa produce ciascuna di esse e che cosa potrebbe produrre, con opportuni adattamenti del suo macchinario, in caso di guerra. Si tratta di prevedere e di organizzare questa trasformazione. Tutto questo era costato 30 anni di sacrifici e di appassionate fatiche del senatore generale Dall'olio, alla cui memoria mi permetto inviare un reverente sa-

luto. Grande galantuomo, che ha amministrato milioni e miliardi ed è morto in francescana povertà, perché aveva la religione del dovere e dell'onestà. Aveva speso il meglio della sua esistenza per organizzare questo servizio delicato e prezioso, cui erano addetti ufficiali tecnici specializzati. Ebbene, nel gennaio del 1948 quei famosi « analfabeti dello spirito » combinano un decreto ed annientano il comitato per la mobilitazione civile! Il ruolo degli ufficiali per la mobilitazione civile viene sciolto e disperso! Erano qualche centinaio, signor ministro, e si potevano e dovevano risparmiare, nel furore dello sfollamento. Ora, bisogna rifarlo, questo ruolo, e subito, cercando e richiamando i superstiti dalla riserva.

Con lo stesso decreto fu abolito anche il servizio tecnico del genio.

È concepibile un'altra cosa più avventata di questa? Ma il servizio tecnico del genio deve presiedere alle costruzioni del genio che l'amministrazione militare fa in proprio! Avrei capito che avessero abolito il ruolo del servizio tecnico del genio se avessero abolito anche gli stabilimenti di costruzione del genio; ma lasciare gli stabilimenti che producono materiale del genio per le nostre truppe ed abolire il ruolo del servizio tecnico è cosa assurda e inconcepibile. Il servizio tecnico del genio è necessario per sovrintendere alle nostre fabbricazioni, ai nostri stabilimenti. Ed anche quando noi ci provvederemo dell'industria privata, abbiamo bisogno di un corpo tecnico che possa acquistare con occhi aperti e collaudare il materiale che compriamo. Il servizio tecnico del genio, perciò, deve essere ricostituito.

Mi preoccupa, come mi sono preoccupato da quattro anni a questa parte, di portare il frutto della mia esperienza al servizio delle forze armate. Purtroppo chi l'ha preceduta non mi ascoltava, per partito preso, e, per quattro anni, ho gridato al deserto. Ma non importa. Ripeterò le stesse cose fino a che troverò qualche santo che mi ascolti. Speriamo che sia lei, onorevole ministro!

Ho parlato dell'armamento e dei mezzi, parliamo un po' ora del personale. Qui, purtroppo, le dolenti note sono più gravi.

Domando scusa agli amici della marina e dell'aviazione se mi riferirò di più al personale dell'esercito, ma molti problemi sono comuni.

Quanto al personale, abbiamo quello in servizio e quello in congedo. In servizio abbiamo ufficiali e sottufficiali, cioè i quadri.

Di che cosa si lamentano gli ufficiali? Si lamentano del trattamento economico.

Onorevole ministro, bisogna affrontare in pieno questo problema. Il trattamento economico riservato agli ufficiali delle Forze armate non è quello che ad essi spetterebbe, sia per le prestazioni gravose che comportano immensi sacrifici, anche d'ordine fisico, sia per il mantenimento del loro prestigio. Tutti gli impiegati hanno diritto a vivere, ma l'ufficiale deve vivere e insieme mantenere un prestigio. Se egli va al cinema, non può andare ai secondi posti: deve andare ai primi posti, oppure non ci va. Un ministro della guerra, indirizzando una circolare a noi ufficiali alla fine della guerra 1915-18 scrisse una frase che mi è rimasta impressa: « Si ricordi l'ufficiale che, quando è in divisa, rappresenta il sacro volto della patria ». Bisogna finirla una buona volta con l'equiparazione fra i gradi delle forze armate e quelli dell'amministrazione civile, che non hanno alcun rapporto fra di loro. L'errore di questo livellamento è stato compiuto dal regime passato, e ancora oggi se ne portano le conseguenze. Noi dobbiamo sganciare la gerarchia militare dalla gerarchia civile, perché si tratta di categorie distinte. Le prestazioni dell'ufficiale non hanno niente a che vedere con quelle del personale civile.

Si parla di una riforma burocratica. Si approfitti di questa circostanza per finirla, per sempre, con questo parallelismo fra la gerarchia militare e quella civile. E si pensi a provvedimenti consistenti, come è stato fatto per la magistratura. Anche i magistrati hanno un prestigio da mantenere e hanno bisogno della loro tranquillità. Ebbene, quando lo Stato li ha trascurati, essi hanno fatto lo sciopero. Ma gli ufficiali, maltrattati finché si vuole, lo sciopero non lo faranno mai! Quindi, a maggior ragione bisogna andare incontro ad essi. Si ascolti questa voce isolata che viene in Parlamento, la quale, mi creda, onorevole ministro, esprime una esigenza vitale. Poiché gli ufficiali non possono fare lo sciopero né ricorrere ai sindacati, si ascoltino le esigenze che vengono portate in questa Camera. L'onorevole ministro ne tenga conto, se vuole che lo stato d'animo degli ufficiali possa sollevarsi a quella giusta serenità di cui hanno bisogno per potere attendere ai loro gravosi doveri.

E parliamo della carriera, questione molto importante, sulla quale purtroppo si scherza molto. Ogni tre o quattro anni viene fuori una nuova legge sullo stato degli ufficiali. Bisogna por termine anche a questo mal vizzo. Quando il giovane va in accademia, ha da-

vanti a sé il quadro della sua carriera. Non si cambino, dunque, queste leggi ogni due o tre anni. Le leggi sullo stato e quelle di avanzamento devono essere come dei testi sacri, come le tavole di Mosè: una volta fatte, salvo rarissime circostanze di eccezionale gravità, non devono essere più toccate.

So che sono stati ripresentate, al Senato, la legge sullo stato e quella sull'avanzamento. Su quest'ultima avremo molto da parlare, onorevole ministro.

TAVIANI, *Ministro della difesa*. Quel disegno di legge non è stato ancora ripresentato.

CUTTITTA. Comunque, è bene che se ne parli. Le dirò che noi non accettiamo il principio della vacanza obbligatoria. Non è possibile dire: quest'anno venti colonnelli di fanteria devono andare in pensione, anche se non sono colpiti dal limite di età. Non si può ammettere questo principio, che è stato esiziale quando ebbe ad applicarlo il generale Baisrocchi.

L'altra cosa grave è l'avanzamento per merito comparativo. È una questione che diventa gravissima. È già difficile prendere un lotto di ufficiali di medio o alto grado e stabilire veramente, con coscienza e senza pericolo di sbagliare, quali sono gli idonei che meritano di andare avanti e quelli non idonei che non si possono promuovere. È una scelta faticosa, perché non è possibile fare un taglio netto fra l'idoneo e il non idoneo.

Comunque, ammesso che ciò si faccia senza tante ingiustizie, fare successivamente, fra gli idonei, una graduatoria, è qualcosa in cui, onorevole ministro, comincia a giocare qualche fattore che non è pulito. Si arriva all'assurdo dell'eccesso di potere, come ha detto il Consiglio di Stato, allorché ebbe ad esaminare il reclamo del colonnello Castagna, l'eroe di Giarabub. Era una guerra fascista quella, il colonnello Castagna è stato un eroe che ha combattuto per la sua patria, un eroe che ha combattuto in difesa dell'onore della bandiera in un modo insuperabile, sicché si è fatta una leggenda intorno a questa magnifica figura di comandante.

Preso in esame per l'avanzamento a generale, non fu giudicato idoneo! Trent'anni di carriera e di ottime classifiche, un comportamento in guerra nel quale si manifesta quel magnifico soldato che tutti conosciamo non valsero a nulla per la commissione di avanzamento.

L'ufficiale ha fatto ricorso al Consiglio di Stato. Io, che mi sono commosso per questo caso e me ne sono occupato, mi sono pro-

curato copia della sentenza, nella quale è detto a conclusione: « Sussiste vizio di eccesso di potere che giustifica il sindacato del giudice amministrativo e impone l'annullamento del provvedimento ».

Ora, mi dica lei, onorevole ministro, se le pare che sia edificante che un collegio giudicante, che si chiama commissione centrale di avanzamento, si faccia dare lezioni da un altro consesso di giudici togati e si debba sentir dire: avete commesso un eccesso di potere e perciò annulliamo la vostra deliberazione!

Dopo la sentenza del Consiglio di Stato il colonnello Castagna è stato promosso generale di brigata, ma essendo egli relativamente giovane, non andrà in limiti di età tanto presto, ed allora potrà verificarsi che lo prenderanno in esame per l'avanzamento a generale di divisione. In questo caso, ella cerchi di proteggerlo, perché quelli là son capaci di dire: sì, per la brigata è idoneo; per la divisione no! Stia attento e non si faccia complice di qualche malefatta, perché il giudizio definitivo sugli ufficiali generali (ella lo sa) lo dà il ministro: quindi non apponga la sua firma ad un decreto in cui non si promuova il generale Castagna.

Finché non sarà colpito da limiti di età, il generale Castagna dovrà essere sempre promosso. Non lo si può fermare, per fare posto a nessuno! (*Applausi a destra*).

Scuola di guerra: è la croce, il tormento dell'esercito, perché è una scuola di studi superiori molto seria, non discuto, ma è frequentata da una aliquota di ufficiali volontari che quando escono da questa scuola si prendono il diploma di persone colte, intelligenti, preparate, superiori a tutti gli altri, e se lo portano fino alla fine. Ella mi insegna che anche nelle università si conferiscono le lauree, ma non sempre dalle università escono persone molto serie, molto colte, e molto preparate. E lo stesso accade per la scuola di guerra; è anche quella una università come un'altra, quindi è un errore pretendere che tutti quelli che fanno la scuola di guerra siano i migliori ufficiali dell'esercito. Vede, onorevole ministro, per fare il professionista, per fare ad esempio l'ingegnere, o ci sono le basi o non ci sono; o si è studiato il calcolo infinitesimale e la geometria analitica e tante altre belle cose oppure tutto ciò non si sa. Invece nella questione del militare la cosa è diversa. Infatti si chiama « arte militare » e non scienza. Si avvale anche della scienza, ma è un'arte, per cui, a volte, persone che non hanno avuto una grande preparazione militare, all'improvviso, nel corso di una

guerra, si rivelano dei grandi comandanti. Ora, limitare *a priori* la scelta dei grandi capi soltanto al piccolo numero di ufficiali che hanno frequentato la scuola è un errore, perché possiamo perdere la possibilità di valorizzare persone che si rivelano al vaglio della guerra. La guerra rappresenta una grande prova. Diceva un generale di corpo d'armata: noi facciamo manovre su manovre, ma è come quando un direttore d'orchestra vuole provare lo spartito senza strumenti. Nelle nostre prove manca l'azione del nemico la quale si manifesta appieno soltanto quando si fa la guerra vera.

Proposta pratica: si deve abolire la scuola di guerra? Affatto! Altre tornate di studi per gli ufficiali che escono dall'accademia sono necessarie durante la carriera, ma bisogna fare, onorevole ministro, quello che già si fa in aeronautica. Nell'aeronautica i capitani fanno un corso di aggiornamento di cultura, e poi ne fanno un altro da ufficiali superiori alla scuola superiore di guerra aerea. Facciamo lo stesso anche per l'esercito. Si facciano corsi di aggiornamento di cultura per tutti gli ufficiali indistintamente. Alla fine del corso, secondo i risultati conseguiti, si conferisce un vantaggio di carriera. Conseguendo da ciò che un capitano il quale abbia ottenuto un brillante risultato passa avanti a molti altri, e sarà quindi un giovane maggiore. Se egli, nel corso di aggiornamento che dovrà frequentare da tenente colonnello si piacerà ancora fra i primi, avrà un secondo vantaggio di carriera e sarà un giovanissimo colonnello. Così, attraverso i corsi, si affermeranno i più meritevoli, per lo meno per quanto di meritevole si possa dimostrare in tempo di pace, poiché è solo in guerra che si rivelano veramente il carattere e la capacità di comando di un ufficiale. Comunque, avremo ufficiali colti e relativamente giovani negli alti gradi, senza dover ricorrere alla selezione dell'avanzamento per merito comparativo che non offre sicure garanzie di imparzialità. In conclusione, scuola di guerra per tutti, obbligatoria; aggiornamento di cultura; selezione.

Per ciò che riguarda i sottufficiali in servizio, vale anche per loro quello che ho detto per gli ufficiali, circa il trattamento economico. Anche qui, identica è la prestazione e identica è la questione del prestigio, poiché anche il sottufficiale ha un prestigio di categoria da mantenere ed una funzione rappresentativa per la dignità della divisa che indossa.

Circa l'avanzamento, vi è una giusta lamentela da parte di sottufficiali. Abbiamo,

infatti, dei sergenti maggiori che, pur avendo 10-12 anni di grado, non riescono a diventare marescialli. Che si aspetta? Le funzioni di sergente maggiore sono identiche a quelle di maresciallo, e allora tanto vale stabilire un periodo minimo di permanenza nel grado di sergente maggiore, dopo il quale promuovere il sottufficiale al grado di maresciallo, senza aspettare che vi sia la vacanza organica, come si pratica per la promozione dei sottotenenti.

Nella passata legislatura fu presentata una legge sullo stato dei sottufficiali. Di essa si è parlato molto, e se ne sono occupati pure i sottufficiali in congedo, in quanto il provvedimento interessa anche loro. Essi hanno un'associazione (l'U. S. I., cioè Unione sottufficiali d'Italia) che si è fatta molto attiva: ha studiato la legge, ed attraverso il suo presidente Alessandro Fragna, a norma dell'articolo 50 della Costituzione, ha presentato una petizione, nella quale, molto opportunamente, i sottufficiali fanno presente che non tutti gli aspetti della legge sono soddisfacenti per loro, e propongono qualche modifica.

Quindi, non partiamo in quarta per dire: abbiamo questa legge e questa deve essere approvata. Vediamo che cosa dicono gli interessati; e, discutendo la legge, esaminiamo le loro proposte, per accettarle se le riteniamo giuste. Non facciamo come si è fatto la volta scorsa, allorché la legge fu discussa in Commissione in sede legislativa ma non fu possibile vararla perché si disse che occorreva votarla così come era.

Non è giusto fare così: la Camera stessa ci perde di prestigio. La legge viene sempre presentata come un prodotto della perfezione; ma, se viene sottoposta a noi legislatori, dobbiamo pure avere il diritto di occuparcene, ed apportare ad essa quelle modifiche che ci appaiono sensate.

Lamentano ancora gli ufficiali e i sottufficiali la mancanza di un unico trattamento per le tre forze armate. Ora che queste sono state fuse in quell'unico organismo che si chiama Ministero della difesa, vi è in loro la speranza di vedere unificate le retribuzioni per tutti.

Sperequazioni ne esistono molte, come si verifica, per esempio, fra l'indennità di volo dell'aeronautica e quella di imbarco della marina. Si danno 32 mila lire al mese al generale di squadra aerea per indennità di volo, e 90 mila all'ammiraglio di squadra per indennità di imbarco. Non le pare, onorevole ministro, che vi sia una differenza eccessiva? Se si devono corrispondere l'indennità di volo

e quella di imbarco, perché non le diamo ambedue nella stessa misura all'uno e all'altro ufficiale?

Indennità di alloggio: vi è una sola categoria di ufficiali delle forze armate che la percepisce; questi ufficiali sono quelli della marina. Perché non si dà la stessa indennità di alloggio agli ufficiali dell'aeronautica e dell'esercito? Non credo che sia questa una domanda molto avventata; se si deve giungere ad una perequazione nel trattamento economico, si giunga anche ad una perequazione dell'indennità di alloggio.

Alloggio in natura: nell'esercito v'è chi ne beneficia e chi no. Non desidero « pettegolare », ma a questo proposito non posso fare a meno di accennare che si sono apprestati degli alloggi perfino nel palazzo di via XX Settembre per ufficiali generali. Dove erano gli uffici, avrebbero dovuto restare gli uffici; non si vede la ragione per cui un ufficiale generale debba avere l'alloggio in via XX Settembre, mentre tanti e tanti altri sono esclusi da tale privilegio.

Onorevoli colleghi, mi avvio alla fine, ma non posso trascurare di esaminare anche un'altra questione, che è quella che riguarda gli ufficiali e i sottufficiali sfollati. Ho ricevuto infinite sollecitazioni da tutte le parti, perché questa questione possa essere alla fine risolta. Immagino, che anche ella, onorevole ministro, abbia ricevuto molte istanze al riguardo. Questi ufficiali e sottufficiali sono stati veramente maltrattati, ed è appunto per questo che vi sono state e vi sono tuttora moltissime lagnanze. Quanti ufficiali sono stati sfollati? Quanto personale è stato sfollato per raggiungere il numero voluto dal trattato di pace? Io rispondo che sono stati sfollati più ufficiali e più sottufficiali del necessario, e non ce ne era davvero motivo. Nasce allora il sospetto che ne siano stati sfollati di più, per consentire a quelli che rimanevano di avere più libera la via dell'avanzamento. Il primo punto interrogativo è questo. A questi ufficiali e a questi sottufficiali si promise, per invogliarli ad andarsene, il reimpiego nelle amministrazioni civili. L'articolo 10 del decreto-legge 14 maggio 1946, n. 384, è chiaro in proposito. Se ella, onorevole ministro, va a rileggerlo, troverà che in quell'articolo vi è una promessa formale di reimpiego nelle amministrazioni civili, con l'aggravante che questo reimpiego sarebbe stato dato di preferenza a coloro che avessero spontaneamente presentato domanda per essere sfollati. Non avendo mantenuto questa promessa, l'allettamento che fu fatto allora

incomincia a diventare una truffa. Oggi, moltissimi ufficiali e sottufficiali sono stati sfollati e se ne sono andati, ma nessuno è stato assunto in altre amministrazioni. Un giurista mi ha detto che tale questione si esprime con questa frase: *promissio ex lege*, cioè promessa fatta per legge che va mantenuta. Lo Stato non può certamente sottrarsi ad un obbligo assunto per legge. Lo Stato deve essere di esempio al cittadino, ma non di cattivo esempio come è accaduto in questo caso.

Tredicesima mensilità: tutti gli impiegati statali civili e militari godono della tredicesima mensilità. E gli ufficiali sfollati? Faccio osservare che prima di venire posti in quiescenza, vi è per essi un periodo di tempo durante il quale si corrispondono loro i quattro quinti dello stipendio. Per tale motivo essi hanno chiesto, giustamente, che siano loro corrisposti anche i quattro quinti della tredicesima mensilità. Il Ministero della difesa ha risposto no! Ed allora cinque ufficiali di aeronautica hanno fatto ricorso al Consiglio di Stato che, dopo aver esaminato la questione con quella obiettività di giudizio che tutti gli riconoscono, ha dato ragione a questi ufficiali ordinando al Ministero di corrispondere la tredicesima mensilità. Sa che cosa è successo, onorevole ministro? Che il Ministero ha pagato la tredicesima mensilità solo a quei cinque ufficiali che avevano presentato il ricorso! (*Commenti a destra*). Questo è veramente il comportamento del cattivo pagatore, il quale sa che deve pagare ma preferisce ostinarsi a negare questo diritto, nonostante la sentenza del Consiglio di Stato. Al riguardo ho presentato una interrogazione con richiesta di risposta scritta, ma quantunque abbia sollecitato per due volte la risposta non sono mai riuscito ad averla.

TAVIANI, *Ministro della difesa*. Quando l'ha presentata?

CUTTITTA. Al suo predecessore. Comunque, la questione rimane in piedi. Gli ufficiali hanno una larva di organizzazione la quale ha mandato agli aderenti una circolare dicendo che, se volevano la tredicesima, dovevano promuovere una causa. Questi ufficiali hanno versato duemila lire per ciascuno e così, raccolto l'onorario occorrente per pagare un avvocato che dovrà patrocinare la loro causa, si apprestano a presentare ricorso al Consiglio di Stato. Naturalmente è una causa vinta in partenza, dato che vi è già una delibera del Consiglio di Stato il quale non potrà che confermarla in pieno. Però non è giusto

che il Ministero della difesa assuma una posizione di questo genere verso quegli ufficiali sfollati che dovrebbe invece proteggere, per farsi perdonare quella tale promessa mancata circa il reimpiego nelle amministrazioni civili.

Inoltre si è verificata una enorme sperequazione nei riguardi dell'indennità di buonuscita. L'ufficiale che cessa dal servizio ha diritto ad un'indennità di buonuscita, che viene calcolata sulla base dello stipendio percepito nel momento in cui viene posto in congedo. Senonché, lo sfollamento fu fatto in modo così caotico e disordinato che si sono resi necessari sei provvedimenti: due del maggio 1946, uno del maggio 1947, ed ancora altri nel settembre 1947, nel gennaio e maggio 1948.

I primi sfollati hanno ricevuto un'indennità di buonuscita di appena 100 mila lire: una miseria! Poi sono stati concessi dei miglioramenti economici agli impiegati dello Stato ed agli ufficiali, per cui gli ufficiali che hanno lasciato il servizio dopo sei mesi hanno percepito un'indennità di buonuscita doppia. È necessario unificare per tutti la data di sfollamento agli effetti amministrativi, perché unico deve essere anche il trattamento economico, ivi compresa l'indennità di buonuscita.

Un'altra questione che desidero sottolineare è quella che riguarda la reversibilità della pensione alle vedove degli ufficiali sfollati. I relatori affermano che il Governo ha fatto qualcosa al riguardo. Ella, però, onorevole Pagliuca, ricorda la discussione che si svolse in Commissione quando si discusse questo provvedimento. Infatti, mentre la legge stabilisce che agli ufficiali sfollati è riconosciuto il matrimonio civile per cui eventualmente la vedova gode della reversibilità della pensione, vi è un secondo comma il quale recita: «La disposizione del comma precedente non si applica qualora il matrimonio non sia stato contratto due anni prima dalla data in cui l'ufficiale o sottufficiale sarebbe stato raggiunto dal limite di età per la cessazione dal servizio permanente o dalla carriera continuativa».

Qui vi è stata una grande ingiustizia. Innanzitutto, se si voleva concedere questo beneficio agli ufficiali sfollati vi era proprio bisogno di stabilire che il matrimonio doveva essere stato contratto due anni prima della data in cui l'ufficiale stesso sarebbe stato raggiunto dal limite di età? Ma i limiti di età sono una questione legata all'avanzamento!

Le porto un caso concreto, onorevole ministro, che risponde al vero. Un maggiore in servizio ha sposato a 51 anni, nel marzo 1946, dopo il ritorno dalla guerra e dalla prigionia. Il limite di età per il suo grado era di 51 anni; però, questo maggiore ragionevolmente sapeva che, se non vi fosse stato lo sfollamento, sarebbe arrivato sicuramente a tenente colonnello. La presunzione di questo maggiore di giungere al grado di tenente colonnello era una presunzione umana, ed egli sapeva che i suoi limiti di età, con il nuovo grado, sarebbero stati di 54 anni. Quindi, sposando a 51 anni egli era a posto. Senonché, viene la legge e dice: no, il limite di età è quello dell'attuale grado, senza tener conto del trauma che ha creato nella vita di questo maggiore con lo sfollamento. Allora colui che vi parla, in sede di V Commissione si arrabattò molto per far sopprimere la seconda parte di quella disposizione. Devo dire che da parte della sinistra trovai tutta la comprensione e l'appoggio possibile, mentre dalla parte del centro niente: calci in faccia! Disse di no il relatore, la onorevole Valandro, disse di no il rappresentante del Governo, in persona dell'onorevole Vaccaro, e si commise una ingiustizia.

Ora i relatori vengono a dirci che vi è stato un vantaggio. Il vantaggio è molto piccolo, e se si vuole aggiustare la questione si dica una buona volta che la reversibilità deve essere concessa alla vedova dell'ufficiale che ha sposato, con un matrimonio legalmente riconosciuto, in data anteriore allo sfollamento. I casi non sono molti, e quindi il bilancio dello Stato non andrà in rovina, ma si sarà compiuto un atto di signorilità e di giustizia.

Alcuni di questi ufficiali lamentano anche la questione che riguarda l'avanzamento degli ufficiali della riserva.

Onorevole ministro, la legge attuale — che è ancora in vigore, perché quella dell'avanzamento, benché ne parliamo da 4-5 anni, non è ancora entrata in vigore — stabilisce e prevede che l'ufficiale nella riserva può avere due promozioni. Quindi, un tenente colonnello può avere una prima promozione a colonnello e una seconda a generale di brigata. Ora, siccome la nuova legge prevede che vi può essere una sola promozione, quelli che amministrano questa partita hanno già sentenziato che più di una promozione non si darà. Che cosa accade? Che una legge, prima di essere approvata dalla Camera, viene già applicata da parte del Ministero della difesa!

Vuole una controprova, onorevole ministro? Per gli ufficiali superiori nella riserva la vecchia legge non prevede un periodo di comando, e quindi un colonnello può andare nella riserva senza aver comandato un reggimento, e conseguire poi, in tale posizione, l'avanzamento a generale di brigata. Con la nuova legge, forse il colonnello della riserva per essere promosso generale di brigata dovrà aver comandato il reggimento.

Ma, onorevole ministro, fino a quando è in vigore, applichiamo la vecchia legge come è. Guardi, non faccio questioni personali, perché il reggimento in guerra l'ho comandato, ma parlo per gli altri colonnelli che non hanno avuto la possibilità di comandare un reggimento. Le potrei citare nomi — ma preferisco non fare pettegolezzi — di generali che sono in servizio e che non hanno comandato né battaglioni né reggimenti, e sono generali, perché ella deve sapere che durante la guerra il periodo di comando è stato ridotto prima ad un anno e poi soppresso. Siamo oggi a questo assurdo: di vedere un generale in servizio che ha conseguito tale grado senza aver comandato il reggimento, e un colonnello nella riserva che non può essere promosso generale, perché non ha comandato il reggimento!

C'è poi la questione dei diurnisti. Vi sono degli ufficiali che si sono sottomessi a riprendere servizio presso l'amministrazione militare in qualità di impiegati civili. Il loro trattamento economico è rappresentato dalla differenza fra gli assegni del grado del gruppo al quale vengono iscritti come civili e la pensione militare. Orbene, al Ministero del tesoro (dove ci deve essere una cricca di funzionari che ha il dente avvelenato contro le forze armate) sono andati a fare questa scoperta: che l'ufficiale in servizio civile deve essere assimilato al gruppo A, B o C a seconda del suo titolo di studio. Cosicché se il generale Messe, senatore, comandante di armata, magnifica figura di ufficiale e di comandante, andasse a fare il diurnista, lo metterebbero nel gruppo B, perché non è laureato! Ma vi pare una cosa giusta? L'ufficiale in quella famosa classifica dei dipendenti dello Stato che fece il fascismo fu assimilato al gruppo A, perché l'accademia militare equivale bene all'università. Ora, perché questa ingiusta e umiliante discriminazione? Io so che il ministro che la ha preceduto, onorevole Taviani, si è occupato di questa faccenda, ma non con l'energia che sarebbe stata necessaria per spuntarla, perché ci sono questioni che vanno spuntate ad ogni costo. Non è possibile che un ministro

del tesoro per poche centinaia di migliaia di lire si debba impuntare a mortificare questa benemerita categoria di servitori dello Stato.

Debbo denunciarle ancora un'altra questione, onorevole ministro, che riguarda gli aumenti delle pensioni. Con la legge n. 212 del 4 aprile 1952 è stato concesso a tutti i pensionati dello Stato un aumento delle pensioni con decorrenza dal 1° luglio 1951. Il Ministero della difesa ha 72 mila pensionati. Ebbene, questo aumento è stato dato appena a metà o poco più di essi, e dopo un anno e mezzo vi sono ancora ufficiali che scrivono al deputato perché si interessi per l'aumento della loro pensione.

TAVIANI, *Ministro della difesa*. Ho dato disposizione di raddoppiare il personale dell'ufficio competente.

CUTTITTA. Era necessario, perché non è giusto che un aumento di pensione concesso due anni fa non sia ancora applicato a chi ne ha diritto per legge.

Infine raccomando di curare l'addestramento degli ufficiali della riserva, trattandosi dei quadri sui quali lo Stato deve poter contare in caso di conflitto, quelli permanenti non potendo essere sufficienti. E curarli anche dal punto di vista morale che spesso ha molta connessione con quello economico: si veda la questione della tredicesima mensilità, dell'indennità di buonuscita, ecc.

Quanto alla apoliticità, io non mi stancherò mai di raccomandarla. Il suo predecessore, onorevole Taviani, presentò una legge che io sostenni colla maggiore energia e che fu approvata: chi entra nelle caserme, dissi in quella circostanza, sia come soldato che come sottufficiale o come ufficiale, deve lasciare alla porta il suo bagaglio di idee politiche, per diventare soltanto un soldato della patria.

Nello stesso modo, però, deve comportarsi anche il ministro, il quale non può agire come l'onorevole Pacciardi che ha fatto troppa politica, giungendo al punto di cercare i generali di sentimenti repubblicani per metterli nei posti migliori, ponendo da parte quelli monarchici. Il suo predecessore, onorevole ministro, ha perso addirittura la bussola riuscendo a distribuire a tutti i militari, alla vigilia delle elezioni del 7 giugno, una copia del suo discorso pronunciato il 3 maggio a Roma. Per farlo arrivare a tutti evidentemente deve averne fatto stampare due o trecento mila copie.

Una voce a destra. Chi ha pagato?

CUTTITTA. Non so, speriamo sia stato lui.

Inoltre è stato diffuso anche un volantino che la riguarda direttamente, onorevole Ta-

viani: « Cinque anni di instancabile attività in ogni settore della ricostruzione militare del paese — reca quel volantino — dicono che una mente vigile e un cuore saldo hanno presieduto al largo compito che si iniziò nelle condizioni più avverse. Il ministro della difesa ha trovato nella famiglia militare la più leale e appassionata collaborazione. È dunque il momento di dargliene tangibile testimonianza ». (Cioè l'onorevole Pacciardi chiedeva il voto in cambio di questa « appassionata attività »). « L'opera non è compiuta e richiede ancora lungo lavoro secondo un disegno organico e costante che non ammette soluzioni di continuità e stasi pericolose per eventuali mutamenti di uomini e di sistemi. Sarebbe quanto mai pernicioso che domani, per mutevoli contingenze politiche e per dannata ipotesi, al Ministero della difesa si passasse la mano. (*Commenti a destra*). Il cambio della guardia (*Si ride*) è operazione normale quando una fase si conclude e un'altra si inizia, è un danno sicuro in pieno combattimento. Ed oggi la preparazione è tutta un quotidiano combattimento. Poi quale sarebbe il domani? A chi potrebbero essere affidate le forze armate, se venisse meno il centro propulsore e animatore di tutte le energie? Noi saremmo di fronte a una incognita, a un punto interrogativo che un diverso indirizzo comporterebbe ».

Invero io queste preoccupazioni non le ho ed ora che è ministro della difesa l'onorevole Taviani mi sento sicuro come prima o più di prima. « Perciò — prosegue il volantino — occorre mettere l'onorevole Pacciardi in condizioni di condurre a termine la missione cui con tanto ardore e intelligenza si è accinto e che intende portare fino alle ultime mete. »

Gli ufficiali e i sottufficiali sono e debbono essere al di fuori della lotta politica, ma non per questo possono rinunciare all'esercizio dei diritti e dei doveri dei cittadini. Ad essi spetta giudicare uomini e fatti al di fuori di ogni preconcetto fazioso e valutazione arbitraria. Il Ministero della difesa è stato pari ai suoi compiti? Se la risposta sarà, come non dubitiamo, affermativa, è dovere di tutti, nel momento in cui il popolo è chiamato a manifestare il suo giudizio, stringersi attorno al ministro della difesa e dimostrargli consapevole solidarietà ».

Una voce a destra. Da chi è firmato?

CUTTITTA. Onorevoli colleghi, il volantino è anonimo ed è andato in tutte le « case del soldato ». Un altro, invece, è stato distribuito d'ufficio a tutti i reparti: potrei citare anche il numero di protocollo. È il

testo del discorso pronunciato alla basilica di Massenzio, in cui si parla del partito repubblicano che è un grande partito, baluardo della democrazia, ecc. (*Commenti*).

Riferendomi quindi a questa politica, onorevole ministro, io dico che non si deve guardare negli ufficiali della riserva ed anche in quelli in servizio quali possano essere i loro sentimenti in fatto di politica. La apoliticità consiste nel divieto di essere attivisti politici. Il militare non può fare della politica, non può fare comizi (anche se la legge prevede che si possa andare candidati al Parlamento e quindi fare comizi). Ma che nell'animo suo il militare possa essere del movimento sociale, del partito monarchico, della democrazia cristiana, del partito socialista, del partito liberale, questo nessuno può proibirgli; questa è una libertà interiore che nessuno può contestare.

Oggi invece assistiamo a questo triste fenomeno che, quando un ufficiale nella riserva viene preso in considerazione per l'avanzamento, si manda a prendere le informazioni un maresciallo dei carabinieri, il quale fa le indagini come può, domanda ai portieri, qualche volta bussa anche alla porta dell'interessato. « Ma insomma, lei che cosa è? ». « Sono monarchico » dice l'ufficiale. « Anch'io », risponde il maresciallo; « però, se lo scrivo, lei non viene promosso ».

Ora, questo non deve ripetersi. Ho voluto denunciarlo, perché è giusto che queste cose si sappiano. Lasciamo stare, ognuno abbia le idee che vuole, si lascino in pace anche quelli che serbano sentimenti monarchici. Mi creda, onorevole ministro: sono i più leali e saranno anche i più fedeli, perché quando, dopo 30-40 anni di servizio militare prestato alle dipendenze di un'altra istituzione, si riesce a cambiare opinione politica in ventiquattr'ore, vuol dire che si tratta di persone le quali non meritano molta fiducia, perché probabilmente cambierebbero di parere una seconda volta, se l'istituzione una seconda volta mutasse.

Noi dobbiamo soltanto esigere da tutti lo scrupoloso adempimento del proprio dovere e la fedeltà alla nostra bandiera, che è la bandiera della patria, e non conosce distinzioni. (*Applausi a destra — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Veronesi, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerati i problemi e l'importanza dell'aviazione civile italiana,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 7 OTTOBRE 1953

invita il ministro della difesa:

1º) a voler portare a conoscenza del Parlamento le « risoluzioni finali » della commissione speciale di indagine e studio sui problemi dell'aviazione civile istituita con suo decreto del 14 gennaio 1952;

2º) a voler riferire annualmente, con apposita relazione da presentarsi al Parlamento in occasione della discussione del bilancio della difesa, sui problemi e progressi dell'aviazione civile italiana con particolare riferimento agli indirizzi e suggerimenti dati dalla commissione speciale di indagine e studio.

Ritenendo, inoltre, essenziale assicurare al registro aeronautico italiano i mezzi minimi di vita,

chiede al Governo di voler stanziare nel prossimo bilancio di previsione, in apposito capitolo, la somma necessaria allo scopo ».

L'onorevole Veronesi ha facoltà di parlare e di svolgere questo ordine del giorno.

VERONESI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, prendo la parola sul bilancio della difesa per occuparmi dell'aviazione civile. Ho denunciato anche in passato il mio imbarazzo a dover parlare d'un sistema di trasporto durante la discussione del bilancio della difesa. Non si vede infatti come si debba parlare, in tema di bilancio della difesa, dell'aviazione civile, mentre non si deve parlare di ferrovie, di marina mercantile o di strade. Servono anche queste alla difesa, ma non rientrano nella competenza propria del Ministero della difesa.

Tuttavia l'inclusione dell'aviazione civile nel Ministero della difesa c'è e ne dobbiamo tener conto. L'imbarazzo mio è convalidato del resto anche dalla posizione e dalla realtà dell'aviazione civile in seno al Ministero della difesa; c'è uno stato maggiore generale della difesa, uno stato maggiore dell'esercito, uno della marina, uno dell'aeronautica; c'è un segretariato generale dell'esercito, uno della marina, uno dell'aeronautica; 30 fra direzioni generali e ispettorati, più alcuni uffici e comitati. Una delle 30 direzioni generali è la direzione generale dell'aviazione civile e del traffico aereo.

Proporzionata a questa misera consistenza è la quota di bilancio attribuita: 2 miliardi e 14 milioni su un totale di 483 miliardi e 823 milioni, cioè il 4 per mille. Di ogni mille lire spese per la difesa, 4 sono spese per l'aviazione civile. È vero che negli stanziamenti per l'aeronautica si trovano cifre, e precisamente nel demanio e nelle telecomunicazioni, che ser-

vono anche all'aviazione civile. Ma resta il problema, tanto più in quanto l'aeronautica militare si lamenta dell'insufficienza di stanziamenti e non può quindi essere generosa con altri settori. I relatori hanno con ragione dedicato all'argomento parte della loro pregevole relazione, invocando l'accoglimento delle più ridotte richieste recenti di 30 miliardi in tre esercizi.

Che esista un problema dell'aviazione civile in Italia sembra ormai pacifico: non è più la sola voce di qualche parlamentare o di giornali specializzati. Il ministro stesso, accogliendo il voto formulato in occasione del primo convegno dell'aviazione civile, promosso dal giovane ma già tanto benemerito centro per lo sviluppo dei trasporti aerei, presieduto con passione e competenza dal senatore Caron, nominava all'inizio del 1952 una commissione speciale d'indagine e studio sui problemi dell'aviazione civile. Tale commissione era composta di parlamentari, tecnici e alti funzionari. Essa ha operato attraverso un questionario inviato a parecchie centinaia di persone ed enti, con interrogatori rivolti alle persone più significative e con relazioni speciali concernenti quattro domande fondamentali. La relazione finale e conclusiva è stata raccolta in un opuscolo di 50 pagine che ritengo meriti di essere portato a conoscenza dei parlamentari, e in questo senso ho formulato una domanda nel mio ordine del giorno.

Di questa relazione riporterò le conclusioni salienti, in quanto spero che il ministro voglia accogliere l'invito di mandare l'opuscolo ai parlamentari, i quali potranno così conoscere in dettaglio le conclusioni della commissione.

GUADALUPI. Perché non l'ha mandato finora ?

VERONESI. Non lo so.

Il primo quesito era: « Se sia conforme all'interesse del paese lo sviluppo dell'aviazione civile in Italia e se lo Stato, di conseguenza, debba preoccuparsene ». La risposta era ovvia. E si affermò essere l'aviazione civile, modernamente attrezzata e opportunamente dimensionata, uno strumento fondamentale di affermazione politica ed economica di una nazione moderna. L'aviazione civile non ha raggiunto la maturità, e tuttavia si può affermare, con gli elementi di valutazione oggi disponibili, che nel prossimo decennio il trasporto aereo per le medie e lunghe distanze diverrà il mezzo prevalente per passeggeri, posta e merci pregiate. In Italia questo è l'unico mezzo che permetta l'andata e il ritorno in giornata fra la penisola e le isole e

fra le isole fra loro, e l'unico mezzo che permetta di recapitare in giornata la posta fra le città più lontane dello Stato.

Un'aviazione italiana efficiente contribuirà a potenziare tutta la sfera del nostro commercio internazionale e ad incrementare le correnti turistiche. Va ricordato a tale proposito che, mentre fino al 1940 gli stranieri entrati in Italia per via aerea erano meno di quelli entrati per via marittima (e precisamente, nel 1938 si ebbe un passeggero straniero arrivato per via aerea contro 13 arrivati per via marittima), dal 1948 in poi le parti si sono invertite e sono più numerosi i passeggeri stranieri che vengono in Italia per via aerea anziché quelli che vengono per via marittima.

Nel 1952 contro uno arrivato per via mare, si aveva 1,3 passeggeri stranieri arrivati per via aerea.

Il traffico internazionale di Ciampino, grande aeroporto che assomma press'a poco il 90 per cento del traffico aereo italiano, in passeggeri imbarcati e sbarcati è superiore oggi al traffico dei porti di Napoli e di Genova. È una rivoluzione nella concezione tradizionale che merita di essere messa in rilievo perché l'opinione pubblica se ne renda conto.

Se ovvia è la risposta alla prima parte della domanda, è ovvia la risposta alla seconda parte, e cioè che lo Stato se ne deve interessare. Purtroppo, lo Stato non ha voluto o, probabilmente, non ha potuto interessarsi finora adeguatamente di questo problema. La commissione ha ritenuto doversi considerare con estrema inquietudine lo stato di arretratezza dell'aviazione civile italiana. D'altra parte la commissione riconosce la inadeguatezza dell'iniziativa privata ed afferma perciò la necessità dell'intervento dello Stato, che può essere configurata in modi diversi e che già è in atto in tutti gli Stati con moderna e forte aviazione civile. D'altra parte l'intervento in favore dei trasporti non è una novità. Basti vedere i bilanci del Ministero dei trasporti e del Ministero della marina mercantile. Considerando lo Stato suo dovere intervenire nell'accrescere e nel rendere più facili i mezzi di comunicazione e di trasporto, non si vede perché, potendo fare prezzi politici nel campo dei trasporti terrestri e nel campo dei trasporti marittimi, non sia possibile ottenere che anche nel campo dei trasporti aerei si applichino gli stessi concetti, prevedendo un intervento dello Stato.

Ora, proprio questa considerazione fa affermare alla commissione la necessità che

al riparto della spesa pubblica destinata anno per anno dal Tesoro all'incremento del patrimonio ed a contributi di esercizio per i trasporti (terrestri, marittimi ed aerei) debba provvedere un organismo interministeriale tecnico nel quale siano rappresentati ugualmente i quattro rami fondamentali dei trasporti, in modo che non si abbia chi fa la parte del leone e chi si accontenta di briciole.

Ecco una raccomandazione che non implica maggiore spesa, onorevole ministro, ma più razionale spesa. Non succeda, per esempio, che le ferrovie possano spendere — si dice — 5 miliardi per i superelettrotreni, che sono andati a riposo ingloriosamente, mentre tutta l'aviazione civile assorbe attraverso la sua direzione poco più di 2 miliardi in un anno. Con un più ampio e più razionale esame delle necessità dei singoli mezzi di trasporto si potrà ottenere questo potenziamento dell'aviazione civile senza procurare un maggiore esborso al Tesoro. Nota la commissione speciale che un ritardo nel potenziamento della nostra aviazione può significare l'eliminazione della nostra bandiera dai traffici aerei internazionali, essendo questo il momento nel quale si va consolidando una rete aerea internazionale dei trasporti la quale, una volta fatta e consolidata, sarà difficilmente mutabile in nostro favore.

La seconda domanda del questionario ha suscitato in commissione lunghe ed animate discussioni. Essa chiede « quale ordinamento debba essere dato all'organismo da proporre ai servizi statali dell'aviazione civile ». Le risposte ai questionari furono, in materia, nettamente orientate nella parte negativa, cioè nell'affermare che non si debba tenere l'aviazione civile nel Ministero della difesa. Non altrettanto concordi furono nella parte affermativa, cioè dove doveva mettersi l'aviazione civile. Vi fu chi auspicò una struttura per l'aviazione civile che creasse un sistema su tre ministeri: per i trasporti aerei, i terrestri ed i trasporti marittimi. Vi fu chi chiese un ministero unico per i trasporti diviso in tre settori, per i tre tipi di trasporto. Vi fu chi parlò di un commissariato alle dipendenze della Presidenza del Consiglio e chi di un sottosegretariato in uno dei ministeri esistenti. La commissione concluse affermando che « la presente struttura non offre all'aviazione civile alcuna possibilità per sollecitare e svolgere direttamente una propria politica in seno al Governo e di fronte al paese ». È un sistema zoppo, nel quale due dei mezzi di trasporto hanno la loro rappresentanza efficace, il terzo no.

Le necessità del nuovo organismo sono, secondo la commissione, tre: un proprio bilancio, una organizzazione centrale e periferica con proprio personale, una competenza specifica piena ed esclusiva in tutte le attribuzioni dello Stato in materia di aviazione civile.

Ora, questi requisiti sono eminentemente realizzati in un ministero *ad hoc*. Finché gli altri sistemi di trasporto hanno un proprio Ministero, non si vede come possa costituirsi un ordinamento armonico ed equilibrato senza fare anche il ministero dell'aviazione civile.

Si sono fatte sostanzialmente due obiezioni a questa proposta. La prima: un aumento della burocrazia; la seconda: un aumento della spesa. Certo, con niente si fa niente. Ma un esame approfondito mostrerebbe la inconsistenza delle critiche a questa soluzione, paragonata con quella sulla quale la commissione ha ripiegato e rappresentata dalla costituzione di una amministrazione statale autonoma dell'aviazione civile in seno alla difesa.

Fra l'amministrazione autonoma ed il ministero autonomo non vi è diversità nella base, ma nel vertice. Avere un ministro al vertice anziché un direttore generale, non significa molto per quanto riguarda la spesa (si veda in proposito il bilancio delle telecomunicazioni, che ha un ministero ridotto all'osso, e le due aziende autonome), mentre significa moltissimo avere un ministro anziché un direttore generale per quanto riguarda il prestigio e le possibilità di azione.

Il terzo punto dell'indagine condotta dalla commissione speciale riguarda l'indirizzo e i provvedimenti legislativi e finanziari da adottare dal Governo. La risoluzione finale su questo punto, molto elaborata e complessa per la varietà degli aspetti del problema, offre una immediata direttiva di governo. Per certi provvedimenti sarà necessaria la benevolenza del tesoro; per altri, però, è solo questione di impegno e di amore.

Nella discussione su questo punto è stata esaminata anche la situazione delle nostre società di navigazione aerea, con una conclusione negativa, di cui parlerò più avanti.

Inoltre, sempre in questo punto terzo, viene raccomandato l'aggiornamento della vigente legislazione aeronautica, mettendosi in regola, fra il resto, l'impegno derivante dalla nostra partecipazione all'O. A. C. I. In tutta la prima legislatura, pur così feconda di provvedimenti legislativi di ogni genere, non ricordo alcuna legge di rilievo in materia, salvo la ratifica delle convenzioni di navigazione

aerea tra l'Italia e vari Stati. Il quarto quesito posto dalla commissione speciale riguardava l'industria italiana e la sua capacità di fornire apparecchi idonei al traffico aereo civile e all'altezza dei concorrenti stranieri. Il capitolo è troppo malinconico, specie per un ingegnere aeronautico, perché abbia a dilungarmi nel riferire le conclusioni della commissione. Sembra ormai definitivamente tramontata la possibilità che l'Italia possa dire qualche parola nuova al mondo, come è successo in passato. La genialità degli scienziati e dei tecnici vi è ancora: mancano ad essa l'attrezzatura scientifica sperimentale e la potenzialità industriale, in cui la genialità possa provarsi, applicarsi e svilupparsi. A mio giudizio, solo la collaborazione internazionale potrà permettere alle potenze minori, che non dispongono di mezzi finanziari adeguati, di non essere definitivamente tagliate fuori dalla gara in questo settore.

Anche la relazione degli onorevoli Baresi e Pagliuca fa cenno dell'industria aeronautica (che, oltre ad essere problema di scienza e di tecnica, è anche problema di occupazione operaia) e afferma esservi qualche accenno di miglioramento. A mio parere, però, non vi è alcun elemento che faccia credere essere questa l'alba di un nuovo giorno. Occorre altro.

Concluso così rapidamente l'esame delle risoluzioni finali, qualcuno dirà che, in verità, la commissione ha detto cose ovvie, non ha portato grandi novità. Le novità dovevano essere portate dall'azione del Governo.

Ma i cinque anni della prima legislatura sono passati senza segnare progressi reali nella soluzione. I responsabili, presi dall'ansia di altri problemi che sono sembrati maggiori e più urgenti, non hanno operato in questo settore. Mi auguro che la seconda legislatura che si inizia, ponendo sul tavolo del ministro della difesa una sintetica e lucida esposizione della realtà e delle necessità della nostra aviazione civile, sia più feconda di frutti.

Né serve dare la colpa al Tesoro. L'amore si dimostra anche senza soldi. A noi sembra che siano mancate le prove dell'amore. Vi sono indubbiamente provvedimenti che richiedono mezzi finanziari; ma ve ne sono altri che non ne richiedono o ne richiedono solo in minima misura.

Buttare lì la cifra di cento miliardi necessari per sviluppare in modo autonomo l'aviazione civile è dare delle cifre tanto per sbalordire la platea. Per avviare a soluzione il problema ne bastano molti meno e per mostrare l'amore ancora meno, signor ministro.

Mi limiterò perciò a citare alcuni problemi che, secondo me, possono essere affrontati senza timore per l'equilibrio del bilancio.

Primo problema: le nostre società di navigazione aerea, sono nostre? Ho detto che la commissione ha concluso negativamente su questo punto. L'unica società a capitale italiano che era rimasta, è sparita. Sono rimaste la L. A. I. a capitale italo-americano (40 per cento americano e 60 per cento I. R. I.) e l'« Alitalia », con capitale italo-inglese (inizialmente, 40 per cento inglese e 60 per cento I. R. I., divenuto successivamente, mercè l'apporto forzato di nuovi fondi da parte dell'I. R. I., non seguito da un analogo conferimento da parte inglese, un capitale con una partecipazione del 71 per cento italiana e del 29 per cento inglese).

Il problema di queste società a capitale misto è meno noto in Italia che all'estero. Ma all'estero, specie negli ambienti aeronautici, lo si sa e se ne tiene conto, considerando che l'una e l'altra società siano appendici delle due maggiori società americana e inglese, portatrici più del loro pensiero e dei loro interessi che degli autentici e genuini interessi italiani.

La posizione della società « Aliflotte riunite » era, in questa materia, nettamente diversa e migliore; purtroppo è stata fatta morire.

Le convenzioni da cui sono sorte le due società sono così (le chiamo io) un sottoprodotto del trattato di pace. Se questo, almeno nelle sue clausole punitive, è caduto, non si vede perché non si possano iniziare i necessari passi per correggere queste situazioni, i patti leonini stipulati fra vincitori e vinti nel 1947.

Le società sono sorte violando la legge italiana. Il codice della navigazione prevede che le concessioni possano essere fatte a coloro che possono essere proprietari di aeromobili (articolo 776); e l'articolo 751 dice che possono essere proprietari di aeromobili con bandiera italiana le società il cui capitale appartenga per due terzi almeno a cittadini italiani e il cui presidente e due terzi degli amministratori — compreso l'amministratore delegato e il direttore generale — siano cittadini italiani.

Ora, ci volle il decreto legislativo n. 208 del 1946 per rendere formalmente e solo in parte legale la situazione. Dico formalmente e solo in parte in quanto nell'articolo 2 del decreto legislativo si prevede che il capitale straniero possa partecipare in ragione del 40 per cento in deroga alle disposizioni del

codice della navigazione. Ma nessuna disposizione del decreto legislativo deroga all'altra disposizione contenuta nel codice, per la quale i due terzi degli amministratori debbono essere italiani.

Invece nelle convenzioni è stabilito che i consigli di amministrazione sono formati da dieci persone, quattro delle quali straniere e sei italiane. Si è, in questo punto, violata e si viola, da parte dello stesso Stato, una legge italiana.

In queste società (notate che il codice, ponendo questi limiti alla partecipazione, voleva garantire che la volontà della parte italiana fosse sempre prevalente) si decide non a maggioranza semplice, ma a maggioranza di due terzi del capitale; il che vuol dire che si mette il gruppo estero in condizioni di opporsi sempre alle decisioni non gradite sia nel consiglio, sia nell'assemblea dei soci.

È vero che ora le cose sono cambiate per l'Alitalia, nella quale la partecipazione del capitale straniero è scesa, come dicevo, al 29 per cento; però non sono state tirate le conclusioni, e nel consiglio di amministrazione vi è ancora la rappresentanza di quattro stranieri e sei italiani, come quando il capitale era rispettivamente del 40 e del 60 per cento.

Invece di due società, signor ministro, facciamone una sola e tutta italiana: questa volta, i due mezzi non fanno un intero. E, se può essere modesta la mia voce, cito in proposito le parole del generale di squadra aerea Alberto Briganti, già direttore generale dell'aviazione civile, il quale, al convegno di studi indetto dal Centro per lo sviluppo dei trasporti aerei ebbe a dire:

« All'errore iniziale di impostazione della aviazione civile in Italia sono sopravvissute le uniche due compagnie fondate sul capitale misto italiano e straniero. Se l'intervento di capitale straniero fu allora una necessità, non è detto che tale situazione debba eternarsi. Indubbiamente la sua presenza nelle due società è stata uno degli ostacoli per cui non si è potuto mai parlare di contributi statali e tanto meno di compagnia unica nazionale. Ma se l'Italia si deciderà a creare una società unica statale o due sussidiate — solo modo per superare il punto morto della nostra aviazione commerciale — io non credo che il capitale straniero possa creare difficoltà ad una simile soluzione e certamente si ritirerà, mantenendo egualmente quei legami di collaborazione che hanno unito in questi anni le società straniere a quelle italiane ».

È un augurio che io spero, signor ministro, di veder quanto primo esaudito.

Vi saranno anche, a questo proposito, notevolissimi vantaggi tecnici dalla fusione, data la modestia delle due flotte.

Parliamo di aviazione civile, ma per chi nella aviazione civile militava prima della guerra, sentire che la nostra flotta è composta di 34 apparecchi, è una cosa che lascia penosamente impressionati. Infatti, l'«Alitalia» ha 4 DC-4 quadrimotori e 3 *Convair*, in tutto 7 apparecchi; la «Lai» ha 20 DC-3 (residui di guerra), 3 DC-6 quadrimotori e 4 *Convair*. Lasciando da parte i 20 DC-3 destinati ad essere eliminati e utilizzabili solo per i servizi interni dove non vi è concorrenza, rimangono 14 apparecchi: 7 quadrimotori e 7 bimotori in condizioni decenti. Ora si pensi che, quando è in volo un quadrimotore, uno dovrebbe essere di riserva: avere due flotte significa che per due quadrimotori in volo ce ne vogliono due di riserva. Evidentemente, è una utilizzazione estremamente bassa che si può fare degli apparecchi disponibili, senza poi contare le spese doppie per le agenzie, le direzioni generali, le officine, ecc. Si avrà con la fusione l'eliminazione della irrazionale distribuzione delle linee interne ed internazionali. E, a conclusione di questo punto, devo far rilevare un episodio penoso per me, ma significativo, e cioè che è stata concessa proprio al signor Mazzarino, cittadino americano e direttore della T. W. A. per l'Europa, la commenda dell'ordine al merito della Repubblica italiana. Dice la motivazione: «... in riconoscimento del concorso cordiale ed amichevole che egli ha dato per la ripresa dell'aviazione civile in Italia». Io credo che sia l'unica onorificenza data a personalità del campo aeronautico civile. E questa è stata data proprio a colui che ha firmato per conto della società americana quella tale convenzione che ci ha messo in queste condizioni. Io non dubito delle qualità eccellenti, personali del signor Mazzarino e della sua ottima disposizione e del suo amichevole atteggiamento verso l'Italia, ma posso dubitare, senza far torto a nessuno, del disinteresse che può avere una delle più grandi società di navigazione aerea nel tirarsi su e nel tenersi stretto al petto questo pargoletto che è la società a capitale misto.

Per quell'operazione che io chiedo ci vuole l'intervento del Ministero del tesoro, ma faccio osservare che non si tratta di una grande cifra. Ci vuole dell'altro e spero che questo altro che è necessario non manchi nell'Italia del 1953. Non molto denaro occorrerà, poi,

per permettere il funzionamento adeguato del registro aeronautico italiano. Vengo da questa famiglia e mi permetto di dire una parola di particolare raccomandazione a questo riguardo. Il registro aeronautico italiano ha delle funzioni insostituibili dategli dalla legge. Gli apparecchi volano perché c'è un certificato di collaudo e continuano a volare perché c'è un certificato di navigabilità. Solo il registro aeronautico è autorizzato a rilasciare questi documenti. Ora, o si mette in condizione di funzionare efficientemente il registro aeronautico, oppure lo si sopprime e si delegano ad altri istituti le sue delicatissime funzioni. Non è possibile arrivare alla fine del mese con il dubbio da parte dell'ufficio amministrativo di poter pagare gli stipendi ai funzionari che hanno il fondamentale compito di andare a visitare gli aeroplani e di stare nelle officine per controllare gli apparecchi al fine di garantire l'incolumità dei passeggeri e la sicurezza durante il volo. Nello statuto del registro aeronautico è prevista la possibilità di un diretto intervento dello Stato, per cui si rende necessario un apposito stanziamento nel bilancio della difesa che permetta di concedere un contributo al registro aeronautico per coprire il *deficit* del suo bilancio. Anche qui si tratta di poche decine di milioni, e il problema non dovrebbe essere insolubile. Così non molto denaro sarebbe necessario per permettere all'Aereo Club d'Italia di svolgere la sua preziosa attività fra i giovanissimi, tra i giovani, tra gli appassionati e i veterani del volo. Il nuovo statuto dell'Aereo Club d'Italia, onorevole ministro, sta viaggiando da alcuni anni tra la difesa e il tesoro e non è giunto ancora alla luce. Ci si augura che, venendo alla luce questo statuto, esso possa essere accompagnato anche da una legge che preveda un contributo per l'Aereo Club d'Italia, in riconoscimento della sua altissima funzione.

Ancora minori mezzi occorrono per aggiornare urgentemente la nostra legislazione in alcuni punti. Inoltre non servono molti mezzi per risolvere l'anacronistica situazione dei nostri aeroporti che, per essere — come dice la commissione di indagine — vie militari aperte al traffico civile, hanno tre capi che separatamente, per settori, comandano sullo stesso aeroporto: il comandante militare di aeroporto, il direttore di aeroporto, il controllore del traffico. Tre persone che possono non andare d'accordo, che non sono l'una subordinata all'altra e che pur dovrebbero tutte agire facendo confluire la loro azione nell'unica cosa essenziale: il volo ordinato e sicuro.

Le statistiche dicono il regresso dell'Italia nel campo dell'aviazione civile. Nel settore del traffico commerciale svolto dalle aerolinee nei dodici principali paesi d'Europa, l'Italia figurava nel 1938 al quarto posto, con il 13,5 per cento del traffico totale; nel 1952 è scesa al nono posto, con il 3 per cento del traffico totale. Certo, rispetto al 1938, noi abbiamo progredito, ma il nostro indice di progresso è di 3,16, mentre l'indice medio degli altri paesi è di 14,22 con una punta di 50 volte rispetto al 1938 realizzata dall'Irlanda. Il nostro indice di progresso è il più basso di tutti: ciò giustifica la nostra discesa dal quarto al nono posto, mentre non è escluso che il nostro regresso continui.

Sugli aeroporti italiani nel primo semestre del 1952 la partecipazione della bandiera italiana (che è italiana solo per metà, come ho già detto) al traffico commerciale internazionale è stata del 6,8 per cento nel movimento dei velivoli; del 12,7 per cento nel movimento dei passeggeri; del 12,2 per cento nel movimento della posta e del 9,9 per cento nel movimento delle merci. Siamo dunque poveri anche in casa nostra. La Gran Bretagna, gli

Stati Uniti e l'Olanda ci precedono: i primi due paesi, oltre alla propria quota, hanno una quota di quella cosiddetta italiana.

Finché l'aviazione civile resterà in seno alla difesa sia, onorevole ministro, buon padre di tutti: non vi siano i figli e i figliastri! Anzi, da buon cavaliere, qualifica che si addice ad un ministro della difesa, il più debole ed il più trascurato diventi per lei il più curato ed il più caro, in modo che facendo ella l'anno venturo — come chiedo nel mio ordine del giorno — una relazione particolare riguardante l'aviazione civile, possa dire veramente che dal giorno della sua assunzione a questo Dicastero, i problemi dell'aviazione civile non sono stati trascurati. (*Applausi al centro e a destra*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato alla seduta pomeridiana.

La seduta termina alle 13,50.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. GIOVANNI ROMANELLI

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI