

## DXIX.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 23 GENNAIO 1957

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **MACRELLI**

INDI

DEL PRESIDENTE **LEONE**

## INDICE

	PAG.
<b>Disegni di legge:</b>	
(Approvazione in Commissione) . . .	30349
(Deferimento a Commissione) . . .	30349
(Presentazione) . . . . .	30350
<b>Proposte di legge:</b>	
(Annunzio) . . . . .	30350
(Approvazione in Commissioni) . . .	30349
<b>Interrogazioni (Annunzio) . . . . .</b>	<b>30397</b>
<b>Corte costituzionale (Annunzio di ordinanze per la trasmissione di atti) .</b>	<b>30350, 30407</b>
<b>Interpellanze e interrogazioni (Svolgimento):</b>	
PRESIDENTE . . . . .	30350
LARUSSA . . . . .	30353
GUADALUPI . . . . .	30355, 30388
DI BELLA . . . . .	30359, 30390
CHIARAMELLO . . . . .	30365, 30390
VERONESI . . . . .	30374, 30391
DOMINEDÒ . . . . .	30377, 30392
TAVIANI, <i>Ministro della difesa</i> .	30381, 30389
BERLINGUER . . . . .	30392
PIRASTU . . . . .	30393
MACRELLI . . . . .	30394
ROMUALDI . . . . .	30395

## Deferimento a Commissione.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva fatta, comunico che il seguente disegno di legge è deferito alla VII Commissione permanente (Lavori pubblici), in sede referente, con parere della I e della IV Commissione:

« Disposizioni per la classificazione, sistemazione e manutenzione delle strade di uso pubblico » (2666).

## Approvazioni in Commissione.

PRESIDENTE. Nelle riunioni di stamane delle Commissioni permanenti, in sede legislativa, sono stati approvati i seguenti provvedimenti:

*dalla I Commissione (Interni):*

TROISI: « Costituzione in comune autonomo della frazione di Poggiorsini del comune di Gravina in provincia di Bari » (49) (*Con modificazioni*);

*dalla IV Commissione (Finanze e tesoro):*

LUCIFREDI: « Integrazione della legge 25 febbraio 1956, n. 145, per l'equiparazione nei riguardi dell'imposta di bollo, alle delegazioni non negoziabili, delle delegazioni di pagamento rilasciate dai comuni, provincie ed altri enti pubblici a favore del Ministero del tesoro, direzioni generali della Cassa depositi e prestiti e degli istituti di previdenza » (2554),

« Estensione del privilegio speciale di cui al decreto legislativo 1° ottobre 1947, n. 1075, ai finanziamenti sul fondo di rotazione per

**La seduta comincia alle 16.**

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

(È approvato).

Trieste e Gorizia, di cui alla legge 15 ottobre 1955, n. 908 » (2612),

« Modificazioni all'articolo 18 della legge 8 marzo 1943, n. 153, relativa alla costituzione, attribuzioni e funzionamento delle Commissioni censuarie » (2626),

« Proroga del termine per la cessazione del corso legale e la prescrizione dei biglietti di Stato » (Approvato dalla V Commissione permanente del Senato) (2628).

#### Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

DI MAURO ed altri: « Ammissione dei periti minerari alle facoltà universitarie » (2672).

DE' COCCI e CERAVOLO: « Istituzione del servizio medico di azienda » (2673).

Saranno stampate, distribuite e, avendo i proponenti rinunciato allo svolgimento, trasmesse alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede.

#### Annunzio di ordinanze per la trasmissione di atti alla Corte costituzionale.

PRESIDENTE. Sono pervenute, a norma dell'articolo 23 della legge 11 marzo 1953, n. 87, ordinanze dell'autorità giudiziaria per la trasmissione alla Corte costituzionale di atti relativi a giudizi nel corso dei quali sono state sollevate questioni di legittimità costituzionale.

Gli atti sono depositati in Segreteria a disposizione dei deputati.

L'elenco delle ordinanze sarà pubblicato in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

#### Presentazione di un disegno di legge.

TAVIANI, *Ministro della difesa*. Chiedo di parlare per la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TAVIANI, *Ministro della difesa*. Mi onoro presentare il disegno di legge:

« Modifica dell'articolo 62 del testo unico delle disposizioni legislative riguardanti la leva marittima, approvato con regio decreto 28 luglio 1932, n. 1365, e successive modificazioni »

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

#### Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento delle seguenti interpellanze indirizzate al Presidente del Consiglio e ai ministri della difesa, delle finanze, del tesoro e della marina mercantile, l'ultima delle quali è stata presentata nella seduta odierna:

Larussa, « per sapere se considerata l'importanza assunta dai trasporti aerei e l'esigenza di apprestare una adeguata efficienza dei servizi mediante il loro riassetto ed il loro potenziamento, ai fini della sicurezza dei trasporti e della stessa concorrenza con le compagnie estere, e ritenuto che a tale scopo sia indispensabile la formazione di un forte organismo, a somiglianza di quanto è avvenuto nella maggior parte degli altri Stati, non intenda promuovere la costituzione di una nuova società, attraverso la fusione delle due società esistenti o l'incorporazione dell'una nell'altra » (549);

Guadalupi, « perché — nell'ondata di generale commozione che ha colpito la pubblica opinione e nella giusta esigenza da tutti posta di conoscere la verità sul grave e tragico incidente aereo ed al fine di tranquillare tutti i cittadini di fronte alle ipotesi, agli interrogativi, ai commenti, alle preoccupazioni ed alle inquietanti domande, di cui si è fatta portavoce in questi giorni la stampa italiana, e mentre egli invia un commosso e reverente saluto alle ventuno vittime (equipaggio e passeggeri-viaggiatori) dell'aereo DC. 3. I. Linc della società L. A. I., precipitato il giorno 23 dicembre 1956 sul monte Giner, ed a tutte le famiglie degli scomparsi vivissime condoglianze — facciano conoscere, alla ripresa della sua attività, al Parlamento italiano i risultati delle inchieste disposte e dal Ministero della difesa-aeronautica e dalla L. A. I., per gli opportuni accertamenti sulle effettive cause della nuova e tragica sciagura aerea dell'antivigilia di Natale. Chiede, inoltre, di conoscere come il Governo intenda dare a tutta la materia, sotto gli aspetti economici, tecnici, funzionali, umani e sociali, dell'aviazione civile una organica soluzione, rispondente agli interessi dell'economia del nostro paese. In proposito, ricorda al Governo che esso è tenuto, di fronte al Parlamento ed al paese, a dare assicurazioni ai numerosi e impegnativi voti più volte espressi dal 1949 ad oggi dalla Camera dei deputati e dal Senato, in applicazione immediata delle conclusioni già espresse dallo stesso Ministero della difesa, dopo lo studio del problema del-

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

l'autonomia funzionale e del completo ammodernamento dell'aviazione civile e del suo sganciamento dell'amministrazione militare della aeronautica. Fa presente, altresì, in considerazione della sempre crescente importanza che va acquistando per l'economia nazionale la politica dei traffici aerei civili, nel necessario incremento degli scambi commerciali e culturali tra i paesi e i popoli — richiamato l'intervento dell'interpellante sul bilancio del Ministero della difesa nella seduta del 20 giugno 1956 e la conseguente risposta del ministro della difesa, onorevole Taviani — la necessità di disporre al più presto per il riordinamento e la completa riorganizzazione, con concreti programmi di irizzazione di una tale importante istanza economica, qual è il servizio del traffico aereo civile » (550);

Di Bella, « sulle misure che il Governo intende adottare per evitare futuri luttuosi incidenti quali quelli recentemente occorsi a velivoli di una compagnia di navigazione aerea nazionale. In particolare desidera conoscere; se e quando è nelle intenzioni del Governo di adottare delle provvidenze per la stabilizzazione dell'industria aeronautica nazionale, atte a produrre moderni e sicuri velivoli per le esigenze del traffico interno ed internazionale; se e quando è nelle intenzioni del Governo di costituire un ente autonomo per il coordinamento di tutte le suddette attività aeronautiche civili e il loro svincolo dalle esigenze e dalla gestione militare; se e quando il Governo intende costituire un credito aeronautico o una « Finaerea »; se e quando il Governo intenda intervenire presso le compagnie di navigazione aerea onde far emanare nuove norme che diano pieni poteri ai direttori di scalo affinché con assoluta autonomia autorizzino o inibiscano decolli e atterraggi o dirottamento dei velivoli della propria compagnia, senza costringere il personale di volo ad assumersi alcuna responsabilità che potrebbe suonare di menomazione professionale (se il direttore di scalo della L. A. I. di New York avesse avuto l'autorità sufficiente avrebbe ordinato al comandante del velivolo della L. A. I. di dirigere altrove evitando le tragiche e luttuose conseguenze, anziché limitarsi a dare un suggerimento in tal senso che il pilota, a suo giudizio, non ritenne opportuno, se-guire); se il Governo intenda dare precise istruzioni agli organi interessati all'aviazione civile e militare affinché tutti i velivoli italiani e stranieri che sorvolano il territorio nazionale debbano obbligatoriamente farsi rilevare almeno ogni venti minuti di volo,

onde evitare luttuosi incidenti quali quelli occorsi recentemente ai velivoli « Sabena », e della L. A. I.; se il Governo intenda intervenire presso le compagnie di linee aeree affinché al prezioso personale di volo venga riservato un degno trattamento economico ed umano, elementi indispensabili per un miglior rendimento, se il Governo ritenga conveniente e morale stanziare per l'aviazione civile poco più di due miliardi all'anno quando quest'ultima grava per oltre sedici miliardi sul bilancio annuo dell'aviazione militare, se il Governo ritenga dignitoso, corretto e giustificabile aver speso dal 1947 a 1955 oltre mille miliardi per la ricostruzione dei trasporti marittimi e terrestri, contro solo quindici stanziati per l'aviazione civile e se intenda mantenere simile proporzioni per l'avvenire, se il Governo intenda rinnovare le concessioni per la gestione delle linee che vanno a scadere entro il primo semestre del 1957 affidandole ancora alle medesime società ovvero se intenda costituire un'unica Compagnia di navigazione aerea nazionale la cui struttura fornisca ai cittadini e allo Stato garanzie tecnico-operative tali da assicurare la massima sicurezza per i passeggeri, tutelando inoltre il prestigio italiano in patria e all'estero, oppure se intenda mettere le concessioni in parola a disposizione di un nuovo organismo, da crearsi appositamente, che, mantenendo intatte le strutture separate delle due società attuali, funga da strumento coordinatore operativo e di controllo finanziario; se il Governo intenda riesaminare la intera struttura e il funzionamento della rete nazionale di telecomunicazioni e assistenza al volo con particolare riguardo alla preparazione tecnica professionale e alla rispondenza operativa del personale addetto alla manutenzione e operazioni a terra delle delicate apparecchiature elettroniche per l'assistenza al volo » (551);

Chiaromonte, « per conoscere se, di fronte al moltiplicarsi dei gravissimi incidenti occorsi a velivoli della compagnia aerea L. A. I., che hanno portato ad oltre un centinaio le vittime e alla totale perdita di quattro apparecchi, non ritenga urgente promuovere una completa riorganizzazione dell'aviazione civile italiana. In particolare l'interpellante chiede: se il ministro della difesa non ritenga urgente la fusione della compagnia L. A. I. con la compagnia Alitalia; se non sia giunto il momento di dare un nuovo ordinamento all'aviazione civile italiana e quale politica in questo delicato settore il Governo intenda seguire; se il Governo non ritenga necessario intervenire con provvidenze di varia na-

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

tura nei confronti dell'industria aeronautica italiana, potenziandola efficacemente; se, infine, non ritenga urgente predisporre un piano organico per la costruzione di nuovi aeroporti, adeguati alle esigenze della moderna tecnica aeronautica. L'interpellante — il quale ritiene che sia ormai giunto il momento di dare una solida base ed un forte impulso all'aviazione civile che rappresenta, in tutti i paesi civili del mondo, una delle fondamentali energie nel campo dei trasporti nazionali ed internazionali e, quindi, una delle forze economiche e finanziarie più colossali — ricorda che nello scorso giugno intrattenne la Camera, nel corso della discussione del bilancio della difesa, su questo argomento, ma, purtroppo il ministro competente manifestò opinione contraria » (552);

Veronesi, « per quanto è competenza di ciascuno, circa la necessità, apparsa evidente e proclamata da ogni parte, di provvedimenti concernenti l'aviazione civile italiana. Secondo l'interpellante essi dovrebbero concernere: 1°) la definizione di una politica italiana in questo importante settore dei trasporti; 2°) la creazione di un organismo idoneo ad attuare tale politica con esclusività di competenza ed autonomia di bilancio; 3°) l'esame del particolare problema, divenuto urgente per l'imminente scadenza delle concessioni, concernente l'unicità o pluralità delle società aeree italiane » (559);

Dominedò, « per conoscere se non si ritenga improrogabile la necessità di addivenire ad un ordinamento omogeneo ed unitario dell'aviazione civile: e ciò secondo l'ordine del giorno accettato dal Governo ed approvato dalla Camera il 7 giugno 1956 per l'affiancamento in un solo dicastero responsabile dei servizi della navigazione marittima ed aerea »,

e delle seguenti interrogazioni, indirizzate al Presidente del Consiglio e al ministro della difesa.

Berlinguer, « per conoscere i risultati dell'inchiesta sul nuovo disastro aereo avvenuto in una delle linee gestite dalla società L. A. I., e perché chiariscano se è nei loro propositi di procedere, in osservanza ai voti del Parlamento ed agli impegni del Governo, ad una radicale riorganizzazione dei servizi aerei, con particolare riguardo per quelli relativi alla Sardegna, la quale fu già vittima di un altro grande disastro e reclama oggi, allarmata dal nuovo tragico episodio e delusa nelle sue ripetute richieste, non soltanto un più rigoroso controllo di tali servizi ma anche la loro sollecita statizzazione, mentre non si è

tenuto alcun conto del suo stato di isolamento e di lontananza ed anzi si continua ancora a adibire alle sue linee apparecchi spesso di vecchio tipo e sempre di capienza inadeguata al crescente afflusso di passeggeri » (3055);

Pirastu, « per sapere se, in seguito ai ripetuti tragici incidenti che hanno provocato la morte di tanti viaggiatori, piloti e dipendenti del personale viaggiante della L. A. I., non ritengano opportuno promuovere una accurata inchiesta che indaghi su: 1°) l'efficienza degli apparecchi della compagnia L. A. I. e lo scrupolo con cui vengono disposti i controlli e la revisione dei motori e degli strumenti di bordo; 2°) l'efficienza dei servizi che devono garantire la sicurezza del volo e impedire che vengano affrontati viaggi in condizioni rischiose, 3°) le condizioni di lavoro dei piloti e del personale viaggiante che non dovrebbero essere legati, come si ha invece ragione di dubitare, a impegni tanto gravosi e continui da imporre uno sforzo logorante. L'interrogante ritiene che con urgenza l'opinione pubblica nazionale debba essere informata della reale situazione e delle iniziative che il Governo intende prendere per potenziare l'aviazione civile, per garantire, nei limiti del possibile la sicurezza dei trasporti aerei civili e per rimuovere ogni causa dipendente dalla organizzazione e dai metodi delle compagnie alle quali è stata concessa la gestione di linee aeree civili » (3056);

Macrelli, « sui ripetuti dolorosi incidenti che hanno colpito l'aviazione civile italiana » (3057);

Romualdi, « per conoscere i poteri della commissione d'inchiesta nominata dal Governo per la sciagura dell'I-Linc, che le circostanze veramente singolari della perdita di questo aereo impongono ampia e sollecita. e i cui risultati dovranno essere resi di pubblica ragione. Per conoscere altresì: 1°) se risponde a verità che gli apparecchi DC-3, tipo al quale apparteneva l'I-Linc, per talune deficienze di costruzione e di stato, non sono in grado di navigare a quote tra i 4000 ed i 5000 metri, e conseguentemente inadatti al volo durante la stagione invernale in un paese come l'Italia, dove, per ragioni di sicurezza, non si può volare che a queste quote; 2°) se sia vero che il DC-3 I-Linc partì da Ciampino non completamente rifornito di benzina, e quindi non in condizioni — nel caso che l'equipaggio lo avesse ritenuto necessario — di rientrare a Roma senza atterrare a Milano, e ciò contro ogni normale prescrizione di sicurezza. E infine per conoscere se sia vero

che in tutta Italia vi è un solo impianto funzionante Radar, e precisamente all'aeroporto di Torino, impianto che manca invece persino all'aeroporto di Roma; che non esiste la rete Decca, né un sufficiente impianto di centri controllo Vor » (3058).

Se la Camera lo consente, lo svolgimento di queste interpellanze ed interrogazioni, concernenti lo stesso argomento, avverrà congiuntamente.

*(Così rimane stabilito).*

L'onorevole Larussa ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

LARUSSA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, resterò nel tema della mia interpellanza, che mi affrettai a presentare non appena fra l'opinione pubblica si sparse la voce che i nostri servizi aerei, in seguito ai tragici avvenimenti, fossero poco sicuri. Le altre interpellanze presentate, e che saranno oggi discusse, pongono finalmente il problema della nostra aviazione civile in primo piano.

Era tempo che sull'aviazione civile, che era un po' considerata la Cenerentola, fossero aperti gli occhi. Il problema diventa sempre più importante se lo consideriamo in prospettiva degli sviluppi che il trasporto aereo è destinato ad assumere nel futuro. Di qui forse l'opportunità — forse sarebbe meglio dire la necessità — di prendere di petto la situazione, per non essere poi colti alla sprovvista.

Lo scopo cui è rivolta la mia interpellanza è quello di fare delle due società di navigazione aerea una sola società, nel senso di unificarle. Poco importa la forma in cui tale unificazione dovrà realizzarsi, se cioè attraverso la fusione delle due società oppure della incorporazione dell'una nell'altra. Ma così, ha osservato qualcuno, il problema non potrebbe considerarsi risolto, perché esso è, onorevoli colleghi, essenzialmente di ordine finanziario. Ora, a nessuno è mai passato per la mente di negare la preminenza degli aspetti finanziari su quelli formali, che tuttavia non sono meno importanti dei primi.

Fare quindi delle due società una sola società vuol dire dare a questa una potenzialità maggiore che tutte e due le società prese isolatamente non hanno, realizzare l'economia di alcune spese generali attraverso una più sagace ed utile distribuzione dei servizi.

Non vi è dubbio che per la parte in cui si realizzano delle economie di tanto, onorevoli colleghi, si riduce il problema finanziario.

Dunque, per fermarci agli aspetti superficiali della unificazione i vantaggi di questa

consistono nello stabilire una maggiore potenzialità della organizzazione così unificata e nella realizzazione di apprezzabili economie in relazione alle spese generali.

È risaputo che accanto ai vantaggi di un'unica società vi sono gli svantaggi ma questi non reggono al confronto di quelli. Infatti, l'impresa unica dà luogo, in breve, a talune difficoltà, che sono poi, del resto, facilmente superabili, quali, in particolare, la creazione di un sistema di monopolio e gli inconvenienti che a questo sono connessi, ma si può sempre avviare apprestando, allo scopo, gli opportuni strumenti di controllo. Ma, di contro, onorevoli colleghi, stanno vantaggi di notevole rilievo tra cui: 1) la società unica è in grado di esplicitare una politica di materiale meglio di quanto non consenta una pluralità di imprese, sia per quanto riguarda la formazione della flotta, sia per quanto riguarda la sua utilizzazione; 2) l'impiego dei velivoli esige la disponibilità di materiale di ricambio di alto costo indipendentemente dal numero dei velivoli, ma tale riserva di materiale costituisce per la piccola impresa un immobilizzo economico di notevole incidenza sull'andamento finanziario; 3) la migliore distribuzione e utilizzazione dei velivoli; difatti, la grande impresa può agevolmente adibire sulle linee secondarie velivoli superati utilizzando al contrario sui percorsi a grande raggio velivoli sempre più moderni; 4) la società unica può sviluppare un programma di esercizio idoneo ai bisogni reali della nazione, evitando la istituzione di quei servizi che non rispondono ad alcuna concreta necessità e sono pertanto antieconomici; 5) l'unità di indirizzo per quanto riguarda la politica commerciale con l'estero, con cui la società unica può stabilire trattati, accordi o *pools*, più agevolmente che se vi fossero più società, a causa delle loro divergenze di interessi e di vedute; 6) la riduzione di spese generali per materiale, personale e pubblicità, la migliore organizzazione dei lavori, lo sfruttamento delle esperienze in collaborazione con i costruttori, ecc.

Il quadro non è così compiuto perché nella valutazione del complesso problema bisogna far calcolo degli svantaggi insiti nel regime di concorrenza. La rivalità fra le compagnie è pregiudizievole ad esse medesime ed al servizio pubblico generale: è dannosa alle società, perché la concorrenza, oltre alla ripartizione del volume del traffico, causa necessariamente una rotazione meno elevata della flotta, un impiego meno razionale e meno intensivo del personale a terra e nelle

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

officine. Quando più compagnie sono in linea le concorrenti cercano di effettuare i voli nelle ore di maggiore affluenza, in pregiudizio degli utenti del mezzo aereo nelle altre ore della giornata; e, cosa più dannosa e significativa ancora, la concorrenza piuttosto che un ribasso ha spesso determinato uniformità di tariffe, quando non anche un aumento.

Ma, indipendentemente dai rilievi svolti, non si può non prendere ad esempio quello che, onorevoli colleghi, è avvenuto negli altri Stati. Infatti, la maggior parte degli Stati, soprattutto europei, dispongono di un'unica grande compagnia nazionale: *Air France*, *K. L. M.*, *Sabena*, e se pure è dato riscontrare la coesistenza di società minori accanto a compagnie nazionali, trattasi di società tenute in vita e potenziate, per varie ragioni, dalla stessa compagnia, quasi figlie di essa, o di piccole imprese specializzate per il trasporto in un determinato settore geografico, specialmente se coloniale.

Sulla base di queste considerazioni si ritiene sia suscettibile di attento esame il problema di tentare la realizzazione di una unica grande fiorente compagnia italiana di navigazione aerea; il che, oltre a dirimere tante risorgenti questioni, si risolverebbe data l'attuale importanza mondiale del trasporto aereo, pure in un maggiore prestigio per il nostro paese.

Una tale realizzazione presenta naturalmente alcune difficoltà, del resto non insormontabili, tra le quali appaiono basilari quelle di stabilire un più diretto ed efficace controllo dello Stato sulla compagnia e di eliminare da essa il capitale straniero.

Una più efficiente azione di controllo da parte dello Stato, sia sul piano finanziario per il buon uso del contributo statale che sull'attività di gestione, è indispensabile per garantirsi da qualsiasi abuso, dato il regime di esercizio in monopolio nel quale verrà a trovarsi la compagnia unica. A ciò potrà provvedersi in vari modi e senza incidere sull'andamento commerciale della società: congruo numero di rappresentanti dello Stato nel consiglio di amministrazione o nel collegio sindacale della compagnia; istituzione di ispettori finanziari e di controllori ai traffici, ecc.

L'eliminazione del capitale straniero, poi, è problema delicato, ma si rivela di una opportunità che trascende la stessa idea di pervenire ad un'unica compagnia. Ed invero, a parte le varie non trascurabili considerazioni di ordine politico, la presenza di azionisti stranieri, anche se ridotti al minimo, in una

società nazionale può facilmente e comprensibilmente provocare indiscrezioni su progetti, programmi, vedute ed aspirazioni che possono essere pregiudizievoli allo stesso sviluppo e successo della compagnia, atteso lo stato di competizione nel quale si svolge oggi il traffico aereo internazionale.

Sono comunque difficoltà che si è dell'avviso non debbono far deflettere dal tentativo di realizzare una grande, efficiente compagnia italiana di navigazione aerea; realizzazione che, quanto più rapidamente sarà compiuta, tanto più vantaggiosa sarà per il futuro della nostra aviazione civile e per il prestigio del nostro paese.

Si è d'accordo che l'unificazione non è di per sé risolutiva del problema della nostra aviazione civile, ma non si può negare che l'unificazione costituisce il primo passo sulla via del suo riassetto e potenziamento.

È certo che volendo, anzi dovendo potenziare questo, che è uno dei settori più importanti e promettenti della vita economica nazionale, bisogna pensare seriamente ai mezzi di finanziamento. Nel bilancio ultimo sono stati stanziati particolari contributi per dare maggiore impulso alle infrastrutture elettro-niche di appoggio alla navigazione aerea, alle attrezzature mobili aeroportuali ed all'avviamento di nuove linee aeree, mentre esiste un disegno di legge approvato in sede deliberante riguardante lo stanziamento di 10 miliardi, da ripartirsi in 10 esercizi, per il completamento della rete aeroportuale.

Ma codesto programma non basta per far fronte alle esigenze dei servizi aerei. Infatti, la intensificazione del trasporto aereo, la progettata creazione di nuove linee, l'estensione dell'uso di tale mezzo in conseguenza dell'impiego degli elicotteri, costringono le nostre società di navigazione aerea (come le altre, in tutto il mondo) ad aumentare le attuali flotte e ridurre i tempi di rinnovo delle stesse.

Se si considera poi la necessità di non cedere il campo alla concorrenza estera, che sta annunciando l'entrata in linea dei potenti quadrireattori intercontinentali, già impostati dall'industria statunitense, troviamo indispensabile l'intervento dello Stato a favore delle società mediante una garanzia ai finanziamenti occorrenti ed un contributo nel pagamento degli interessi.

Basta considerare che il costo di un moderno quadrireattore è dell'ordine di 4 miliardi (comprese le parti di ricambio) e che alle nostre due società, per non sparire dalla competizione aviatoria mondiale, occorrono

globalmente almeno otto reattori, per comprendere l'inevitabilità del ricorso al credito. L'entità dei capitali necessari al rinnovo delle flotte, imposto dalla rivoluzionaria entrata in linea dei reattori intercontinentali, ha del resto costretto anche le più potenti compagnie americane ed inglesi a ricorrere a prestiti, che sono stati d'altronde facilmente coperti, in quanto l'alta finanza considera ormai di sicuro rendimento almeno indiretto, l'attività del trasporto aereo.

Da noi, l'imponente problema finanziario non può essere risolto che con l'istituzione di un credito aeronautico analogo al credito marittimo con garanzia dello Stato e contributo di interessi.

È bene che gli italiani sappiano che il bilancio 1956-57 dello Stato francese porta un ammontare di 70 miliardi di lire italiane per il potenziamento dell'aviazione civile.

Ma v'ha di più: fra i capitoli più importanti del bilancio francese vi è una sovvenzione all'*Air France* di 4 miliardi e 330 milioni di franchi, la quale cifra supera da sola tutto il bilancio dell'aviazione civile italiana.

Il relatore dice testualmente: « L'assemblea è stata unanime nel riconoscere la missione affidata all'*Air France* di concorrere all'irradiamento della Francia nel mondo. Noi pensiamo che un trasporto di gran classe, simbolo dello stile francese, costituisca uno degli strumenti essenziali per i legami economici e culturali; è in definitiva uno dei mezzi migliori per mantenere la presenza francese in tante parti del globo ».

Queste parole debbono servire di ammonimento a noi italiani (*Applausi al centro*).

**PRESIDENTE.** L'onorevole Guadalupi ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

**GUADALUPI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, esattamente un mese fa a quest'ora chi vi parla era l'unico, forse, dei deputati e dei senatori che aveva avuto la fortuna, dopo il voto sulla fiducia richiesto dal Governo per le tariffe elettriche, di partire in aereo per rientrare alla vigilia del Natale presso la sua famiglia.

Ebbi occasione, alcuni minuti prima dell'imbarco che portò me e altri passeggeri a Bari ed a Brindisi, di incontrarmi all'aeroporto proprio con il mio carissimo amico Giorgio Gasperoni. Con Gasperoni ero stato vicino, io civile, egli militare, nel 1939, allorché egli risiedeva a Brindisi. Ebbi la possibilità di conoscerlo, giovane pieno di entusiasmo, di coraggio, ricco di capacità tecniche professionali. Di queste sue doti

ebbe a dare prova durante la guerra, coprendosi di onore e di gloria nella difesa del nostro paese. Successivamente seppi che era passato all'aviazione civile, ed ebbi notizia che anche nel nuovo settore riusciva a dimostrare le sue eccelse doti di pilota, tanto che credo abbia totalizzato parecchie migliaia di ore di volo come ufficiale in seconda sugli aerei che compivano i voli transatlantici.

Quel pomeriggio, nel salutarlo rivedendolo dopo diversi mesi insieme con un suo collega ed amico, il comandante Maestri, ebbi la sensazione che fosse come sempre sollecito e preoccupato di conoscere e di scrutare il cielo, attraverso il quale egli avrebbe dovuto condurre il velivolo e le vite che a lui erano affidate. Effettivamente il tempo quel giorno era pessimo. Noi diretti verso il Mezzogiorno partimmo in orario; l'aereo Roma-Milano prese il volo con circa 45 minuti di ritardo.

Ricordo ancora questo quadro, e fui assai commosso il giorno successivo, quando, ascoltando la radio, seppi della disgrazia. Da italiano, da cittadino, da parlamentare, notai che il senso di commozione non nasceva in me dal lutto che colpiva la famiglia degli aviatori italiani, che colpiva la società e le famiglie di tanta gente, di ogni ceto sociale, che alla vigilia del Natale rientrava a casa per trascorrere in lietezza e in unità familiare questo giorno di festa; ma mi colpì essenzialmente, subito dopo il primo momento di commozione, il senso politico e morale del problema che tornava alla ribalta e che chiaramente denunciava responsabilità politiche e della stessa società.

Non abbiamo soltanto il dovere di rivolgere un pensiero commosso agli aviatori, al personale, ai cittadini che sono stati in questa disgrazia le vittime, non sappiamo ancora a causa di quale difetto: speriamo a questo proposito che il ministro possa darci ampie e fondate assicurazioni, tratte da quelle inchieste che noi sollecitamente da ogni parte abbiamo richiesto; credo che la Camera commetterebbe, a mio modesto avviso e a giudizio anche del nostro gruppo parlamentare, un errore di impostazione, se dovesse fermarsi a considerare questo problema esclusivamente nei suoi aspetti umani e non dovesse invece sollevare il suo esame all'altezza che compete ad un problema economico e sociale.

Prendendo quindi sventuratamente lo spunto da una disgrazia, sollecitati dalla ondata di viva ed unanime commozione di

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

tutti i settori economici, sociali e politici e dell'intera opinione pubblica, noi qui non solo vogliamo reclamare spiegazioni sul sinistro, sulle cause, sui motivi che l'hanno determinato, ma vogliamo anche e soprattutto che il Governo finalmente si impegni ad assumere di fronte al problema una chiara, responsabile posizione.

Non ci pare giusto peraltro che la Camera ed il Governo debbano essere sollecitati ad assolvere tale dovere solo in seguito a fatti luttuosi ed a segure, quando la Camera e soprattutto il Governo avevano a tempo giusto avuto la possibilità, seguendo alcune indicazioni avanzate da vari settori (socialista, socialdemocratico, comunista e democristiano), di avviare finalmente a soluzione questo problema che da oltre un decennio rimane insoluto sul tappeto del dibattito e della discussione, senza che si realizzi una nuova politica aviatoria a vantaggio del nostro paese e del popolo. E con una parte della stampa, cioè con quella del nostro partito e della sinistra in genere, voglio ripetere che, se siamo stati un mese fa in lutto per questo disgraziato incidente; se lo stesso è stato determinato dal mancato funzionamento d'una apparecchiatura tecnica, o da un eventuale — ed io non voglio crederlo — errore di navigazione del comandante pilota, costretto purtroppo a navigare con un aereo di marca e di tipo ormai superato dal tempo; se ci troviamo dinanzi a questo problema insoluto, che ha causato tragiche conseguenze un mese fa (e, purtroppo, per la terza volta si è verificato un grande danno per il personale, per la società e per decine di passeggeri italiani ed esteri), tutto ciò deriva da una evidentissima carenza del Governo, che fa pagare al nostro paese, alla sua modestissima, principiante aviazione civile, i suoi errori o per lo meno le sue resistenze, le sue incertezze.

E veda, onorevole ministro della difesa — mi consenta che io glielo dica subito — questa volta, prevedendo una certa sua risposta, il nostro settore non ha indirizzato solo a lei, che pur sappiamo sollecito, specie per la conoscenza approfondita che ella ha del problema dell'aviazione civile, ma all'intero Governo la sua interpellanza, perché intendeva con ciò precisamente riuscire a meglio puntualizzare il problema, sotto l'ondata della commozione popolare e sotto la necessità conclamata da tutta la stampa italiana che reclamerà e reclama ancora oggi, dopo le numerose inchieste che essa ha condotto in materia, la soluzione organica di questa questione.

Mi attendo quindi, anche a nome del mio gruppo, delle spiegazioni chiare e precise. So che il ministro ha disposto prontamente una accurata inchiesta, anzi egli è già in possesso delle conclusioni della inchiesta stessa. Pertanto in questa circostanza — e credo che anche questo sia un atto di omaggio che la Camera possa rendere al comandante Gasperoni, ai piloti, al personale di volo ed a tutti i passeggeri periti nel sinistro, non solo commemorandoli, ma soprattutto assumendo l'impegno di avviare finalmente a soluzione questo problema — ella potrà risponderci dandoci notizie che sono in possesso del suo dicastero. Nella sua responsabilità di ministro, salvo che non sia stato diversamente autorizzato da una soluzione o da un piano concertato dal Governo (ma fino a questo momento la stampa di ciò non ha parlato), ella non potrà dirci altro che la soluzione proposta dal ministro della difesa, a seguito delle indagini e delle risultanze tecnico-militari cui si è pervenuti, deve poi essere attentamente valutata dal Governo.

Noi abbiamo anche appreso, in questi giorni, attraverso la stampa, che finalmente la democrazia cristiana si sarebbe ricordata di questo problema tanto che nell'ultima riunione della direzione del partito il sottosegretario senatore Caron, che vedo presente, svolse una relazione sul problema dell'aviazione civile. Anche in questo caso cogliemmo nel segno, quando dicemmo e scrivemmo che si trattava di assumere nuovamente una posizione politica ed economica che per lungo tempo era stata abbandonata.

Ora ben venga una chiara e responsabile posizione del partito di maggioranza, ma ben venga soprattutto un voto responsabile del Parlamento. Sarebbe veramente assurdo e pericoloso, oltre che lesivo dell'unità organica e del prestigio stesso del Parlamento, se noi dovessimo trovarci sempre di fronte a soluzioni prefabbricate da alcuni partiti politici. Mi auguro perciò che ciò non avvenga, almeno in questo settore che, come dimostrerò, è assai delicato e difficile.

Pertanto desidero porre alcune domande all'onorevole ministro, sottolineando, come già ebbi occasione di fare nel giugno dello scorso anno discutendo il bilancio della difesa, il problema che secondo me è pregiudiziale a qualsiasi soluzione: come intende il Governo, come intende lo Stato entrare e controllare, in un settore nel quale sarebbe suo dovere essere già entrato per controllare e disporre del bene di un servizio pubblico?

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

Quando si realizzò nel lontano 1946 l'accordo fra il Ministero della difesa (aeronautica) e la società americana T. W. A. e fu costituita il 16 settembre 1946 la società per azioni Linee aeree italiane (L. A. I.) per l'esercizio delle linee aeree in Italia ed altri paesi, l'aspettativa generale del tempo, anche per le conseguenze che la guerra aveva portato al nostro paese, alle nostre strutture, al nostro ordinamento, era quella di riuscire ad avere una moderna aviazione civile.

Fu costituita questa società, ma se guardiamo ai tempi ed al capitale iniziale dell'azienda, vien quasi da sorridere, data la limitatezza di quel capitale sociale: dieci milioni di lire!

Notino i colleghi che allora (ripeto, febbraio del 1946) il 60 per cento delle azioni della società era nelle mani dell'Istituto per la ricostruzione industriale. Da ciò deriva che, quando l'iniziativa sorse, vi fu la concreta possibilità di intraprendere un serio controllo sull'esercizio di un servizio pubblico che si presentava fin da allora di grande importanza per l'economia del nostro paese. Il Governo dell'epoca intervenne e fece bene ad assumere a suo carico la responsabilità dello acquisto del 60 per cento delle azioni, mentre il 40 per cento passò alla ricordata società T. W. A.

Nel febbraio del 1947 il capitale della L. A. I. fu elevato a 200 milioni, a 500 milioni nel maggio del 1951 e, successivamente, nel maggio del 1954, ad un miliardo e mezzo di lire.

Il capitale, nel maggio del 1954, era così ripartito: azioni sottoscritte con fondi dello Stato: dal demanio 400 milioni di lire, dall'I. R. I. 200 milioni; azioni sottoscritte con fondi I. R. I. 50 milioni 280 mila; per un totale di 65.028 azioni del valore nominale di lire 650 milioni 280 mila. Quindi, a quell'epoca il totale della partecipazione dello Stato ascendeva al 43,352 per cento. Il che denuncia come l'I. R. I. sia disceso dal 60 per cento del capitale iniziale di azienda a poco più del 40 per cento.

Il gruppo di società italiane Fiat, Piaggio e Strade ferrate meridionali aveva in suo possesso 24.972 azioni, con una partecipazione totale del 16,648 per cento. Il che con tutta evidenza denuncia come il gruppo di queste società monopolistiche italiane abbia, nel corso di alcuni anni, assorbito quella parte delle azioni dell'I. R. I. sottraendo all'istituto stesso la possibilità di disporre della maggioranza del pacchetto azionario. In tal modo quel gruppo monopolistico ha potuto disporre degli strumenti per una politica intonata non già alle esigenze dello Stato, ma rispondente agli interessi dei privati.

La società statunitense T. W. A., invece, aveva una partecipazione di 60 mila azioni per lire 600 milioni, con una percentuale del 40 per cento.

Tra la fine di aprile ed i primi di maggio del 1956 si è discusso al Senato il disegno di legge: « Autorizzazione alla amministrazione finanziaria per la spesa di lire un miliardo 734 milioni per la sottoscrizione di nuove azioni della società L. A. I. ». Abbiamo appreso, dalla lettura del resoconto stenografico di quella seduta, che i risultati economici della L. A. I. sono stati sempre attivi; messi in relazione alla consistenza del capitale sociale, essi presentavano già nel 1947 un utile di lire 5 milioni, nel 1952 un utile di 34 milioni, nel 1954 (dopo l'aumento del capitale sociale ad un miliardo e mezzo) un utile di 8 milioni e 929 mila. Mancano i dati esatti relativi al 1955, ma sembra che l'utile sia maggiore di quello dell'esercizio precedente.

Si è detto e scritto che la L. A. I. è in fase di espansione, che i suoi servizi stanno incrementandosi, tanto che la società si prospetta un programma di nuovi servizi sul piano nazionale, europeo, mediterraneo, transatlantico e transcontinentale. Il 25 gennaio dell'anno scorso fu anche deliberato l'aumento del capitale sociale a 5 miliardi e mezzo, aumento che avrebbe dovuto appunto consentire un più vasto programma di attività. In particolare si disse che la società avrebbe dovuto provvedere all'acquisto di nuovo materiale di volo per mantenere e potenziare in primo luogo la linea dell'Atlantico del nord, che risultava la prima per importanza, per intensità di traffico e difficoltà tecniche.

L'aumento del capitale avrebbe dovuto consentire anche il superamento del periodo transitorio contraddistinto dal passaggio dal motore a scoppio a quello a reazione. Si dettero altresì formali assicurazioni che il piano di ammortamento, unitamente al concorso di istituti finanziari, avrebbe permesso di affrontare positivamente il problema del rinnovo della flotta, appena ciò fosse stato reso possibile dall'ampliamento degli aeroporti, per potere ricevere tale nuovo e più moderno materiale di volo, e dall'acquisizione di moderni apparecchi il cui impiego fosse risultato economico.

È a questo proposito che si sviluppa sulla stampa la prima polemica che vede impegnati i tecnici, le società L. A. I. ed Alitalia, la pubblica opinione, il Parlamento ed il Governo.

Certo il Parlamento a questo punto ha il diritto di conoscere la verità, soprattutto

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

dopo i luttuosi incidenti che si sono verificati e dopo alcuni incontri ancora oscuri, presentati come tentativi di anticipata fusione delle due società in un'unica compagnia o (credo più legittimamente) come un tentativo di ritardare qualsiasi buon proposito di arrivare alla costituzione di un organismo autonomo e mirante all'interesse collettivo più che ad interessi privati.

Naturalmente, gli interrogativi che debbono porre non riguardano soltanto la L. A. I. Nessuno meglio di me, invero, potrebbe assumere la parte del requirente nei confronti di questa società, essendo io un utente di quegli apparecchi che stanno bene o male in equilibrio in aria, quei DC. 3 di cui spesso mi servo per venire a Roma dal mio collegio elettorale, così come fanno numerosi altri colleghi che, al pari di me, si sentiranno certo gratificare della qualifica di coraggiosi, se non di temerari, appunto per il fatto che si servono di quegli apparecchi.

Certo, dopo quello che è accaduto, è spiegabile che una parte dei viaggiatori preferisca attendere l'annunciato ammodernamento ed il promesso miglioramento, servendosi nel frattempo di altri mezzi di trasporto. Così io mi spiego come, a un certo punto, vi sia una certa flessione nel traffico aereo dei passeggeri. Infatti, ciascuno di noi può essere preso, non dico dal panico, ma dal dubbio — una volta accertate le cause dei sinistri — che la valutazione tecnica non abbia permesso agli uomini di Governo di procedere ad un esame approfondito e più politico. Perché, se dovessimo oggi come oggi accantonare il problema in quelli che sono i suoi aspetti fondamentali; se dovessimo permanere su questa posizione rigida nei confronti delle due società e il Governo non dovesse assumere una chiara posizione di responsabilità, il problema rimarrebbe sul tappeto e non sarebbe solubile.

Infatti, il capitale finanziario di queste due società non potrebbe essere facilmente aumentato e, nell'ipotesi che si richiedesse — come è probabile — un ulteriore aumento delle azioni a carico dello Stato, allora il nostro gruppo parlamentare (lo dichiaro fin da questo momento) porrebbe delle condizioni, non più di garanzia all'interno di quel tipo di società, ma di garanzia all'interno di una nuova società, nella quale, come in passato, dovrebbero prevalere gli interessi della collettività, riconquistando all'I. R. I. o a quella che potrebbe essere una nuova formazione del tipo « I. R. I.-Aria » o « l'In-aerea », la maggioranza del pacchetto azionario.

Se non si affronterà in questi termini il problema; se non si comprenderà finalmente che sono in gioco dei formidabili interessi economici italiani e stranieri; se non si arriverà a stabilire a che cosa potrebbe portare questa annunciata fusione delle due compagnie aeree e se non si vorrà affrontare il problema nel suo insieme, assai difficilmente noi daremo ad esso una soluzione corrispondente agli interessi del nostro paese.

Prima di concludere, voglio riassumere i nostri interrogativi, perché anche da parte nostra vi è l'ansia di conoscere il pensiero del ministro della difesa. Ho già detto che in questo settore non è impegnata soltanto la responsabilità del ministro della difesa, ma dell'intero Governo.

Nel giugno dell'anno scorso, durante la discussione del bilancio della difesa rispondendo a un mio lungo intervento nel quale avevo trattato ampiamente tutto il problema dell'aviazione civile, il ministro Taviani ebbe ad esprimere dubbi e perplessità. A parte il fatto che la maggioranza votò l'ordine del giorno Veronesi, avendolo preferito al mio, che era più completo e che ricalcava integralmente ordini del giorno scaturiti da approfonditi dibattiti svoltisi in altre sedi (come per esempio nel congresso italiano dei trasporti del 5-6 novembre 1953), quello che ci interessò maggiormente furono alcune dichiarazioni che nella seduta del 21 giugno rese il ministro della difesa. Egli si era trovato di fronte ad una schiera di oppositori in Parlamento. Ed allora egli ha pensato di modificare questo orientamento, partendo da un'altra posizione ed orientandosi verso un sottosegretariato autonomo. Ebbene, vi sono state opposizioni anche al sottosegretariato autonomo ed al ministero autonomo. Comunque, bisogna cominciare a selezionare la burocrazia e a fare i primi passi.

Poiché dovrà essere sottoposto al Parlamento un provvedimento approvato dal Consiglio dei ministri e che riguarda il riordinamento dei ministeri, sarà in occasione di quella discussione parlamentare — disse il ministro della difesa — che il Governo sentirà come il Parlamento vuole che sia indirizzata questa autonomia dell'aviazione civile, se nel seno del grande Ministero dei trasporti o nell'ambito del Ministero della difesa. Questo fu il pensiero espresso in quella occasione dal ministro della difesa.

Allora io formulo la mia prima domanda: restano valide queste assicurazioni? E, ove restassero valide, il ministero quando intende

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

uscire da questa incertezza e da questi silenzi imperdonabili?

È ben vero che vi può essere un'ulteriore giustificazione formale e politica, che noi però respingiamo senz'altro. Cioè, potreste dire: nelle presenti condizioni, non essendo stato ancora nominato il nuovo ministro delle partecipazioni statali, è impossibile risolvere il problema nel senso di affidare la maggioranza del pacchetto azionario della società all'I. R. I. o di creare la « Finaerea ».

TAVIANI. *Ministro della difesa*. Sono due cose distinte.

GUADALUPI. Anche su questo non siamo d'accordo, perché è evidente che gli aspetti tecnici vanno ad assorbirsi negli aspetti politici ed economici, se si vuole una volta per tutte affrontare *in toto* il problema. Noi perciò non possiamo guardarlo sotto il profilo di settori di strutture o di infrastrutture, ma dobbiamo finalmente esaminare il problema dell'aviazione civile nel suo insieme. Chi deve per primo procedere a queste indagini ed a questo esame, chi deve per primo assumere una posizione politica di responsabilità verso il Parlamento? Non si può peraltro dire che il Parlamento sia stato in ciò carente, dal momento che già altre volte ha manifestato la sua tendenza non alla conoscenza delle cause e dei motivi di disgrazia e di incidente, ma alla conoscenza approfondita di come il Ministero della difesa ed il Governo intendono avviare a soluzione l'intero problema.

Posta questa prima domanda, si tratta di conoscere se in Italia vi debba essere o no posto per una efficiente aviazione civile. È da chiedersi poi quali dovranno essere le dimensioni, le strutture economiche, organizzative e finanziarie che dovranno assumere e quale posto in campo internazionale dovrebbe conquistare una tale nuova aviazione.

È molto importante conoscere fin da oggi quali sono i proponenti del Governo, perché non si può ulteriormente restare indietro quando si è sopravanzati da decine di paesi la cui economia è inferiore a quella italiana. È anche importante conoscere se si debba o non dare la prevalenza e la preminenza allo sviluppo dei trasporti aerei all'interno oppure a quelli internazionali, o se ciò possa avvenire contemporaneamente senza danneggiare o favorire le une e le altre linee.

Infine è da tener presente il significato politico-economico che acquisterebbe la eventuale costituzione di una compagnia unificata nella quale il capitale sociale fosse in maggioranza controllato dai privati o dalle due società, l'americana *T. W. A.* e l'inglese *B. E. A.*

È ormai provato che lo Stato italiano ha investito centinaia di milioni in una società in cui finora non ha avuto alcuna possibilità di ingerenza e di controllo.

È ben vero che si potrebbe dire che devono essere controllati i bilanci di queste due società, ma questo è insufficiente, tanto più che ben sappiamo quanta attendibilità possano avere i bilanci di molte società. La realtà sugli utili non ci interessa: ci interessa invece conoscere gli attuali propositi di quei consigli di amministrazione e, soprattutto, quali sono i propositi del ministro della difesa.

Allora ci dobbiamo porre questo problema: che cosa si oppone alla attuazione della volontà già espressa, attraverso ripetuti ordini del giorno, dal Parlamento? Quali sono le resistenze, interne e estere, che impediscono e hanno impedito fin qui l'evolversi, sulla linea suggerita dall'interesse della collettività, di questo problema?

A questi interrogativi mi auguro di avere una risposta. Mi riservo, in sede di replica, di essere più ampio al riguardo, anche alla luce della risposta che mi darà l'onorevole ministro su questo importante capitolo.

Tuttavia, non posso concludere senza rivolgere un pensiero all'amico scomparso, al comandante Gasperoni, senza rendere omaggio alla sua figura ed a quella di tutti i piloti che, al servizio del nostro paese, hanno dato prove di alte capacità tecniche e professionali. (*Applausi a sinistra*)

PRESIDENTE. L'onorevole Di Bella ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

DI BELLA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, i luttuosi incidenti che si sono succeduti nel volgere di poco tempo, mi hanno, quale pilota, vivamente impressionato, ma più di tutti mi ha colpito il sinistro del povero comandante Gasperoni, con il quale avevo volato ripetute volte, sia in pace che in guerra.

Per una strana coincidenza, poche ore prima che il comandante Gasperoni incontrasse una così tragica fine, egli mi raccontava degli ultimi voli che aveva compiuto, parlando di navigazione aerea e di alcuni sistemi nuovi che presto sarebbero entrati in funzione. Ed è veramente singolare che il comandante Gasperoni, che poche ore prima della sua fine mi accennava a questi nuovi strumenti per la navigazione, venisse tradito proprio dalla navigazione.

Signori, ad altri forse l'incidente del comandante Gasperoni avrà fatto una impressione umanamente dolorosa; a me, come

tecnico, ha provocato anche un'impressione di altra natura.

Io, ancora oggi, stento a credere che il comandante Gasperone abbia potuto sbagliare, perché non posso ammettere che un valoroso pilota, il quale aveva attraversato centinaia di volte le Alpi e l'Atlantico, abbia errato in un modestissimo volo con condizioni meteorologiche più che buone. Nessuno saprà quale tragedia si è verificata a bordo: né le inchieste, né le nostre supposizioni. A nessuno sarà dato di conoscere la verità. Ma, purtroppo, la realtà vera e reale è ben cruda: molti innocenti hanno pagato con la vita l'errore commesso da un essere umano.

Onorevoli colleghi, prima ancora di iniziare l'illustrazione della mia lunghissima e dettagliata interpellanza, tengo a fare una precisazione pregiudiziale che sgomberi il terreno da eventuali equivoci che il contenuto stesso dell'interpellanza potrebbe aver fatto sorgere, e cioè che essa sia scaturita dal desiderio di unirmi al coro di censure che oggi, e soltanto oggi, sono mosse al Governo, e non tutte sotto aspetti giustificabili. Credo quindi sia necessario rammentare che la mia voce in Parlamento si è levata diverse volte, in momenti non sospetti, per richiamare l'attenzione degli organi governativi responsabili sulla necessità di perseguire una politica aeronautica realistica, che tenesse conto sia delle luminose tradizioni italiane, quanto della necessità di allinearsi al progresso tecnico raggiunto in questo settore da tutti i paesi più progrediti del nostro.

Onorevoli colleghi, la prima volta che io ebbi l'onore di chiedere la vostra gentile attenzione, fu in occasione della discussione sullo stato di previsione del bilancio del Ministero della difesa, esattamente il giorno 8 ottobre 1953.

Allora posi ben chiaramente l'accento su alcuni problemi essenziali che interessavano l'aviazione civile e, dopo aver tratteggiato le precarie condizioni di essa, vi rivolsi esattamente queste testuali parole:

«Da talune correnti male informate viene addirittura attribuita la responsabilità di questo stato di cose all'aviazione militare. L'errore va chiarito una volta per sempre. L'aviazione militare mediante le infrastrutture ed il personale di cui dispone rende possibile il traffico aereo sul nostro territorio. Se l'aviazione militare, dopo averle già create, abbandonasse tali infrastrutture a se stesse, ovvero le usasse soltanto per i suoi diretti fini, trascurando l'aviazione civile, nessun

velivolo commerciale potrebbe più atterrare sui nostri aeroporti.

«Onorevoli colleghi, le spese pubbliche sostenute nel periodo 1947-1951, per la ricostruzione dell'aviazione civile in 7 Stati europei (Olanda, Gran Bretagna, Francia, Svizzera, Scandinavia, Belgio) ammontano ad una media di lire 3.306 per abitante. Lo sforzo massimo è stato compiuto dalla Olanda con lire 7.823 per abitante. In Italia si scende all'irrisoria spesa di lire 30 *pro capite*.

«Nello stesso periodo 1947-1951, per la ricostruzione dei trasporti terrestri e marittimi, sono stati spesi in Italia circa mille miliardi, contro i 9 stanziati per l'aviazione civile. Per il successivo periodo 1952-1963, sempre per i trasporti terrestri e marittimi, sono stati previsti altri 1.500 miliardi: ma l'aviazione civile continua a segnare il passo, o meglio ad arretrare, con 2 miliardi all'anno che vengono tratti dal bilancio di quella militare. Eppure l'aviazione civile sottrae, con un crescendo impressionante, merci e passeggeri alla marina mercantile ed alle ferrovie; donde apparirebbe logico che parte dei fondi previsti per i trasporti marittimi e terrestri fosse trasferita al traffico aereo. Ma la considerazione più grave è che il movimento aereo dei passeggeri e delle merci è quasi totalmente effettuato da velivoli che battono bandiera straniera. Abbiamo, infatti, in Italia, soltanto 2 modeste società, sorrette, peraltro, in considerevole aliquota, dal capitale estero (30 per cento all'Alitalia e 40 per cento alla L. A. I.). In quest'ultima società, inoltre, il capitale straniero ha diritti particolari che infirmano quelli della maggioranza italiana. La situazione è allarmante, in quanto ciò che perdono i traffici marittimi e ferroviari sarà assorbito, sì, da linee aeree, ma da linee aeree straniere: questo è quindi un problema di grande interesse nazionale e non soltanto aeronautico. È necessario pensare: 1°) alla ricostruzione della rete degli aeroporti aperti al traffico civile; 2°) alla sistemazione dei servizi complementari di detti aeroporti; 3°) all'istituzione di scuole per la preparazione del personale dell'aviazione civile; 4°) all'istituzione di servizi aerei di speciale pubblico interesse; 5°) alla realizzazione dei prototipi dei velivoli di produzione nazionale».

Queste furono, allora, le mie parole. Ebbene, a distanza di quasi quattro anni, esse rimangono, senza dubbio, pienamente valide e denunciano una carenza da parte di chi non ha inteso raccogliere le voci

oneste e sincere di una opposizione critica sì, ma costruttiva.

Molti si saranno chiesti come mai il primo punto della mia interpellanza sui recenti incidenti aerei si riferisca ad un problema prettamente industriale. Dirò subito che non ho scelto a caso l'ordine di precedenza delle domande, e non a caso ho posto per primo il problema dell'industria. Esso infatti è fondamentale per la vita aeronautica della nazione, perché soltanto su una industria aeronautica sana ed efficiente può essere fondata la garanzia del futuro di tutte le attività aeronautiche italiane, militari e civili. Nella fattispecie, se l'industria italiana negli scorsi anni avesse goduto di provvidenze analoghe a quelle stanziato dal Governo per i cantieri navali, avrebbe potuto certamente produrre velivoli in grado di sostituire i vecchi DC/3 con altre macchine all'altezza dei tempi e, soprattutto, adatte ai percorsi della penisola.

Un'industria fiorentemente esprime dal suo interno una massa continua e rinnovantesi di ingegneri, di tecnici, di specialisti aggiornati sulle procedure moderne e in grado di rinnovare i quadri delle compagnie di navigazione aerea. Infine una industria fiorentemente di costruzioni aeronautiche può validamente cooperare con le società di esercizio per creare mezzi sempre più moderni e più idonei ed estendere il traffico ad altri centri della nazione. Estensione del traffico è, d'altra parte, sinonimo di creazione di nuove masse di personale tecnico, estensione di mezzi di assistenza, delle telecomunicazioni, e, in una parola, del progresso aeronautico e del raggiungimento di una mentalità professionale aeronautica.

Svolto il primo punto della mia interpellanza, devo chiarire in modo categorico che non posso accettare il diffuso punto di vista che vuole a tutti i costi bersagliare l'aeronautica militare, attribuendole molte responsabilità nei recenti luttuosi incidenti.

Onorevoli colleghi, è bene che tutto il paese sappia che l'aeronautica militare oggi non ha alcuna responsabilità, né colpa!

Pur essendo legato da profondo affetto alla gloriosa forza armata dalla quale provengo, il 2 marzo 1954 presentai una proposta di legge relativa alla istituzione di un alto commissariato per l'aviazione civile e il traffico aereo. Non chiesi allora l'istituzione dell'alto commissariato per mancanza di fiducia nell'organizzazione dell'aeronautica militare: constatai soltanto che l'aviazione civile, legata al destino dell'aviazione militare, su-

biva, al pari di essa, l'incomprensione degli organi governativi. Oggi è doveroso ripetere chiaramente le identiche parole contenute nella relazione alla mia proposta di legge, per chiarire l'iter logico del mio pensiero.

« Proposte risolutive sono state avanzate da più parti per sganciare l'aviazione civile da quella militare ed inserirle in altri dicasteri.

« L'errore è di macroscopica evidenza; poiché uno sganciamento totale dall'aeronautica militare porrebbe l'aviazione civile nelle condizioni di non poter più funzionare, a meno che non si volesse improvvisare, e con un onere iperbolico, una rete aeroportuale, un servizio di telecomunicazioni e l'affrettata preparazione di personale tecnico qualificato ».

Nella mia proposta chiedo che venisse fatto un coordinamento particolare fra l'aviazione civile e quella militare, onde impedire le inevitabili conseguenze che sarebbero provocate da un netto distacco.

Onorevoli colleghi, quando si stacca una parte dal corpo, si provocano sempre delle gravi conseguenze. Sono convinto che nel momento in cui si dovesse giungere alla immediata separazione dell'aviazione civile da quella militare, si determineranno inevitabilmente dei gravi inconvenienti per entrambe le aviazioni. Oggi tutto deve essere fatto con idee comuni, mentre domani potremo, e mi auguro presto, giungere a risoluzioni diverse e definitive.

Oggi è più che logico e naturale che io difenda la mia proposta di legge per l'istituzione dell'alto commissariato per l'aviazione civile. A suo tempo, esattamente il 10 novembre 1954, essa venne all'esame della Commissione trasporti, in sede referente. L'allora relatore, onorevole Zanibelli, pur lodando l'iniziativa della mia proposta, non ritenne che la Commissione dovesse, al momento, esprimere parere favorevole. Alcuni colleghi si pronunciarono contro, altri a favore. Il Presidente, dopo aver prolungato per più sedute l'esame della proposta, prese la decisione di rinviare a tempi migliori il vaglio completo della proposta stessa. Purtroppo, sono trascorsi due anni da allora e la proposta è sempre archiviata. Se allora l'avessimo varata, forse oggi ci troveremmo in una situazione ben diversa.

Io non difendo l'istituzione dell'alto commissariato perché sia una mia creatura. Se il Governo decide di creare un ministero per l'aviazione civile, ben esso venga. Anzi sarei orgogliosissimo che l'aviazione civile italiana potesse disporre di un proprio ministero.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

Ma penso, per ovvi motivi, che sia opportuno cominciare soltanto con un alto commissariato autonomo, il cui titolare abbia la podestà di partecipare alle sedute del Consiglio dei ministri in cui siano trattati problemi dell'aviazione civile.

Mi auguro, comunque, signor ministro, che nel più breve tempo possibile si giunga ad una definizione della questione. Abbiamo veramente necessità che venga creato questo strumento valido. Ripeto, non si tratta di preconcetta sfiducia verso la direzione generale dell'aviazione civile e tanto meno, signor ministro, per il suo dicastero. Sono i tempi. Abbiamo bisogno che questo organismo sia autonomo.

TAVIANI, *Ministro della difesa*. Siamo d'accordo.

DI BELLA. In seno all'organizzazione dell'aviazione civile dovranno essere riveduti diversi problemi. Tra questi acquista una particolare importanza il problema del lavoro aereo, che non viene tenuto nel suo giusto conto. Esistono in Italia alcune piccole società o addirittura dei privati che, sorretti soltanto dalla propria passione e attraverso notevoli difficoltà, svolgono un lavoro serio e molto apprezzato. Orbene, la preziosa attività di questi « artigiani dell'aria » si muove il più delle volte in un ambiente non favorevole, oserei dire di ostilità e di ingiustificata concorrenza, proprio da parte di quelli aero clubs che già beneficiano di notevoli sovvenzioni ed aiuti statali. Gradirei, pertanto, che il signor ministro intervenisse presso gli organi responsabili, affinché sia eliminato, per l'avvenire, il ripetersi di spiacevoli situazioni di insofferenza, che hanno provocato le giuste rimozioni della categoria interessata, la quale, in definitiva, reclama soltanto di poter lavorare in una base di equità.

La mia interpellanza tocca poi un problema del quale mi sono occupato decine di volte in quest'aula: quello della costituzione di un organismo finanziario la « Finaerea », o « Finaria », come alcuni la vogliono chiamare. Essa dovrebbe avere le finalità che sono attribuite alla « Finmare », ma essere assolutamente distinta dalla marina mercantile, in quanto che l'aviazione è il mezzo dell'oggi e del domani, la marina mercantile è il mezzo di ieri e, ancora per poco tempo, di oggi.

DOMINEDÒ. L'una è l'avvenire ... e l'altra è l'avvenire.

DI BELLA. Sono quanto meno due cose distinte e separate. Per quanto riguarda la « Finaerea », signor ministro, io credo che

mai come in questo momento noi abbiamo necessità di un organismo finanziario del genere, perché, secondo il mio modo di vedere, la « Finaerea » non solo potrebbe coordinare l'attività delle sue società, ma potrebbe anche coordinare l'attività industriale. Comunque è necessario che su questo argomento il Governo prenda delle decisioni e trovi il modo di mettere a disposizione qualche buon miliardo.

Chiedo poi nella mia interpellanza se il Governo non intende intervenire presso le compagnie di navigazione aerea, onde far emanare nuove norme che diano poteri ai direttori di scalo nei confronti dei piloti.

Onorevole ministro, è questo un punto abbastanza delicato, e forse nessuno meglio di me — non parlo per presunzione — può comprendere questo problema. Infatti, quando il pilota è in aria, malvolentieri riceve istruzioni o suggerimenti da terra, specie se avventati. Di sovente si verifica questo strano fenomeno, che il pilota in volo riceve istruzioni che non sono ordini, ma piuttosto suggerimenti. Mentre le compagnie straniere hanno impartito disposizioni precise ai direttori di scalo affinché essi possano intervenire, le nostre compagnie, fino a qualche tempo fa, non avevano dato istruzioni in tal senso. Per esempio, nel grave incidente di New York, secondo i risultati dell'inchiesta, sembra che il direttore di scalo della L. A. L., che allora non aveva il potere di dare l'ordine, avesse suggerito al pilota di dirottare altrove. Tale suggerimento non fu accolto dal pilota per ovvi motivi, in modo particolare perché in esso vedeva una menomazione personale, una menomazione del proprio prestigio professionale, forse anche per un eccessivo apprezzamento delle proprie capacità. Quindi non volle dirottare, e l'incidente avvenne. Se quel caposcalo avesse avuto il potere di ordinare al pilota il dirottamento, questi, senza preoccupazioni di ordine psicologico, avrebbe obbedito e l'incidente si sarebbe evitato, e quindi, il prestigio della nostra bandiera non avrebbe subito menomazioni.

Pertanto, le sarei molto grato, onorevole ministro, se volesse dare precise disposizioni alla direzione generale dell'aviazione civile affinché intervenga categoricamente in tal senso presso le due compagnie di linee aeree.

Onorevoli colleghi, con gli aspetti psicologici tratteggiati dianzi, è connesso il punto quinto della mia interpellanza, e cioè se il Governo intende dare precise istruzioni affinché tutti i velivoli italiani e stranieri, che sorvolano il territorio nazionale, abbiano

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

l'obbligo di farsi rilevare con una certa frequenza.

Non conosco i risultati dell'inchiesta. Tuttavia da certe indiscrezioni, di cui si è impadronita la voce pubblica, sembra che i piloti dei velivoli commerciali rifuggano dal chiedere il proprio rilevamento, cioè dal chiedere a terra la loro posizione, per non essere eventualmente localizzati fuori della rotta prescritta e, quindi, per non denunciare carenze nella propria preparazione tecnico-professionale. Non voglio credere a tali voci poiché conosco la serietà dei piloti italiani.

Così non ci sono elementi per dar credito a chi sostiene che il mancato rilevamento e la scelta di rotte dirette, fuori dalle aerovie obbligatorie, siano suggeriti da ragioni di economia. In altre parole, i nostri piloti, per ordine delle compagnie, non seguirebbero le rotte indicate, bensì quelle dirette, accorciando il volo di parecchi minuti: questi piccoli risparmi, sommati a fine anno, rappresenterebbero una economia non indifferente.

Indubbiamente se il velivolo I-Linc si fosse fatto rilevare durante il suo volo da Roma a Milano, l'incidente non sarebbe avvenuto. Appare quindi ancora più doloroso che vite umane siano state stroncate così tragicamente, per non aver fatto debito uso di una rete assistenziale che avrebbe certamente condotto, con assoluta tranquillità, il velivolo dall'aeroporto d'involo a quello di destinazione. La norma del rilevamento obbligatorio s'impone quindi per evitare qualsiasi incertezza avvenire.

Ciò non fa altro, del resto, che uniformarsi ad una pratica esistente presso quasi tutte le compagnie straniere, per quanto riguarda il territorio nazionale, e sarebbe assurdo se volessimo trascurarla nel nostro paese che è notoriamente, dal punto di vista aeronautico, uno dei più difficili del mondo.

Anche in questo settore sembrerebbe che la L. A. I. abbia già emanato disposizioni severe e provvedimenti correttivi in ordine a tale delicata questione.

Onorevole ministro, onorevoli colleghi, è sempre purtroppo problematico giungere a esatte conclusioni sulle cause di un incidente in volo, poiché alle cause individuali, dal punto di vista tecnico, si sommano quasi sempre le cause e le concause di ordine psicologico, di cui non si può disporre per la loro valutazione, qualora dai rottami del velivolo incidentato non si abbia la suprema ventura di raccogliere dei superstiti e dei competenti.

La preparazione tecnico-professionale del compianto comandante Gasperoni e del suo secondo era tale da non farci assolutamente comprendere come sia stato possibile, pur in difetto di una esplicita richiesta di rilevamento all'assistenza a terra, che l'equipaggio non abbia rilevato radiogoniometricamente la esatta posizione del velivolo, avvalendosi degli apparati di bordo, ed abbia così potuto dirottare senza rendersene assolutamente conto.

Non si può inferire contro chi, pagando con la vita, non ha possibilità di smentirci; sarebbe troppo ingeneroso e crudele.

Tuttavia è necessario raccogliere, nel tumulto dei sentimenti, la fredda logica ragionante per trarre conclusioni che siano idonee a maggiormente garantire i coefficienti di sicurezza di volo.

In simili casi non si sfugge mai alla ferrea logica dei fatti, che noi aviatori conosciamo anche troppo bene.

Simili incidenti non offrono altra alternativa al dilemma: « difetto di manutenzione o difetto di addestramento ». Ma in questo caso non doveva trattarsi né di difetto di manutenzione né di difetto di addestramento dell'equipaggio, ma unicamente di un incidente dovuto al caso.

L'altro disastro, quello di Orly, dovrebbe unicamente attribuirsi, secondo una dichiarazione da me rilasciata poche ore dopo l'incidente all'*Ansa*, a delle avarie meccaniche, giacché non vi era stato in quel caso alcun errore di manovra. A distanza di un mese o un mese e mezzo, ho ricevuto una comunicazione che mi ha fatto molto piacere, giacché da essa sembrerebbe che l'incidente di Orly sia da attribuirsi alla rottura di una parte dell'apparecchio, cioè di un'elica che, spezzandosi, avrebbe messo in crisi tutto l'apparato motore, per cui il velivolo è precipitato.

La diagnosi del primo momento è stata dunque confermata: l'incidente non era da attribuirsi né alla conduzione del volo, né a difetto di manutenzione.

L'altro incidente, quello di Reggio Calabria, pur non avendo avuto tragiche conseguenze, ha rivestito, tuttavia, grandissima importanza, giacché non è ammissibile che un pilota il quale deve atterrare in un campo lungo soltanto 1.200 metri, debba poggiare le ruote a circa 800 metri, cioè a due terzi del campo.

TAVIANI, *Ministro della Difesa*. È già stata tolta a quel pilota la patente di primo pilota.

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

DI BELLA. Mi dispiace per il pilota, ma in certi casi è necessario prendere dei provvedimenti.

TAVIANI, *Ministro della difesa*. Sono già stati presi.

DI BELLA. Il punto sesto della mia interpellanza riguarda il trattamento economico del personale di volo. Onorevoli colleghi, noi sappiamo che tutte le compagnie straniere trattano il personale di volo in maniera diversa dalle nostre. Quando ho presentato la mia interpellanza, però, non sapevo che proprio in quei giorni si era venuta accavallando una nuova disposizione, per cui al personale di volo italiano è stato accordato un trattamento pari a quello delle compagnie straniere. Su questo punto, pertanto, la mia interpellanza deve considerarsi decaduta, e rendo omaggio alle società per questo miglioramento devoluto ai piloti.

Ritengo opportuno trattare simultaneamente i due successivi punti della mia interpellanza, settimo ed ottavo, parlando del problema annoso delle industrie aeronautiche e sui mezzi che sono stati destinati, in questi ultimi tempi, alle medesime.

Onorevole signor ministro, io la prego di scusarmi se ritorno sull'argomento dell'industria. Ella sa che la nostra industria aeronautica è quasi inesistente. Noi siamo rimasti tra gli ultimi, come paese industriale, dal lato aeronautico, mentre un tempo occupavamo il quarto o il quinto posto nel mondo. È necessario in questo momento, e mai come in questo momento, che lo Stato intervenga. Dai colloqui tenuti recentemente e in queste ultime ore, ho avuto la possibilità di dimostrare ad altissimi personaggi del Governo ed extragoverno come sarebbe opportuno stanziare con urgenza da 100 a 150 miliardi, in dieci anni, per potenziare la nostra industria aeronautica, per raddoppiare le infrastrutture, per creare un moderno centro sperimentale, per fare una saggia politica di costruzione di prototipi, per effettuare seri studi sui mezzi di propulsione, perché, come tutti sanno, questo è il momento, in cui in tutto il mondo l'industria aeronautica sta acquistando un livello di andata preminente. Sarebbe, quindi, illogico che proprio noi, che siamo stati fra i primi, ne rimanessimo oggi avulsì, poiché mantenendo tale stato d'inferiorità, non avremmo più la possibilità di riconquistare il mercato, e di riallacciare i rapporti commerciali e industriali che tenevamo un tempo con i paesi delle Americhe, dell'Africa e dell'oriente.

Il disegno di legge attualmente allo studio degli organi governativi, contenente provvidenze a favore dell'industria aeronautica, è già superato, perché lo stanziamento previsto è di soli 30 miliardi.

Onorevole ministro, dopo la carenza di mezzi in cui si è dibattuta l'industria aeronautica, credo che i 30 miliardi che il Governo o i governi volevano mettere a disposizione, siano insufficienti fin da adesso. So che da uno o due anni è in gestazione una legge per l'industria aeronautica. Dico gestazione, perché non si sa quando avverrà il parto. Affermo comunque che questa legge non risponde allo scopo, perché con essa si attribuiscono mezzi troppo limitati. Oggi, onorevole ministro, insisto nel chiedere che per l'industria aeronautica vengano assegnati non meno di 100-150 miliardi.

Ho dato pubblicamente atto — a mezzo della stampa più qualificata — al ministro della difesa in carica, onorevole Taviani, che egli ha fatto quanto ha potuto in materia di industria aeronautica; che ha cercato di potenziare l'aeroporto di Ciampino, il quale per il suo traffico è uno dei più importanti del mondo, nonché quello della Malpensa; che si era affrontata la questione della costruzione successiva degli aeroporti di Genova, di Palermo e di altre città.

In quanto all'aeroporto di Palermo, onorevole ministro, con la massima franchezza e con la più assoluta cognizione di causa, devo dire che non condivido il punto di vista dei tecnici. È una pecca, è una macchia, che io credo un giorno dovrà essere cancellata, perché se quell'aeroporto interessa l'aviazione militare si faccia pure a Punta Raisi, ma se quell'aeroporto deve servire soltanto all'aviazione civile, definisco delittuoso autorizzare nel 1957 un aeroporto, destinato al traffico interno, a ben 32 chilometri dalla città. Non riesco assolutamente a comprendere con quali criteri tecnici sia stata prescelta quella località.

TAVIANI, *Ministro della difesa*. Lo chiedo ai rappresentanti della regione.

DI BELLA. Quanta acqua, onorevole ministro, è passata sotto quei ponti!

PETRUCCI. I rappresentanti della regione hanno accettato una tesi che danneggia gravemente la Sicilia.

DI BELLA. Si dice: c'era la regione. Ma non c'era la ragione. Ed è esatto, perché non vi è stata ragione alcuna per creare un aeroporto tanto lontano. Onorevole ministro, quell'aeroporto, oltre tutto, non è funzionale.

Quando si è trattato dell'aeroporto di Genova, in un primo momento ero contrario, poi ne ho compreso l'importanza e ho detto sì, come risulta dagli atti. Ho condiviso la idea di creare una diga sul mare per la duplice funzione di aeroporto e di idroscalo. Credo, infatti, che l'idrovolante stia riprendendo piede. La zona del golfo di Palermo avrebbe avuto così una duplice funzione; avremmo speso un miliardo di più, ma avremmo servito onestamente e lealmente il paese. Dal lato meteorologico, scarto Punta Raisi, perché la locale presenza dei venti continui darà vita ad uno degli aeroporti più turbolenti d'Italia; dal lato tecnico, poi, esso presenta molte pecche. Il giorno in cui si dovrà realizzare, vorrò vedere con quali mezzi si potrà costruire un aeroporto intercontinentale a ridosso di una montagna alta 800 metri.

E le dirò di più, una cosa grave che da tutti è stata sottovalutata: il progetto di massima che è stato presentato, forse non risponde alla realtà, dato che il progetto esecutivo non è stato ancora elaborato; ma il giorno in cui si facesse il progetto esecutivo, ci accorgeremmo che parallelamente ad una delle due piste avremmo un dislivello e un ammasso alto non meno di 40 metri. Quindi, se un apparecchio dovesse imbarcare, si verificherebbero incidenti.

Ella non ha colpa, signor ministro. Ne abbiamo parlato altre volte. Mi riferisco agli organi tecnici. Mi sia consentito di dire con la massima lealtà che in questo momento intendo, sia pure con garbo, criticare l'operato dei militari, dato che hanno voluto insistere...

TAVIANI, *Ministro della difesa*. Vi erano anche molti civili.

DI BELLA. Onorevole ministro, la prego, non mi chieda di più!...

PETRUCCI. Non funzionerà! Sarà peggiorato l'aeroporto di Boccadifalco.

DI BELLA. La questione mi sta tanto a cuore, signor ministro, perché il nostro paese è povero e non possiamo trovare altri 8 miliardi per la costruzione di un altro aeroporto.

L'altro punto della mia interpellanza chiede al Governo se, alla scadenza delle concessioni, intenda rinnovare o meno la concessione alle due società. Sono stato forse uno dei primi a parlare della fusione delle due compagnie, perché tale fusione sarebbe, più che logica, giustificatissima. Un esempio ci viene dai paesi scandinavi, i quali, attraverso le fusioni, hanno creato una grande

compagnia, la *Scandinavian Air Lines* che ha la possibilità di far volare i propri apparecchi su tutto il mondo. Però, se la fusione — come viene oggi chiesto dalla stampa e da molti organi — deve farsi in chiave di punizione, perché la L. A. I. ha sbagliato, perché è stata sfortunata ed in poco tempo ha subito quattro incidenti, io mi schiero dalla parte degli oppositori e dico il mio no. Si faccia pure la fusione, ma la si faccia con criterio, perché soltanto attraverso una fusione ben equilibrata potremmo triplicare o quadruplicare il numero dei nostri aerei, e la nostra flotta potrebbe percorrere le vie del cielo in quasi tutti i continenti. Si facciano dunque le cose con ragionevolezza e in maniera che non venga intaccata l'onorabilità delle due società.

Se poi lo Stato, come mi si dice, vuole avere la maggioranza del capitale sociale delle due società, tanto meglio. Però, credo sarebbe opportuno, per ragioni di tattica, avere sempre l'apporto di capitale straniero anche se limitato, anche se ridotto dall'attuale 30-40 per cento ad un simbolico 5 per cento. Sarebbe opportuno per noi avere questo apporto degli inglesi e degli americani, i quali in materia aeronautica oggi ci superano, per essere noi rimasti volutamente assenti per l'incomprensione di tutti i governi succedutisi in Italia dal 1946 ad oggi. Potremmo, attraverso tale simbolico apporto di capitale, usufruire dell'esperienza tecnica e aviatoria di questi due paesi.

Ho finito, signor ministro.

I morti, ai quali in quest'ora va il nostro commosso pensiero, non cadono invano quando dalle ceneri e dai rottami contorti di un velivolo noi siamo in grado di saper cogliere un monito significativo. Raccogliamo il monito dei caduti e vivifichiamo l'impulso dell'azione con la speranza che l'avvenire cancelli gli errori del passato e salvaguardi, in uno con la sicurezza, il prestigio delle ali d'Italia. (*Applausi a destra — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Chiaramello ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

CHIARAMELLO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, se il fondamento essenziale della mia interpellanza deve soprattutto individuarsi in un giudizio di responsabilità, con tutti i problemi inerenti e connessi, l'argomento della crisi della aviazione civile italiana, con tutti i problemi che anche ad esso si connettono, tra i quali urgente è quello della unificazione delle due società esercenti le nostre linee aeree, riveste una così attuale rilevanza, da ben inquadrarsi in tale istanza di

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

responsabilità e nella assoluta ed imprescindibile esigenza di un attento studio da parte del Parlamento, allo scopo di giungere a una immediata e concreta soluzione. Pochi dati, scarni e scheletrici nella loro fredda realtà, indicano la gravità del problema, ne puntualizzano le conseguenze e richiamano necessariamente le responsabilità degli organismi che fino ad ora hanno retto la nostra aviazione. Gli aerei della L. A. I precipitati dal 1950 ad oggi sono i seguenti: *DC 6/B* precipitato il 18 dicembre 1954 a New York; un quadrimotore dello stesso tipo precipitato il 23 dicembre 1956 ad Orly, *DC 3* bimotore precipitato il 22 dicembre 1956 sul Monte Giner; per non accennare agli altri due incidenti del Trentino e della Calabria, di cui ha parlato l'onorevole Di Bella.

In tutto sono oltre 100 le vittime umane, mentre i danni materiali ascendono a qualche miliardo. Permettete, anzi, che io colga l'occasione per inviare un reverente saluto alle vittime tutte, passeggeri e membri degli equipaggi, e le condoglianze più sentite alle famiglie a nome del Parlamento italiano.

La storia della aviazione civile italiana nel trascorso decennio appare confusa e priva di qualsiasi indirizzo organico, anche se è innegabile lo sforzo compiuto dalle due compagnie L. A. I. e Alitalia per porsi al livello della concorrenza internazionale, ed anche se i nostri servizi di assistenza al volo, riorganizzati dal nulla, hanno raggiunto un notevole grado di efficienza, e se non poco si è fatto per porre alcuni aeroporti chiave della penisola in condizione da potere ricevere il traffico internazionale. Ciò che è stato fatto è ancora troppo poco, considerato nel suo complesso, in relazione a ciò che avremmo dovuto e potuto fare. Altri paesi, la cui importanza economica, demografica e politica è di molto inferiore alla nostra (per esempio: il Belgio, l'Olanda e la Svizzera), hanno fatto non solo di più, ma hanno fatto anche meglio di noi. L'aviazione civile in quelle piccole nazioni è diventata, per merito della lungimiranza dei rispettivi governi, un fattore essenziale della economia nazionale e un tema permanente di politica governativa.

In Italia, invece, è mancata quasi completamente una politica dell'aviazione civile, intendendosi per politica una azione continuativa del Governo, guidata da una consapevole valutazione della funzione e della importanza della aviazione nella esigenza dello sviluppo della economia nazionale. Vi sono stati provvedimenti e provvidenze

saltuarie e occasionali, ora per migliorare le attrezzature di qualche aeroporto ed ora per facilitare il finanziamento necessario per l'acquisto di nuovi velivoli o per sovvenzionare l'esercizio di qualche aerolinea, ma non vi è stata una azione ordinata e coordinata, estesa a tutti gli aspetti e gli elementi che concorrono necessariamente a fare della aviazione civile un sistema organico ed efficiente: dai problemi tecnici a quelli finanziari, dalle opere e i servizi di infrastruttura ai pubblici investimenti a carattere propulsivo, dalla struttura e dalle dimensioni delle compagnie e dal parco aeromobile, alla preparazione dei quadri del personale specializzato, direttivo, tecnico o amministrativo. E si badi che non sono mancati al Governo gli elementi per impostare e attuare una vera politica dell'aviazione civile. Il materiale e le conclusioni di due convegni sulla aviazione civile tenutisi nel 1951 e nel 1952, quelli delle apposite sezioni aeronautiche, dei sei congressi dei trasporti e infine, i più importanti, i lavori della commissione speciale di indagine sui problemi dell'aviazione civile conclusi nel 1952, potrebbero costituire nel loro insieme un vero e proprio « libro azzurro », in cui il Governo avrebbe dovuto attingere ispirazioni e orientamenti per la propria azione.

Uno sguardo critico al passato consente di constatare che lo sviluppo della nostra aviazione civile ha purtroppo gravemente risentito di numerosi errori. Il primo risale alla costituzione delle due compagnie. Gabelando per interesse nazionale (e qui non sono d'accordo con l'amico onorevole Di Bella) quelli che non erano che interessi particolari, si esercitarono pressioni sul Governo di allora per creare due società, controllate una dagli americani e l'altra dagli inglesi, motivandone la convenienza con due ragioni non vere. Prima: che solo mediante l'associazione di capitali inglesi e americani sarebbe stato possibile riattivare le nostre linee aeree, malgrado i divieti dell'armistizio e i presupposti divieti del trattato di pace. Seconda: che era necessario attirare in Italia il capitale straniero. Questo vantaggio si è poi dimostrato completamente irrisorio.

Gli inglesi, quale partecipazione, apporatarono vecchi e superati apparecchi, costruiti durante la guerra quasi esclusivamente per uso militare, il cui impiego, se fosse stato prolungato, avrebbe mandato in fallimento l'Alitalia.

Si tratta dunque di un apporto sostanzialmente irrisorio: poco più di 3 miliardi e mezzo.

Di fronte a tale minimo benefico, esistono invece gravissimi inconvenienti dovuti alla presenza di due compagnie concorrenti nel seno delle nostre due società.

Uno sguardo superficiale alla rete aerea mondiale mostra immediatamente che sulle stesse linee gestite dalle nostre due compagnie, le bandiere americane ed inglesi esercitano (e hanno ragione) una concorrenza formidabile.

In nessun altro paese, fuorché in Grecia e in territori coloniali, esiste una situazione analoga alla nostra. E la forma unilaterale in cui sussiste nelle nostre compagnie la partecipazione straniera ha unicamente lo aspetto di un vero e proprio controllo sulla attività delle nostre linee aeree, incompatibile con le regole della concorrenza e anche con quel segreto commerciale che soprattutto le grandi compagnie adottano.

Le convenzioni stipulate dallo Stato italiano, rispettivamente con la T. W. A. e con la B. E. A., possono essere risolte, sol che lo si voglia, anche prima della scadenza (la convenzione italo-inglese scade nel prossimo anno, quella italo-americana nel 1961), mediante il riscatto da parte del Governo delle azioni di proprietà straniera.

Il secondo errore della politica aeronautica civile italiana, sta nella mancata riforma dell'ordinamento amministrativo degli organi dello Stato preposti all'aviazione civile. Il problema si dibatte da oltre un quinquennio. Nel 1950, un ordine del giorno del senatore Caron, accettato dal Governo (allora vi era il ministro Pacciardi), impegnava il Governo stesso a presentare una legge organica per lo sviluppo dell'aviazione civile italiana e per la creazione di un organo ministeriale indipendente e tecnico. Eravamo nel 1950: sono passati sette anni.

Nel 1952 la commissione speciale ministeriale e parlamentare, costituita dal Governo, concluse per la creazione di un nuovo organismo avente le seguenti caratteristiche essenziali: un proprio bilancio, un'organizzazione centrale e periferica con proprio personale, una competenza specifica propria ed esclusiva su tutte le attribuzioni dello Stato in materia di aviazione civile.

La commissione ritenne che, per realizzare unitariamente e completamente tali requisiti e per creare un organo del Governo, fosse da attuare, a preferenza di qualsiasi altra soluzione, la istituzione di un ministero

dell'aviazione civile; e in via urgente e contingente, quale mezzo per raggiungere il fine della istituzione di un ministero, propose la creazione immediata di una amministrazione speciale dell'aviazione civile, alle dipendenze del ministero difesa-aeronautica.

Oltre allo schema del disegno di legge, a tale scopo predisposto da un'apposita commissione ministeriale, che non venne presentato al Consiglio dei ministri, altra proposta di legge dell'onorevole Taviani, relativa all'istituzione di un segretariato per l'aviazione civile, fu accantonata, e così la proposta di legge del collega Di Bella per la creazione di un alto commissariato (su questa proposta sono anch'io d'accordo).

Nei giorni scorsi il ministro della marina mercantile — e qui andiamo in altri traffici, entriamo in altri grandi interessi — ha presentato al Governo uno schema di disegno di legge per l'istituzione di un ministero di navigazione che abbraccia e unifica le due branche della marina mercantile e dell'aviazione civile. Ditemi voi se non si sente un'aria di mare o un'aria molto marina sotto questa proposta, non dico poco simpatica, ma da tenere d'occhio.

Non desidero anticipare critiche a quest'ultima proposta di impensata tendenza marittima, tanto più che non è ancora noto il pensiero del Governo in proposito. Mi si consenta però di esprimere la personale opinione che in una materia così delicata e impegnativa quale è il nuovo ordinamento amministrativo dell'aviazione civile, sarebbe opportuno che il Governo tenesse conto, prima di tutto, del motivato e meditato parere degli esperti, di coloro i quali, cioè, conoscono a fondo i caratteri, le esigenze, i problemi dell'aviazione civile, perché ne hanno vissuto e ne vivono quotidianamente le vicende, senza lasciarsi affascinare da formule sia pure esteriormente seducenti, ma nella realtà ambiziose e forse più pericolose persino dell'inaccettabile situazione attuale.

Al problema dell'unificazione delle due società hanno accennato, nella discussione del bilancio della difesa, molti parlamentari, i quali si sono trovati in posizione antitetica con il ministro.

Nello svolgere l'interpellanza rivolta al Presidente del Consiglio e al ministro della difesa per l'immediata adozione di provvedimenti per la completa riorganizzazione delle due società italiane, è necessario esporre alcuni dati ed elementi di cui il Parlamento deve avere conoscenza, per rendersi esattamente conto dell'imprescindibile urgenza della so-

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

luzione del problema. Io mi soffermerò sul problema della riunificazione e riorganizzazione delle due società L. A. I. e Alitalia, premettendo alcuni dati e vicende relative alla istituzione delle due società.

In relazione ai protocolli firmati dal Governo italiano con la T. W. A. l'11 febbraio 1946 e con la B. O. A. C. il 18 giugno 1946, con decreto legge 4 dicembre 1946 si stanziò, all'uopo, il primo miliardo e mezzo. Il demanio e l'I. R. I. furono autorizzati allora a costituire, con la partecipazione di capitale straniero nella misura non eccedente il 40 per cento, società aventi lo scopo di esercitare linee di navigazione interna e internazionale. Il 16 dicembre 1946, in unione alla T. W. A., il Governo provvide alla costituzione della società L. A. I., con un capitale di 200 milioni, avente il precipuo scopo di esercitare linee interne; e in associazione alla B. O. A. C., costituì l'Alitalia, con capitale di 900 milioni, con lo scopo prevalente di esercitare linee internazionali.

Nelle due società lo Stato partecipava in misura paritetica alle interessenze estere (40 per cento), e riservò, con la sollecitazione dell'associato straniero (che non gradiva, forse, la sua preponderanza), il 20 per cento al capitale privato nazionale.

L'impostazione di partenza, e cioè la netta divisione dei compiti fra le due società (linee interne l'una e internazionali l'altra), ben presto venne però alterata con quella

semplicità che caratterizza noi italiani anche nelle cose più serie, nel senso che venne attribuita alla L. A. I. la linea Roma-New York, nonché altri servizi internazionali. Lo spostamento delle iniziali direttive, in pieno contrasto con ogni principio di specializzazione, ha portato una confusione di compiti e di attribuzioni che mano a mano è andato aggravandosi, in conseguenza della politica di esuberanti approvvigionamenti di aeromobili adottata dalla L. A. I., e della necessità di utilizzare tale esuberanza su sempre nuove linee.

La confusione dei compiti ha avuto l'inevitabile conseguenza di trasformare quella che poteva essere una opportuna integrazione e cooperazione, in un contrasto costante e, insieme, in una antieconomica sovrapposizione di servizi.

Attualmente nelle due società, in seguito ad aumenti di capitale, a trasferimento di pacchetti azionari, all'esercizio e alla rinuncia del diritto di opzione, le interessenze italiane e straniere sono diversamente configurate. Per la L. A. I. l'operazione di aumento del capitale è in corso di esecuzione, come risulta dai dati e dai documenti pubblicamente conosciuti. Non voglio rubare troppo tempo alla Camera leggendo tutte le tabelle che ho predisposto: darò lettura solo delle seguenti due riguardanti, la prima la composizione del capitale sociale delle due società, la seconda, gli aerei in dotazione e ordinati:

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

TABELLA I.  
(in lire milioni)

	L A I		ALITALIA		TOTALE	
	Capitale	%	Capitale	%	Capitale	%
I. R. I. (diretto) . . . . .	50,3	0,92	1.547,5	34,39	1.597,8	15,97
I. R. I. (conto Demanio) . . . . .	200 —	3,63	1.213 —	26,96	1.413 —	14,13
	250,3	4,55	2.760,5	61,35	3.010,8	30,10
Demanio diretto . . . . .	2.134,1	38,80	—	—	—	—
	2.384,4	43,35	2.760,5	61,35	5.144,9	51,44
Privati italiani:						
Fiat . . . . .	399,4	7,27	315 —	7 —	714,4	7,15
Palma . . . . .	550 —	10 —	—	—	550 —	5,50
Piaggio . . . . .	393,4	7,15	—	—	393,4	3,94
Bastogi . . . . .	122,8	2,23	—	—	122,8	1,23
Breda . . . . .	—	—	38,3	0,85	38,3	0,38
Gondrand . . . . .	—	—	11,2	0,25	11,2	0,11
Fiumeter . . . . .	—	—	10 —	0,22	10 —	0,10
Assitalia . . . . .	—	—	10 —	0,22	10 —	0,10
Siai-Marchetti . . . . .	—	—	5 —	0,11	5 —	0,05
	3.850 —	70 —	3.150 —	70 —	7.000 —	70 —
T. W. A. . . . .	1.650 —	30 —	—	—	1.650 —	16,50
B. E. A. . . . .	—	—	900 —	20 —	900 —	9 —
B. O. A. C. . . . .	—	—	450 —	10 —	450 —	4,50
	5.500 —	100 —	4.500 —	100 —	10.000 —	100 —

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

TABELLA II.

	L. A. I.	Alitalia	Totale
Apparecchi moderni con cabina pressurizzata disponibili			
<i>DC-6</i> . . . . .	3	—	3
<i>DC-6B</i> . . . . .	2	6	8
<i>Convair 340</i> . . . . .	—	4	4
	5	10	15
	=	=	=
ordinati:			
<i>DC-7C</i> . . . . .	—	4	4
<i>Convair 440</i> . . . . .	—	2	2
<i>Constellation</i> . . . . .	4	—	4
<i>Viscount</i> . . . . .	10	—	10
	19	16	35
	=	=	=
Apparecchi vecchi con cabina non pressurizzata:			
<i>DC-3</i> . . . . .	13	—	13
	=	=	=
	32	16	48
	=	=	=

Voi vedete come l'I. R. I. e il demanio sono invischiati con una infinità di privati, e il demanio e l'I. R. I. se ne vanno a braccetto con questa gente che certamente persegue interessi perfettamente opposti a quelli dello Stato quando esercisce linee di navigazione aerea. Nella L. A. I. l'interesse dello Stato, tra I. R. I. e demanio, è di minoranza, il 43 per cento, mentre nella società Alitalia siamo invece in maggioranza, il 61,35 per cento. Le flotte delle due società hanno egualmente una diversa consistenza. Infatti, in questo momento la L. A. I. ha 5 apparecchi, l'Alitalia invece ne aveva 10, in totale noi avevamo 15 apparecchi. Viceversa, in corso di ordinazione dalla parte della sola L. A. I. vi sono 14 apparecchi, mentre l'Alitalia ne ha ordinati soltanto 6. Quindi, onorevoli colleghi, voi non potete fare a meno di notare l'enorme differenza, anche qui: la L. A. I. che ordina di punto in bianco e tutti insieme ben 14 apparecchi (per i quali ho fatto pocanzi alcune osservazioni) e l'Alitalia.

Per un certo periodo di tempo le flotte sono state più o meno omogenee, e tale stato di cose offriva apprezzabili possibilità e vantaggi. Ma, la L. A. I., con le ordinazioni in corso, ha nettamente differenziato il proprio materiale. Ma su questo tema vitale, che è la scelta del materiale di volo, è completamente

mancata quella unità di indirizzo che avrebbe dovuto provenire dallo Stato concedente e dai suoi organi, i quali, per natura diretta e per convenzione hanno tutta l'autorità e i poteri per coordinare in ultima istanza la formazione e il rinnovo del parco aeromobili delle aziende concessionarie. Mentre l'Alitalia, nel processo di ammodernamento del suo parco aeromobili ha seguito l'indirizzo conservatore acquistando i *DC 7C* e i *Convair 340* e *440*, la L. A. I. ha seguito un indirizzo innovatore acquistando gli ottimi velivoli a turboelica *Viscount*, che costituiscono attualmente il meglio nel campo degli aeromobili da medio percorso; e per disporre di un aeromobile di grande autonomia, capace di giungere senza scalo da Napoli o Roma a New York, ha ordinato i nuovissimi *Superconstellation*.

Tra i due criteri — quello dell'Alitalia che permette di sfruttare da parte dei tecnici e degli operai la già acquisita cognizione delle macchine e degli impianti, di utilizzare le stesse attrezzature, di servirsi dello stesso materiale di consumo ecc., e quello della L. A. I. che consente sia di familiarizzarsi fin da ora con la nuova tecnica dei motori a turbina, sia di sostenere più efficacemente l'agguerrita concorrenza straniera — era necessario optare per un unico indirizzo.

Questo complesso di errate impostazioni nella ripartizione dei compiti delle due compagnie e nella differenziazione delle flotte ha portato con sé un seguito di gravi negative conseguenze: non ha permesso la formulazione (e realizzazione) di razionali programmi di acquisto degli aeromobili in vista di un interesse superiore nazionale e non limitato invece a quello, discutibile, strettamente aziendale, con evidenti negativi riflessi sulla più opportuna utilizzazione della flotta stessa. Ad esempio, non si è potuto mai nemmeno pensare a fruttuosi eventuali servizi da effettuarsi da una compagnia per conto di un'altra in caso di necessità o di opportunità. Insomma, queste due compagnie, tutte e due italiane e tutte e due controllate dallo stesso organo, andavano, diciamo con parole sportive, a ruota libera, ciascuna per una strada diversa, senza alcun intervento.

Ha creato, infine, complicazioni funzionali e ha portato notevoli aggravii economici in conseguenza della duplicazione delle officine, delle attrezzature e dei magazzini parti di ricambio; ha complicato i problemi di addestramento e di disponibilità degli equipaggi; per difformità di impostazione, non è stato possibile marciare su un comune programma onde evitare la conseguente doppia ingente

spesa del personale e dei mezzi di addestramento; ha fatto impostare i programmi futuri sulla base di sicure ulteriori duplicazioni e di conseguenti incompatibilità e antagonismi.

Non ho voluto, e non voglio qui accennare alle voci gravissime che corrono, soprattutto, per quanto riguarda la L. A. I., e ho voluto tenermi molto al di sopra delle parti e quasi esclusivamente su dati tecnici.

L'Alitalia, per esempio, che in virtù dell'anzidetto *agreement* dell'8 giugno 1946 ha diritto di operare nei territori dell'ex impero britannico, si trova di fronte a una richiesta della L. A. I. di operare intanto in India, in attesa di prolungare il collegamento con il Giappone. L'Alitalia che, sempre in virtù del predetto patto, ha chiesto di effettuare un collegamento con il Canada, ha trovato l'indiretta opposizione della L. A. I., aspirante a collegare col Canada il servizio già in funzione con New York. Eppure, come ho accennato prima, la L. A. I. aveva compiti assolutamente interni e non di carattere internazionale, come viceversa aveva l'Alitalia.

Il suddetto complesso di errate impostazioni, per il contrastante parere delle due compagnie, ha messo non rare volte il Ministero della difesa nella condizione di non poter operare una efficace tutela dei diritti nazionali di traffico dalle aggressive richieste delle compagnie straniere; ha facilitato lo sconfinamento nel campo altrui dei diritti di traffico con duplicazione di collegamenti (vedi il caso di Egitto, Spagna, Francia e Germania) e conseguente duplice organizzazione di impianti a terra (tecnici, commerciali, agenzie) perfino nelle stesse città (Francoforte e Parigi: in quest'ultima il debole tentativo di gestire in comune l'agenzia è presto abortito e attualmente gli affari e il personale sono nettamente distinti e la comunione di interessi è stata ridotta alla sola coabitazione); non ha fatto operare, nell'interesse degli utenti e di un sano sviluppo delle reti, efficienti coordinamenti di orari; non ha mai dato la possibilità di fare un'utile congiunta pubblicità generica dei servizi aerei italiani, che sarebbe tornata a beneficio di entrambe le società, come avviene, per esempio, in Inghilterra per le sue compagnie.

FACCHIN. Ella è un partigiano della Alitalia.

CHIARAMELLO. Sono un partigiano dell'aviazione civile, di cui continuamente mi servo; non sono un partigiano di tutte le brutture che purtroppo abbiamo dovuto vedere in questo settore, denunciate più volte

in questa Camera, alle quali mai il Governo ha provveduto per porvi fine.

Muovendo alla conclusione incontestabile che le cose non possono procedere così come stanno, si prospettano due soluzioni:

1°) lasciare che le due compagnie proseguano il loro cammino l'una indipendentemente dall'altra con compiti nettamente differenziati, se pure razionalmente coordinati;

2°) fondere le due compagnie in un unico organismo.

Se la via prescelta risulterà essere la prima, è indispensabile determinare prima di ogni altra cosa una netta distinzione di compiti fra le due compagnie. E tale suddivisione, per essere industrialmente logica ed operante senza contrasti, dovrà essere impostata sui criteri della specializzazione; una compagnia dovrebbe effettuare solo servizi di breve e medio raggio, l'altra quelli intercontinentali di lungo raggio (l'Inghilterra ci dà un esempio con le due corporazioni: B. E. A., che esercita solo linee interne ed europee; B. O. A. C., che effettua solo linee intercontinentali).

Alla specializzazione dei servizi è strettamente legata la specializzazione delle flotte e conseguentemente delle attrezzature e dei metodi organizzativi tecnici e commerciali.

Solo a questa condizione l'esistenza di due compagnie distinte avrebbe la sua economica e pratica giustificazione. La specializzazione potrebbe essere facilitata dal Ministero della difesa in occasione del rilascio delle concessioni decennali.

Per superare le eventuali difficoltà si è ancora parlato della creazione di un consorzio. Peggio di prima. Immaginate due compagnie, ed un consorzio che le deve regolare e coordinare: invece di due enti finiremmo per averne tre.

Credo che dovremo puntare nella direzione che ho sentito indicare dagli oratori che mi hanno preceduto: quella della compagnia unica. La fusione delle due società, con la gradualità e le cautele necessarie, è infatti la sola produttrice soluzione del problema.

In questa linea di impostazione, di cui ribadiamo l'assoluta imprescindibile urgenza, ci spiace di non essere confortati dall'assenso del ministro della difesa, il quale ad un mio intervento in sede di discussione del bilancio della difesa dello scorso esercizio, nel quale avevo a lungo sostenuto l'esigenza della fusione delle due società, nella seduta pomeridiana del 21 giugno 1956 rispose seccamente che non era d'accordo.

TAVIANI, *Ministro della difesa*. — Seccamente, no!

CHIARAMELLO. Non era d'accordo, insomma. E noi avevamo già avuto i primi due grandi disastri e i primi morti e lo spreco di parecchi miliardi. Bisogna sottolineare — egli disse — che noi italiani non abbiamo il temperamento degli altri popoli non latini. Può darsi che in alcuni paesi la società unica funzioni meravigliosamente, secondo un criterio nettamente capitalista, non certo di socializzazione. Ma la verità è che quando noi facessimo una società unica, fatalmente essa si appoggerebbe unicamente sulle spalle dello Stato. Signor ministro, sulle spalle dello Stato si sono poggiate le due società distinte per l'aviazione civile. La verità è questa.

La gravità del problema, l'attenzione dei tecnici, degli interessati e di tutto il paese, le aspettative ansiose di tutti coloro che per l'aviazione civile e dell'aviazione civile vivono e lavorano, ci sostengono a dover controbattere tale impostazione, che non ha nessuna corrispondenza con la realtà dei fatti e con gli sviluppi benefici che una tale unificazione potrà e dovrà necessariamente produrre.

I vantaggi conseguenti alla fusione sono evidenti. Verrebbero, infatti, a cadere tutti i punti negativi già elencati col miglioramento dell'organizzazione e dello svolgimento di tutti i servizi. La fusione consentirebbe inoltre di risolvere il problema dell'adeguato dimensionamento della compagnia destinata ad affrontare la concorrenza estera, che si prevede sempre più aspra, ed i nuovi problemi tecnici ed operativi del prossimo futuro.

L'analisi economica porta a concludere che le dimensioni ottime dell'impresa di trasporto aereo coincidono con quelle delle grandi compagnie, dalle quali le due aziende italiane, anche sommate insieme, sono ancora ben lontane.

Si aggiunga che l'impiego dei grandi aviogetti e dei grandi turboelica del prossimo futuro porrà problemi finanziari di addestramento, di utilizzazione, di tecnica operativa di tal misura, complessità e costo, da superare largamente i limiti di capacità della maggior parte delle imprese esistenti, ivi comprese le due italiane. I grandi e costosi aeromobili del 1960 potranno essere produttivamente ed economicamente impiegati soltanto da imprese di grandi dimensioni.

La fusione avrebbe ancora il vantaggio di spostare a favore dello Stato i rapporti di capitale della compagnia unificata. Sarebbe invero consigliabile trarne l'occasione per eliminare una situazione originata nel periodo

armistiziale e procedere, da parte dello Stato, al riscatto delle partecipazioni straniere. Ma anche se ciò non avvenisse, la partecipazione statale divenendo maggioritaria (51.44 per cento) avrebbe un peso decisivo nella condotta dell'azienda, condizione essenziale per una compagnia a cui verrebbero affidate, nell'espansione futura dei traffici aerei, funzioni di bandiera.

Infine, in seno alla società unica si realizzerebbe più facilmente quella specializzazione di servizi per settore — breve e medio orario e intercontinentale — (che va a beneficio dell' esercente e dell'utente), che era stata la sana originaria premessa per la costituzione delle due compagnie distinte. A società fuse la concessione delle linee non costituirebbe più una difficoltà.

Se le operazioni di fusione al 5 maggio 1957, data di scadenza delle vigenti concessioni, non fossero ancora perfezionate, sarebbe possibile porre in atto proroghe di carattere temporaneo. Lo Stato con il potere della concessione ha infatti in mano una forte leva che può e deve manovrare nella maniera e per i fini più confacenti ai suoi interessi. E mi sembra che dalla parte sia del capitale straniero come del capitale privato italiano finora non si siano fatte delle opposizioni alla possibilità di una riunificazione delle due compagnie.

A società, riunite, lo sviluppo della flotta va effettuato cautamente e con gradualità, allo scopo di risolvere con adeguate revisioni il problema della consistenza sia qualitativa (per ottenere l'omogenità), sia quantitativa per il parco aeromobili, impostando tempestivamente il problema degli aviogetti. Un indiscriminato ed irragionevole incremento di flotta, una corsa agli acquisti eventualmente facilitati da disponibilità finanziarie, non possono infatti costituire un toccasana per l'aviazione civile italiana, anche perché qualsiasi realizzazione in questo campo deve coordinarsi con la disponibilità degli equipaggi, che non si possono improvvisare senza incidere fortemente sui fattori di regolarità e di sicurezza.

Finora le compagnie, attingendo dalla aeronautica militare, hanno provveduto con enormi sforzi e pesantissimi oneri alla formazione dei propri equipaggi. Ma il compito della loro prima preparazione deve competere allo Stato, come d'altronde avviene per gli equipaggi marittimi. Per questi infatti si provvede a mezzo di speciale istituto di istruzione le scuole nautiche. Ci spiace che anche questo problema ci trovi dissenzienti con il ministro della difesa, il quale, nella seduta

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

pomeridiana del 21 giugno 1956, non riconobbe attuale la necessità di una scuola di pilotaggio civile. Il problema della specializzazione e tecnicizzazione degli organici, nella particolare situazione dell'aviazione civile, è invece di pressante ed immediata urgenza.

Per quanto concerne poi l'assistenza al volo in Italia, vi è da dire che le installazioni radioelettriche esistenti possono ritenersi soddisfacenti. La rete di 16 radiofari di navigazione a media frequenza, nonché di 5 radiofari omnidirezionali, e di 20 radiogoniometri ad altissima frequenza, i quali, per le stesse proprietà delle altissime frequenze, risultano praticamente esenti da interferenze e disturbi dovuti a perturbazioni atmosferiche di carattere temporalesco, permettono lo svolgimento di una regolare e sicura circolazione aerea.

Un ulteriore miglioramento potrà ottenersi quando entreranno in funzione i nuovi radiofari omnidirezionali, dei quali è prevista l'installazione in un prossimo futuro.

Viceversa la radio-assistenza per il controllo del traffico e per l'atterraggio non è da ritenersi del tutto soddisfacente, sia per la mancanza negli aeroporti di intenso traffico (Roma - Milano) dei *radar* di sorveglianza, sia per le avarie cui spesso sono soggetti i sistemi di atterraggio strumentale ed i sistemi di atterraggi controllati da terra.

Tali deficienze si ritengono imputabili principalmente alla mancanza di adeguati stanziamenti, che hanno impedito di potenziare e migliorare gli impianti esistenti e di provvedere una buona scorta di apparecchiature e parti di riserva.

La carenza di fondi adeguati è altresì la causa della penuria, ammessa dalla stessa autorità, di personale tecnico per il funzionamento e la manutenzione degli apparati di radio-assistenza e di personale soprattutto specializzato addetto al controllo del traffico aereo.

A tale proposito si deve purtroppo ritenere che la preparazione professionale dei controllori del traffico in Italia non è ancora del tutto soddisfacente. Il metodo stesso del reclutamento, promiscuità di persone di differenti categorie, ufficiali in servizio permanente effettivo, di complemento, sottufficiali civili con la qualifica di operai temporanei; la mancanza di un ruolo e di uno stato giuridico, l'instabilità delle destinazioni il grado eterogeneo e discontinuo di addestramento, la retribuzione inadeguata alle responsabilità e alla delicatezza dei compiti, sono le principali cause dello stato di malcontento

e di provvisorietà che caratterizza questa importantissima categoria.

Altro problema che attende una soluzione immediata è quello degli aeroporti civili. In questo settore occorre pervenire alla completa e definitiva autonomia dell'aviazione civile che deve disporre di propri aeroporti, di un proprio demanio aeronautico distinto e indipendente da quello militare.

Un notevole e immediato miglioramento, ad esempio, per quanto riguarda la sicurezza e lo snellimento del traffico dell'aeroporto di Ciampino potrebbe ottenersi qualora le autorità militari rinunciassero a servirsi di tale aeroporto per la loro attività aerea.

L'intenso e crescente traffico militare a Ciampino è causa, infatti, di frequenti irregolarità di servizi aerei, aumenta la difficoltà di controllo del traffico e incide negativamente sulla sicurezza delle operazioni.

Anche su questo argomento degli aeroporti civili molte cose avrei da dire per dimostrare come il nostro ministero abbia in molti casi mancato non solo agli impegni precedentemente assunti, ma abbia anche ostacolato la creazione di aeroporti necessari nel nord.

Cito il caso di Torino: la mia città, Torino, si è fatto il suo aeroporto pagando sacrosantamente, cioè facendo pagare sacrosantamente al contribuente torinese. Ma non altrettanto è accaduto in un'altra città del nord, a Cuneo, dove interessi particolari si sono sovrapposti alle necessità e agli interessi generali, nonostante i precisi impegni già assunti e i contratti già stipulati, e nonostante il fatto che qualcuno di noi avesse prospettato in modo chiaro la questione. Così l'aeroporto a Cuneo non ha potuto farsi, benché la città fosse disposta a farlo a proprie spese.

E passiamo ai punti essenziali del risanamento: ormai andiamo verso la fine del mio intervento. L'emozione suscitata dai recenti disastri aerei nell'opinione pubblica, nella stampa e nella classe politica, ha sollevato un interesse insolito alla soluzione dei problemi dell'aviazione civile.

La campagna di stampa, le dichiarazioni di esperti qualificati, l'esame obiettivo della realtà portano a concludere che vi sono tre punti essenziali sui quali è necessario che il ministro responsabile e il Governo definiscano il loro atteggiamento e la loro politica:

1°) Riforma dell'ordinamento amministrativo con la creazione di un organo specializzato e tecnico con bilancio autonomo, in condizione di distaccarsi al più presto possibile dal Ministero della difesa. Si tratta di scegliere fra una autonomia assoluta ed im-

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

mediata (Ministero dell'aviazione civile) o un'autonomia meno completa (amministrazione speciale, alto commissariato, segretariato generale) per giungere in un secondo tempo all'autonomia completa. Allo stato attuale l'abbinamento con il Ministero dei trasporti o, peggio, col Ministero della marina mercantile, non gioverebbe allo sviluppo dell'aviazione civile e deve evitarsi assolutamente. In proiezione lontana, resta sempre possibile il raggruppamento in un unico Ministero dei trasporti delle tre branche di terra, di mare e dell'aria, quando però la burocrazia attuale e molti altri non burocrati avranno cambiato mentalità. Io ad ogni modo ho detto chiaro che sono favorevole per ora ad un Alto Commissariato, alle dipendenze dirette della Presidenza del Consiglio.

2°) Definizione di un programma pluriennale per lo sviluppo dell'aviazione civile in tutti i suoi multiformi aspetti e settori. Il Governo deve precisare quale posizione intende assegnare alle attività aeronautiche nel quadro della evoluzione economica del paese e proporzionare, predisponendoli, i mezzi al fine.

3°) Unificazione delle due compagnie, come punto di partenza del risanamento.

Conclusione: la situazione è quindi più che matura. Bisogna provvedere e subito. L'unificazione delle due società può essere il punto di partenza del risanamento.

Occorre provvedere sin d'ora i mezzi finanziari necessari, se si vuole essere pronti ad accogliere e controllare il grande volume di traffico previsto fra pochissimi anni.

Occorre preparare uno stabile corpo di personale addetto al controllo del traffico, in modo da assumere una assoluta padronanza di mezzi a disposizione e a garantire al massimo la sicurezza del traffico aereo.

È, pertanto, urgente rivedere tutte le posizioni del personale e dare legittima soddisfazione a tutti coloro che rischiano continuamente la propria vita nell'adempimento del proprio dovere.

E qui permettetemi di spendere una parola per la nostra industria aeronautica. Noi eravamo, in questo campo, all'avanguardia. Occupavamo uno dei primissimi posti; in momenti difficili e critici fummo capaci di creare una fiorente e grande industria aeronautica. A guerra finita, invece, abbiamo distrutto impianti, abbandonato ogni possibilità di studi, di esperienze, ecc., e ci siamo completamente rimessi all'industria straniera, rovinando tecnici e maestranze specializzate. E ciò senza che il nostro ministro della difesa

e quello dell'industria intervenissero a difendere questo patrimonio di proprietà dello Stato italiano. Povero e grande Rosatelli, che sei stato uno dei maggiori costruttori di apparecchi nel mondo, se tornassi a rivedere lo scempio fatto da incompetenti o da troppo interessati in questo campo, chiederesti di tornare nel regno dei più!

Ci vuole soprattutto buona volontà, competenza e spirito di organizzazione e di iniziativa per risolvere, ad uno ad uno, tutti i problemi indicati, la cui soluzione è oggi raggiungibile con certi e concreti risultati desunti dalle esperienze ormai comprovate in ciascun campo.

Occorre agire — ripeto — bene e subito per svincolare l'aviazione civile da quella militare ed occorre subito che il ministro della difesa affronti il problema che finora non ha affrontato, anzi, che ha rimandato, nonostante i nostri precisi richiami, interventi e richieste (cito ancora l'ultima discussione davanti la nostra Assemblea durante la discussione del bilancio in corso).

Anche allora non fummo compresi e, purtroppo, siamo giunti al momento attuale, gravissimo per la nostra aviazione civile.

In questi intendimenti, a tutti i dipendenti delle società dell'aviazione civile, che accanto a quella dell'aviazione militare si prodigano per il bene della patria (ho detto altre volte che ho una grande fiducia nel patrimonio umano delle due aviazioni italiane), vada il mio commosso saluto e l'augurio di sempre migliori fortune. (*Applausi a sinistra e al centro*).

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LEONE

PRESIDENTE L'onorevole Veronesi ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

VERONESI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, chi arriva quasi ultimo nella serie ha il privilegio di potersi richiamare ai molti che hanno parlato prima e quindi di essere breve, esponendo soltanto per sommi capi la propria idea e lasciando al ministro di esporre le opinioni del Governo sulla materia dell'interpellanza.

È certo che all'interpellante che vi parla viene un po' di malinconia guardando indietro, perché è dal 1948 che pochi affezionati insistono alla Camera e al Senato sul problema dell'aviazione civile. Ci son voluti purtroppo i morti per scuotere l'opinione pubblica ed anche — vorrei dire — il Parlamento (anche se l'odierno aspetto dell'aula non è molto confortante).

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

GUADALUPI. Perché non dice «per scuotere il Governo»? Innanzitutto il Governo!

VERONESI. Ci son voluti i morti per scuotere l'opinione pubblica, il Parlamento e il Governo. Però sarebbe errato limitarsi in questo momento all'esame della causa occasionale dell'incidente.

La stampa stessa è passata dall'incidente alle questioni di indole più generale, quali quelle della fusione delle due società e dell'assistenza al volo, e infine alla questione di fondo: quella dell'ordinamento e di una politica di Governo per quanto riguarda l'aviazione civile. Si è quindi passati, per onde successive, dal tema concreto presentatoci dall'incidente del dicembre scorso, ai problemi particolari riguardanti l'aviazione e al problema generale che investe tutto l'ordinamento di questa branca di attività economica.

Per quel che riguarda l'incidente, mi limito a dire che l'inchiesta chiarirà l'accaduto e il ministro sarà — ritengo — esplicito in questa materia. Va detto però (e lo dice un tecnico anche se, per la verità, ha perduto la consuetudine all'aviazione civile perché da dieci anni non è più nel registro aeronautico), va detto che gli incidenti avvengono a tutte le aviazioni del mondo e sono sempre avvenuti e, purtroppo, continueranno ad avvenire per il fatto che gli apparecchi volano. L'importante è indagare sulle cause degli incidenti per impedire che si ripetano. Vorrei perciò invitare tutti gli onorevoli colleghi a non far del male con disfattismo, con pessimismo aprioristico, ad organismi italiani che sono in stretta concorrenza coi trasportatori aerei stranieri, organismi che sono stati realizzati con notevoli sacrifici finanziari e personali.

Passando ai problemi più vasti, se pur di settore, mi limito a far cenno all'unico che è indicato anche nella mia interpellanza, cioè al problema dell'unica società o di più società di volo: se si abbia o no da fare la fusione. Il problema non è di per se stesso più importante di altri problemi di settore. Esso tuttavia ha un particolare significato, adesso, in quanto si presenta l'urgenza di decidere qualche cosa in proposito, data la scadenza delle concessioni che è stata ricordata dai colleghi che mi hanno preceduto.

Piuttosto che una soluzione affrettata o non ben ponderata, convergo con l'onorevole Chiaramello che è preferibile un rinvio con una temporanea proroga delle concessioni. Occorrono, infatti, cautele per fondere due organismi che, se pure hanno lo stesso nome (società di navigazione aerea), hanno un diverso contenuto reale per la diversità della

loro composizione e, vorrei anche dire, per la diversità del momento psicologico per le due società, una delle quali si presenta in perfetta efficienza, nel pieno della sua espansione, retta da dirigenti che hanno dimostrato prudenza o arditezza a seconda del momento; mentre l'altra si trova in una situazione psicologica difficile. Occorre dunque domandarsi, non soltanto se la unione debba avvenire, ma, in caso di risposta affermativa, in che modo essa possa essere effettuata, se attraverso la fusione — che terrebbe i due organismi sullo stesso piede — o attraverso l'assorbimento di un organismo nell'altro. A proposito della unicità o pluralità delle società, rilevo anzitutto due stranezze rilevate già dalla cronaca dei giorni scorsi. Per quanto riguarda la L. A. I., il presidente Urbani ha fatto dichiarazioni favorevolissime alla fusione, aggiungendo che essa avrebbe dovuto essere fatta con estrema sollecitudine. Ma pochi giorni dopo un azionista straniero della stessa società, dopo essersi incontrato con alcuni ministri, fece delle dichiarazioni, se non proprio contrarie, certo notevolmente diverse: fusione sì — egli disse — ma in un tempo piuttosto lontano, non essendo tanto importante una siffatta questione quanto quella del potenziamento della L. A. I.

Ecco dunque la prima stranezza. Due autorità, l'una esponente del capitale italiano e l'altra del capitale straniero, si esprimono in maniera tanto diversa attorno ad un unico problema.

L'altra stranezza è rappresentata dal fatto che il suddetto rappresentante straniero non andò a parlare col ministro della difesa, bensì con quelli del tesoro e delle finanze, ottenendo da entrambi le garanzie che chiedeva. Chi è dunque competente, il ministro della difesa o quelli finanziari? Di fronte a questo dubbio e messo in guardia dalla citata notizia, io ho rivolto la mia interrogazione, oltre che al ministro della difesa e al Presidente del Consiglio, come hanno fatto gli altri colleghi, anche ai ministri delle finanze e del tesoro.

Per ottenere però una risposta veramente esauriente intorno alla politica della aviazione civile, io avrei dovuto chiamare in causa altri ministri: quello dei lavori pubblici competente per i nuovi aeroporti, quello della industria competente in materia appunto di industria aeronautica al quale io ho rivolto in passato parecchie interrogazioni ottenendo sempre delle risposte insoddisfacenti a proposito di un certo comitato per l'industria aeronautica che già da tempo avrebbe dovuto

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

presentare le sue conclusioni ma che evidentemente, a giudicare dal tenore delle risposte stesse, non ha ancora esaurito i propri lavori.

E poi vi è ancora il ministro della giustizia, il quale ha insediato anni fa una commissione per la riforma del codice della navigazione marittima e aerea. A noi interessa quella aerea, in quanto è quella che forma oggetto della nostra discussione. Questa riforma della legislazione è una necessità assoluta, data la rapidità con la quale il mezzo aereo si è evoluto e data l'esigenza di adeguare lo strumento legislativo alle necessità del mezzo.

Avremmo poi dovuto chiamare al banco del Governo il ministro senza portafoglio onorevole Gonella, incaricato della riforma, perché il ministro Gonella, a quanto è stato comunicato dal ministro della difesa, ha avuto in esame un progetto di riforma dell'attuale ordinamento e si è espresso in senso difforme da quello del ministro della difesa. Occorrerebbe dunque sapere quali sono le sue opinioni in materia.

Questa suddivisione di competenze in materia aeronautica e il conseguente frazionamento di spese fra numerosi ministeri, implica inevitabili lentezze (vedasi il problema dell'aeroporto di Fiumicino, che è sul tappeto oramai da troppi anni) e implica anche contrasti fra la politica di un ministro e quella di un altro, contrasti di indirizzo che portano alla stasi quando non si riesce a trovare una linea comune di intesa.

Bene ha fatto la stampa e l'opinione pubblica ad allargare l'indagine, parlando della necessità che venga dal Governo chiarita una politica aeronautica e venga ulteriormente indicato o creato l'organismo che questa politica deve realizzare.

Il primo atto politico che io chiedo al rappresentante del Governo in questa sede è che venga dichiarato solennemente che l'aviazione civile non può continuare ad essere una competenza del Ministero della difesa. Si tratta di due entità completamente distinte. Ne abbiamo parlato altre volte, per cui non vorrei soffermarmi ulteriormente su questo argomento.

Grandissimi e gravissimi sono i compiti della difesa, per cui il ministro e i responsabili di quel dicastero possono avere poca lena e poco tempo per occuparsi dell'aviazione civile, che ha un contenuto intrinsecamente diverso dall'attività del Ministero della difesa. Si tratta di una attività economica, un'attività, produttrice di servizi col trasporto di beni e di persone, e che quindi va considerata insieme a tutte le altre attività economiche.

Voglio dare atto al ministro Taviani che in questa materia è già stato esplicito in passato, avendo dichiarato, per suo conto, che non riteneva che l'aviazione civile dovesse essere compresa nelle competenze del ministero della difesa.

Sarebbe da domandarsi di chi è la colpa se il problema non è stato risolto. La colpa è in parte dello stesso ministro Taviani, se non altro per difetto di energia. Quando si ha una convinzione, si deve andare coerentemente fino in fondo.

Si deve reagire all'immagine del fantolino che deve ancora succhiare il latte dalla nutrice, che è l'aviazione militare. Dopo l'esperienza di 10 anni, si deve dire che quel seno non è sufficiente all'alimentazione dell'infante. E basta anche con il luogo comune secondo il quale non vi sono né uomini, né competenze. Gli uomini esistono: bisogna prenderli dove sono. Prenderli dove sono, non vuol dire attingere dalle famiglie dei generali dell'aeronautica.

Infine, basta con l'altro luogo comune secondo cui distacco vuol dire necessità di molti altri fondi. Non è vero; ciò serve solo a spaventare. Innanzitutto ritengo che si debba fare una questione di come meglio spendere i fondi che attualmente si spendono, se è vero — come è stato scritto su qualche giornale — che si arriva ad una cifra che si aggira sui 20 miliardi annui. Anche questa cifra è da chiarire perché nell'amministrazione dello Stato è molto difficile sapere che cosa, in definitiva, il popolo italiano spende, per questa branca di attività, poiché nei vari bilanci non è facile individuare questa spesa.

Chiediamoci dunque qual'è la produttività di questa spesa e cerchiamo di aumentare questa produttività, facendo sì che venga speso bene ciò che è stanziato per l'aviazione civile.

Dichiarato che l'aviazione civile deve essere tolta dalla competenza del Ministero della difesa, occorre vedere che cosa bisogna fare. Io ho espresso in altra sede la mia convinzione che il mezzo di trasporto aereo debba essere trattato come gli altri mezzi di trasporto: se vi deve essere un ministero dei trasporti per via marittima, un ministero dei trasporti terrestri, vi deve essere anche un ministero dei trasporti aerei.

So che vi sono notevoli difficoltà a questo proposito. Se venisse posto l'accento sulla necessità di coordinare, l'altra soluzione che si pone è un unico ministero dei trasporti suddiviso in tre branche coordinate, le quali

avrebbero, in seno al ministero, l'autonomia di muoversi e svilupparsi.

Se l'una e l'altra soluzione in questo momento sono fuori delle possibilità, è bene che ripieghiamo su un'altra soluzione, a condizione però che questa sia transitoria, che cioè la sua attuazione non comprometta le soluzioni definitive e future. Quindi, il commissariato o l'aggregazione a questo o a quel ministero, faccia sì che si metta in atto un processo di formazione delle strutture tecniche e amministrative di quel tale ministero autonomo o di quella branca del ministero unico dei trasporti che in definitiva dovrà nascere.

A questo scopo, se il regolamento lo avesse consentito in questa sede, avrei presentato un ordine del giorno. Comunque espongo al Governo, e per esso al ministro della difesa, il desiderio che le procedure formali possano essere superate per dar luogo alla sostanza. Io chiedo che il Governo, per esempio, attraverso un decreto del Presidente del Consiglio, su proposta del ministro della difesa, istituisca una commissione parlamentare mista per l'aviazione civile al fine di ricercare le competenze in materia di aviazione civile ripartite in ministeri diversi e le somme spese da questi ministeri a tal fine, sì da fare delle ragionevoli proposte per una soluzione. Del resto, così è stato fatto — ne abbiamo un esempio nella nostra vita parlamentare — per la commissione parlamentare mista istituita per la tutela e la valorizzazione del patrimonio artistico e culturale e del paesaggio, commissione che è nata in seguito ad un voto del Parlamento accolto dal Governo e attuato attraverso un decreto del Presidente del Consiglio su proposta del ministro della pubblica istruzione.

L'altra soluzione più lunga potrebbe essere quella di una legge che istituisca una commissione parlamentare d'inchiesta che indaghi il presente e proponga per il futuro, senza andare a rivangare tutto il passato.

Se il Governo in questa materia è d'accordo ritengo che le difficoltà formali possano essere superate. Altrimenti, con tutto il rispetto, dovrei riservarmi di presentare una mozione sulla quale poi si possa votare per dare corso a questa decisione.

Se questa è la volontà del Parlamento e del Governo, mi pare che andiamo incontro ai desideri e ai voti formulati dall'opinione pubblica e dalla gente dell'aria, dando prestigio alla bandiera italiana nel campo dell'aviazione e sicurezza agli aeroplani che portano il tricolore nel mondo. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. L'onorevole Dominèdò ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

DOMINEDO'. Signor Presidente, come ultimo interpellante, dopo un dibattito che, per la prima volta, ha visto la Camera italiana investita di un problema di interesse fondamentale per il paese, qual è quello dell'aviazione civile, credo, tentando di raccogliere le fila, di poter essere rapido e almeno negli intenti conclusivo.

Le osservazioni analitiche dei precedenti oratori sono tali che mi consentono di sorvolare uno dei temi su cui a lungo si è fin qui insistito: e cioè quello dell'unificazione o, comunque, della revisione del regime giuridico delle società di navigazione aerea: tema importante e indubbiamente seducente, anche perché porta seco il più grosso problema, dei rapporti tra lo Stato e l'economia, in questa branca vitale dell'attività del paese.

Si è parlato abbastanza sul tema e sono state prospettate le modalità e la misura dell'intervento statale, attraverso un consenso, tendenzialmente prevalente, verso l'unificazione delle società.

Senonché io mi domando: è questo oggi il problema da risolvere — o per lo meno da impostare — dinanzi al Parlamento italiano?

Rispondo: questo è un problema, ma non è il problema. Evidentemente, al di sopra del tema delle due società di navigazione aerea sta l'esigenza di determinare una linea politica per quanto concerne l'aviazione civile. Come vogliamo risolvere il problema dei rapporti tra lo Stato e l'economia nel settore dei trasporti aerei, se prima non avremo risolto essenzialmente il problema dell'indirizzo politico? E come impostare le gravi questioni che pesano a questo punto? Mi riferisco, anzitutto, al problema dell'incremento delle linee, e quindi del reperimento dei fondi a ciò necessari a quello dell'incremento dell'industria aeronautica, della quale, non senza ragione, si sono ricordati vanti che concernono l'Italia.

Evidentemente, per porre questi problemi, occorre concepire una politica aviatoria: occorre avere indirizzi di pensiero da tradurre in atto. Diversamente, non si affronta il problema di fondo, che è quello dell'incremento aviatorio, graduale costante. Noi sappiamo degli sforzi fatti, e di essi diamo atto lealmente. Ma, continuando sull'esemplificazione, il problema del personale di volo, oltre quello dell'industria aeronautica, è un problema che esige stanziamenti, scuole, organizzazione: e parlandosi di personale di volo si allude naturalmente all'assistenza di volo, cioè al

contributo che lo Stato deve per la sicurezza della navigazione aerea.

E come affrontare ad un tempo il problema delle infrastrutture, ossia quello degli aeroporti, i quali oggi in Italia sono esclusivamente militari? Infatti, se se ne eccettuino due, che tecnicamente e commercialmente possiamo considerare trascurabili, oggi i nostri aeroporti restano militari, per quanto aperti al traffico civile. Anche questo problema non può essere risolto se non attraverso una direttiva politica, sovrastante al problema della eventuale unificazione o fusione delle due società.

E come risolvere infine il problema del credito aereo? Tocco così solo alcuni punti essenziali: direi *in apicibus* e, se mi è permesso, panoramicamente. È un orizzonte di tale importanza e complessità, quello che a noi si apre, da trascendere di gran lunga il problema della revisione dello stato giuridico di due società di navigazione aerea.

Ecco il primo tema che io vorrei pertanto sottolineare in Parlamento dinanzi ad un Governo responsabile. In fondo, attraverso una politica dell'aviazione civile — ossia attraverso una politica rivolta ad incrementare uno dei segni della civiltà di un popolo — si perviene a influenzare, direttamente o indirettamente le diverse correnti del traffico turistico e commerciale, che sono ragioni di vita per la nazione.

Rispetto ai trasporti terrestri che operano sull'elemento terra, i trasporti aerei si affiancano idealmente e praticamente ai trasporti marittimi, poiché gli uni e gli altri, — ciò che non è stato sottolineato, se mi è permesso, dall'onorevole Chiaramello — operano su elementi — il mare e il cielo — i quali, a differenza della terra, non costituiscono territorio dello Stato, bensì stanno oltre la sfera della sovranità nazionale. Io non mi intratterrò qui su valutazioni giuridiche dello spazio aereo, considerato come *aer omnium communis*. Non ne ho bisogno. Ma, per stare alle risultanze pratiche che assumono un valore politico in quest'aula, mi limiterò a dire che i trasporti per mare, al pari dei trasporti per aereo, assicurano, attraverso un rapporto di complementarità, le grandi correnti di traffico nella nazione: alimentano lo sbocco dai mercati di produzione verso i mercati di consumo, consentono il reperimento delle materie prime necessarie alla produzione e non solo provvedono alla circolazione delle merci, ma hanno anche la funzione di incrementare le correnti di circolazione degli uomini, del lavoro e della tecnica; così i trasporti

aerei, insieme a quelli marittimi, cooperano al superamento delle barriere fra gli Stati, potenziando la spinta verso la creazione di un mercato comune fra popoli di affine civiltà. (*Interruzione del deputato Gianquinto*).

Onorevole Gianquinto, se mi è permesso, proprio questa premessa dimostra che il problema dello sganciamento dell'aviazione civile dall'amministrazione militare è ormai maturo. Io, quindi, distinguerei nettamente il problema del « come » attuare tale esigenza di sganciamento, dal problema del « se »: poiché questo mi pare veramente maturo, anche se quello è ancora maturando.

Che sul problema del « se », nello stesso interesse nazionale, non debba ulteriormente discutersi è comprovato dalla situazione in atto presso i paesi civili, almeno nella loro grandissima prevalenza. In fondo l'Italia sta con pochi altri paesi, sempre rispettabili, che si chiamano Honduras, Nicaragua, e Argentina per l'America latina, oltre la Jugoslavia e l'Egitto. Per quanto mi consta, sono questi i paesi del mondo nei quali l'aviazione civile sta ancora alle dipendenze dell'amministrazione militare.

Noi rendiamo omaggio a determinate benemerite dell'amministrazione militare, anche se dobbiamo porre un problema che è di cose e non di uomini: problema che trascende la valutazione contingente di un determinato ministro, preposto ad una branca dell'amministrazione dello Stato che ha anzitutto altro fine, come quello della difesa.

Non sono pertanto « le cose più grandi di lui », ma sono le cose diverse da lui. Si tratta, infatti, di aspetti profondamente diversi dalla difesa in quanto essi investono il momento economico e non quello militare. Pur rendendo pubblicamente omaggio alle benemerite dell'amministrazione militare, soprattutto per quanto riguarda le infrastrutture e le telecomunicazioni, noi dobbiamo affermare che gravi problemi, da quello dell'industria aeronautica a quello del credito, aereo non possono comunque fare capo dell'amministrazione militare.

Ella, onorevole ministro, che è stato agli esteri e che sente la passione dei rapporti internazionali, mi consenta un richiamo. Come una comunità internazionale non può essere eretta solo guardando al momento della difesa, fondamentale e direi sacro, ma ancora negativo, come la tendenza dei nostri tempi si concreta invece nello sforzo faticoso per la creazione di una comunità di popoli liberi, secondo il dettato dell'articolo 2 del Patto atlantico, sforzo positivo per distaccare

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

il momento economico e sociale dal momento strettamente militare; così, e direi a *fortiori*, non può non essere all'interno. E la legislazione degli altri paesi civili conferma questa nostra valutazione.

Credo quindi di essere molto rispettoso dell'opera del dicastero della difesa, e degli uomini che vi sono stati preposti, sia sul piano politico sia su quello amministrativo, anche se ho il coraggio di aprire gli occhi dinanzi a una realtà che a noi tutti sovrasta di fronte alla quale dobbiamo inchinarci.

È evidente che si verificheranno inconvenienti. L'onorevole Di Bella diceva poco fa che nessun distacco avviene senza dolore: io dirò senza ripercussioni, ma non sono, questi, problemi insolubili. Nessun problema si risolve adducendo inconvenienti: bensì affrontandoli. Fra questi inconvenienti, certamente grave è quello delle infrastrutture che debbono servire ad un tempo gli aeroporti civili e militari. Noi siamo pensosi di questa esigenza, prevedendo per l'avvenire determinate forme di raccordo, e perciò di collaborazione, tra aeroporti civili e militari. Ma non è concepibile sol perciò tenere in piedi un ordinamento che, ancor oggi, consente di aprire le vie ai grandi traffici civili — vero segno del progresso di un popolo — solo attraverso gli aeroporti militari. Quindi si impongano opportune forme di contatto e si rispetti il principio economico del minimo mezzo anche in codesta organizzazione. Ma è ormai improrogabile affrontare il problema e gradualmente risolverlo, per l'incremento di un settore fondamentale dell'attività economica e direi anche morale del paese, dato che esso serve anche ad accentuare la coscienza della mobilità umana, assolvendo a un grande compito dei nostri tempi: superare viepiù le barriere che separano i popoli.

Accenno ora sinteticamente ad un secondo ordine di considerazioni sul problema del « come » attuare la riforma. A questo proposito riconosco, con gli autorevoli colleghi che mi hanno preceduto, da ultimo l'onorevole Veronesi con tanta passione, che in dieci anni di attività, il grado di maturità del problema non è lo stesso di quello che concerne il problema del « se » attuare la riforma. Mentre tanto sicuri ci sentiamo nel dire che l'aviazione civile deve vivere di vita propria, ancora dobbiamo meditare per stabilire in che modo essa debba vivere di vita propria. Ecco perché mi limiterò a formulare delle osservazioni di insieme.

Il Governo ha dimostrato la sua sensibilità al problema e di buon grado ha aderito

a discutere la questione in Parlamento. Tocca al Parlamento integrare tale sensibilità, predisponendo le vie idonee al fine, attraverso le possibili proposte, elaborazioni e i doverosi studi sui mezzi più qualificati per risolvere, nel miglior modo, un problema che deve essere certamente risolto come quello dello sganciamento: incombe a noi fare ciò nel prossimo futuro.

Ecco perché io mi associo alla iniziativa dell'onorevole Veronesi — della quale dovranno definirsi forme e modi — per la nomina di una Commissione parlamentare, non d'inchiesta, bensì di studio: cioè di elaborazione della materia, per investire il Parlamento dei dati essenziali, soprattutto di natura tecnica come il collega Chiaramello ha sottolineato, per poter decidere.

È evidente che riaffioreranno in questa materia tutte le proposte di legge, le mozioni, le interpellanze e gli ordini del giorno presentati in questi anni nei due rami del Parlamento: in fondo saranno questi, elementi di studio e presupposti di esame anche per la Commissione, che auspichiamo venga sollecitamente costituita ed alla quale dovranno essere prefissati compiti precisi ed un breve termine entro il quale concludere i suoi lavori.

Una sola affermazione oserei fare. Il problema dello sganciamento — che fu posto fin dal 1949 in quest'aula e su cui conversero l'allora presidente del Consiglio, onorevole De Gasperi, il ministro della difesa del tempo, onorevole Pacciardi, sia pure con le dovute riserve per il raccordo con l'amministrazione militare, e soprattutto l'onorevole Saragat, allora ministro della marina mercantile — dovrebbe essere risolto nel nostro tempo in un modo il più possibile aderente alle esigenze vitali della materia, da un lato, ed allo spirito della nostra Costituzione, dall'altro.

Ho sentito proporre Commissariati ed Alti commissariati. Rispetto anche questa tesi, perché sono ben lungi dal voler compromettere una determinata soluzione del problema, escludendone altre. Mi sia però consentito dirlo: la creazione di un Commissariato è una *extrema ratio*. Questo istituto non è previsto dalla Costituzione ed esclude ogni diretta responsabilità di fronte al Parlamento. Dobbiamo uscire dalle soluzioni a mezza costa, degli istituti intermedi, che rispondono a forme di amministrazione transeunti (amministrazioni di guerra: alimentazione, fabbriguerra) o a forme di amministrazione che ancora non hanno trovato il

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

loro assetto (sanità, che pur si deve trasformare in dicastero).

In materia di partecipazioni statali, abbiamo discusso il disegno di legge istitutivo e lo abbiamo votato pur introducendo determinate modifiche, con il concetto dell'economicità nella gestione: tuttavia, approvandolo, nessuno ha mai pensato in partenza, facendo il passo, di arenarsi a mezza costa. Non si ricorra dunque a soluzioni ibride, le quali escludono non solo il rango e la potestà di deliberazione nel seno del Consiglio dei ministri per quanto riguarda gli *interna corporis* del Governo, ma escludono anche la responsabilità diretta del titolare, anche se indirettamente si può esercitare un sindacato nei confronti del ministro che sovrintende al settore, ed escludono comunque il dibattito con bilancio proprio in Parlamento. Oggi che parliamo tanto di Costituzione, come potremmo procedere dimenticando la Costituzione stessa, sia pure attraverso una forma di trampolino, per mirare intanto a soluzioni così anomale? Non è forse questa la vera ragione per cui l'altro fondamentale problema del lavoro italiano all'estero è rimasto diviso fra due dicasteri — gli Esteri e il Lavoro — proprio per la riluttanza implicita, o istintiva più che razionale, direi, verso soluzioni di natura ibrida?

Sono queste le considerazioni che qui sottopongo alla Camera proprio in quanto ho premesso che il problema non è, forse, del tutto maturo per la decisione. Proprio per questo motivo ritengo che la soluzione ideale sia quella prospettata dall'onorevole Veronesi e da altri. Vi sono tre elementi fondamentali per la circolazione degli uomini e delle cose: la terra, il mare, il cielo. La terra ha il suo dicastero, il mare ha il suo dicastero, giorno sarà che l'aviazione dovrà avere il suo dicastero, dato l'incremento dei traffici aerei che procedono in cabrata, sotto il profilo del loro moto ascensionale e della loro diffusione. È inconcepibile che un settore nel quale si verifica un'incremento tanto potente non debba essere da noi considerato guardando al prossimo domani.

Qualche collega ha parlato di unificazione dei vari rami del trasporto nel quadro del Ministero dei trasporti. Al riguardo mi limito a riallacciarmi alla tripartizione dei trasporti che ho dianzi delineato: terra, mare, cielo. È evidente che, per assorbire l'aviazione civile nel Ministero dei trasporti, bisognerebbe prima avere soppresso il Ministero della marina mercantile ed avere inserito i trasporti marittimi nel Ministero dei trasporti, altrimenti si creerebbe un assurdo.

Su questa tesi qualche perplessità può essere lecita. Ecco perché la soluzione, che ha suscitato qualche dubbio, specie nell'onorevole Chiaramello, quella, cioè, di affiancare le due specie di trasporti più affini — la navigazione marittima e la navigazione aerea — è una soluzione rispondente alla natura delle cose e comunque, sia pure per eliminazione, forse la più idonea.

Onorevole Chiaramello, vogliamo confondere la navigazione aerea con il trasporto terrestre, il quale arriva solo ai confini del territorio dello Stato e, al tempo stesso, dimenticare la sua comunanza con quella marittima, tanto che chiamiamo forme di navigazione l'una e l'altra, entrambe, valicanti per definizione le barriere dello Stato, destinate ad un regime tendenzialmente internazionale e influenzate in un comune processo di unificazione del diritto? Vorrete dimenticare che abbiamo già norme uniformi per la navigazione marittima ed aerea sul piano del diritto internazionale privato, del diritto penale, del diritto processuale, dello stesso diritto privato? Gli istituti sono affini: basti ricordare le persone, dall'armatore al raccomandatario; le cose, dal veicolo ai diritti reali; i rapporti giuridici, dalla locazione al noleggio, dall'assicurazione all'avaria. Da tutto ciò consegue che le due branche, trasporto aereo e marittimo, possono essere affiancate, pur con un proprio grado di autonomia, nel dicastero unificato della navigazione.

In questo intervento mi sono limitato ad accennare alle possibili soluzioni. Mi avvio ora a trarre le conclusioni: *colligamus spicas*. Il problema andava oggi impostato: non oso dire — ripeto — che i tempi siano maturi per vedere una netta soluzione in un senso o nell'altro. Ma mi sembra che anche le considerazioni preliminari già meritino attenzione.

Mi riservo di portare ulteriori elementi, dopo aver ascoltato con il maggiore interesse le dichiarazioni che il ministro della difesa farà alla Camera e che non potranno non tener conto dell'odierna serie di interventi, legati in vista di una sola meta che tutti ci stringe: l'incremento e la sicurezza della navigazione aerea. Quindi il nostro pensiero va ai caduti, da un lato, ed all'avvenire dei traffici d'Italia, dall'altro. Poiché, anche per le vie del cielo, il nostro paese non può essere minore a sé stesso ed ai propri compiti. (*Vivi applausi al centro*).

PRESIDENTE. L'onorevole ministro della difesa ha facoltà di rispondere alle interpellanze ed alle interrogazioni.

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

TAVIANI, *Ministro della difesa*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, le interpellanze e le interrogazioni trattano molti, si potrebbe dire tutti i problemi inerenti alla aviazione civile e al tragico recente incidente del monte Giner. Per una esigenza di chiarezza è bene distinguere l'ampia materia delle interpellanze e delle interrogazioni in due punti fondamentali:

1°) il tragico incidente del monte Giner ed i risultati dell'inchiesta condotta in merito ad esso;

2°) i problemi dell'aviazione civile, e particolarmente:

a) la sistemazione organica dell'attività governativa nel settore dell'aviazione civile;

b) che cosa è stato fatto e che cosa è programmato per l'assistenza al volo e le infrastrutture;

c) l'attività delle società e sue prospettive di sviluppo.

Cominciamo dal doloroso tragico incidente occorso in località Pale Perse del monte Giner il giorno 22 dicembre, all'ora Z 17,20 (cioè alle 18,20 locali) all'aeroplano DC 3, denominato *I-LINC* della società L. A. I.

Il giorno successivo, 23 dicembre, disposi la nomina della commissione per procedere all'inchiesta tecnica formale sull'incidente. La commissione è stata così composta: generale di divisione aerea Enrico Cigerza, presidente; membri: colonnello pilota Ottorino Giacomelli, colonnello pilota Luciano Ninis, colonnello del genio aeronautico Giorgio Cristina, maggiore pilota Giulio Zucconi, maggiore del genio aeronautico Giuseppe Ventriglia, dottor Arcangelo Paoletti, dottor ingegnere Giorgio Aldino del registro aeronautico.

Avvenuto il ritrovamento del relitto del velivolo alle ore 10 del 24 dicembre, la commissione ha iniziato subito i lavori. Li ha terminati nei giorni scorsi ed il suo presidente, generale Cigerza, mi ha presentato la relazione dell'inchiesta con gli allegati ieri, 22 gennaio. Di tale relazione leggerò al Parlamento i due capitoli conclusivi, intitolati « Cause dell'incidente » e « Conclusione ». Ho dato peraltro disposizione che tutto l'incartamento dell'inchiesta, con i documenti allegati, venga depositato presso il segretariato generale dell'aeronautica militare, affinché i parlamentari di ogni settore della Camera che lo desiderino possano prenderne visione. Secondo la prassi e le convenzioni internazionali, cui il nostro paese aderisce, la relazione sarà poi pubblicata dall'O. A. C. I.

Ecco dunque i due capitoli conclusivi dell'inchiesta:

« Cause. Il pilota, in base al piano di volo, doveva seguire tre aerovie: Ambra 1 (radiofaro Ostia, radiofaro Civitavecchia, radiofaro Orbetello, radiofaro Elba); Ambra 3 (radiofaro Elba, traverso radiofaro Pisa, radiofaro Genova); Ambra 9 (radiofaro Genova, radiofaro VOR Lombardia, radiofaro Malpensa). Sul percorso avrebbe avuto a disposizione tutti gli elementi per controllare più agevolmente la rotta, velocità, posizione, deriva e quindi rilevare eventuali errori degli strumenti di navigazione e degli apparati radioelettrici di bordo. Dalla ricostruzione del volo sembra possa desumersi che il pilota, sin dall'inizio, abbia voluto seguire la rotta diretta Ostia-Malpensa anziché quella indicata nel sopracitato piano di volo.

« È accertato che il pilota non ha richiesto alle stazioni a terra rilevamenti radiogoniometrici per stabilire la sua esatta posizione lungo la rotta, né, da come si è svolto il volo, sembra plausibile che egli, a sua volta, abbia effettuato rilevamenti radiogoniometrici da bordo per accertare la sua posizione. Non è improbabile che durante la navigazione il pilota abbia effettuato rilevamenti laterali, non però in misura sufficiente per determinare la propria posizione lungo la rotta. Il pilota ha quindi, con ogni probabilità, effettuata la navigazione con stime di posizione errate e con le indicazioni della bussola e del direzionale. Vento di deriva lungo la rotta eventualmente superiore di intensità a quello comunicato al pilota, condizioni meteorologiche perturbate in cui il velivolo è venuto a trovarsi lungo tutto il percorso e la concomitanza di qualche irregolarità sopravvenuta nel funzionamento degli strumenti (bussola e direzionale) possono aver causato la deviazione della rotta prescelta dal pilota.

« Merita notare che la D. A. T., rilevata la presenza di un velivolo non preannunciato nella zona Bologna-Modena, nell'ipotesi che si trattasse di un velivolo che avesse dirottato dall'aerovia Ambra (Viterbo-Firenze-Parma-Linate), lo ha comunicato a Milano-controllo.

« Milano, analizzato il suo traffico, ha escluso che tale segnalazione si potesse riferire ad un velivolo sotto il suo controllo, poiché al momento tutti gli aerei assistiti, attraverso i rapporti di posizione, avevano comunicato di seguire regolarmente le aerovie prestabilite.

« In particolare Milano-controllo non poteva supporre che la segnalazione si riferisse al

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

velivolo *I-LINC*, il quale pochi minuti prima aveva comunicato di trovarsi sull'aerovia Ambra 3 sul tratto Elba-Genova.

«È da porre inoltre in rilievo che, nel caso specifico, Milano-controllo non doveva, in base alla comunicazione ricevuta dalla D.A.T., assumere alcuna iniziativa in quanto il suo compito si esaurisce nella assistenza dei velivoli segnalati che volano in I. F. R. (volo strumentale senza visibilità, radioguidato)»

«Conclusione. La commissione conclude che il dirottamento del velivolo ed il conseguente disastro possano attribuirsi al fatto che il pilota non abbia seguito le aerovie fissate nel piano di volo — il che costituisce infrazione alla disciplina di volo — ai mancati controlli di direzione e posizione lungo la nuova rotta, alla presenza di deriva e di condizioni meteorologiche avverse, nonché ad un eventuale errore degli strumenti di navigazione».

Preciso ancora che tutta la parte precedente queste conclusioni è piuttosto ampia, trattandosi di 18 pagine, oltre ai vari documenti allegati. Il tutto, come ho già detto, è a disposizione degli onorevoli deputati, i quali potranno eventualmente prendere contatto con il sottosegretario onorevole Bertinelli per accedere alla visione dei documenti stessi, che debbono tuttavia restare depositati per le ragioni che ho detto innanzi.

A spiegazione dell'accento alla D. A. T., che compare nel capitolo dell'inchiesta che ho letto, va detto che gli apparati *radar* del Comando difesa aerea del territorio hanno inguadrato alle ore 17,40 locali, su una rotta non segnalata, un velivolo che si trovava 20 chilometri ad ovest di Bologna. Accertato che esso non poteva effettuare rilievi fotografici né a vista, data la mancanza di visibilità in conseguenza dell'ora e soprattutto per le condizioni atmosferiche, la D. A. T., dopo aver avvertito Milano-Controllo (come è detto nel capitolo dell'inchiesta che ho letto), ha seguito con due *radar* successivi il velivolo per oltre trenta minuti fin sui monti del Trentino, dove esso procedeva in direzione nord e cioè si allontanava dal cielo italiano.

Il dato che risulta subito chiaro ed inequivocabile dall'inchiesta è l'esclusione di qualsiasi responsabilità dell'organizzazione di assistenza al volo.

Aggiungo che per l'altro incidente di Reggio Calabria, ricordato testé, di assai modeste proporzioni e che non ha avuto né avrebbe potuto avere conseguenze per l'incolumità dei passeggeri, l'inchiesta è stata rapida e facile: accertata la responsabilità del pilota, il Ministero ha adottato, nei riguardi

del pilota stesso, il provvedimento della sospensione a tempo indeterminato dall'autorizzazione per l'esercizio delle funzioni di comandante di aeromobili.

Il tragico incidente del monte Giner e quello assai modesto di Reggio Calabria sono stati collegati dagli onorevoli parlamentari e dall'opinione pubblica all'altro tragico incidente di Orly, per il quale peraltro l'inchiesta è ancora in corso, come da norma internazionale, a cura delle autorità francesi, e per il quale non risulta fino a questo momento alcuna responsabilità dell'equipaggio.

Gli onorevoli parlamentari e l'opinione pubblica hanno reclamato la riorganizzazione interna della società. Sebbene la questione esuli dalla competenza del mio Ministero, posso peraltro comunicare al Parlamento che provvedimenti di riorganizzazione e di riordinamento erano già in corso assai prima che si verificasse il tragico incidente del monte Giner: in pratica la società ha sostituito e rinnovato quasi tutti i titolari dei posti chiave e di responsabilità.

Deve infine essere smentita la tesi della insicurezza dei *DC3* che è stata appena sfiorata dalla discussione della Camera, ma che invece è apparsa largamente sulla stampa.

Anche se meno comodo per la mancanza della pressurizzazione, il *DC3* è pur sempre particolarmente idoneo ai tragitti a breve raggio. Tanto è vero che risultano in servizio sulle linee aeree e civili di vari paesi, anche più avanzati del nostro, circa 1400 *DC3*. L'elenco della loro utilizzazione nel mondo è a disposizione degli onorevoli interroganti ed interpellanti.

L'anzianità di costruzione non costituisce un fattore negativo ai fini dell'impiego. Sono invece garanzia della stessa le revisioni e la manutenzione periodicamente eseguite sotto il controllo del Registro aeronautico italiano.

Posso qui citare una dichiarazione resa mi dall'ottimo presidente del Registro aeronautico italiano a proposito delle garanzie di sicurezza degli aerei *DC3*: «Gli aerei *DC3* della L. A. I. hanno un numero di ore di volo totale assai più basso della maggioranza degli aeromobili dello stesso tipo in esercizio presso le società estere. Infatti, mentre gli aerei della L. A. I. hanno raggiunto le 10 mila e al massimo le 13 mila ore di volo, molti aerei di società estere hanno raggiunto o superato le 20 mila.

«Il Registro aeronautico italiano impone alla L. A. I. la revisione generale dopo 5.400 ore di volo. All'estero tale revisione viene fatta dopo 8 mila ore.

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

« Il Registro aeronautico italiano, sempre per ragioni di sicurezza, non ha autorizzato l'aumento del carico utile, pari a quello impiegato in aeromobili similari presso molte società estere. Le revisioni generali sono effettuate in modo esteso e completo ».

Approfitto di questa occasione per inviare un elogio al Registro aeronautico italiano che svolge la sua attività con grande rigore ed in perfetto adempimento dei suoi doveri.

Non posso chiudere questa prima parte della mia risposta senza ricordare i caduti dei due disastri del monte Giner e di Orly. Credo di interpretare il sentimento, oltretutto del Governo, del Parlamento, elevando a loro il pensiero commosso e reverente.

Il sacrificio ha accomunato nello spaventevole schianto passeggeri ed equipaggio, uomini a noi particolarmente vicini per la fama o per l'altezza della loro arte, come il maestro Cantelli, o per le loro idee politiche, come il dottor Mantegazza, membro della direzione del partito socialdemocratico, e uomini a noi sconosciuti, come i passeggeri di altri paesi.

Passo ora a trattare tutta la parte, più estesa, su cui si sono soffermati gli onorevoli interpellanti e che è stata anche accennata in alcune interrogazioni. Non risponderò forse su tutti i punti. Su qualcuno mi permetterò di dare risposta scritta, ma immediata, perché non voglio tediare la Camera con una infinità di dati tecnici.

Sistemazione organica dell'attività governativa nel settore dell'aviazione civile. Fin da quattro anni fa (e ringrazio l'onorevole Veronesi di avermene dato atto), quando ebbi a discutere per la prima volta davanti al Parlamento il bilancio della difesa, dissi senza alcuna riserva che il settore dell'aviazione civile doveva essere distaccato dal Ministero della difesa.

La direzione generale dell'aviazione civile del Ministero della difesa ha svolto fin dal 1948 una opera egregia, paziente ed intelligente. Anche dell'impulso che il settore ha ricevuto in questi ultimi anni il merito va dato all'attuale direttore generale dell'aviazione civile, generale Porru Locci.

Ma è rimasto e resta pur sempre un inconveniente fondamentale: la direzione generale dell'aviazione civile è una delle trenta direzioni generali del Ministero della difesa.

Perché all'inconveniente rilevato non si è ancora posto rimedio? Ho avuto occasione di dirlo nel giugno scorso: perché tutti, tolta qualche eccezione, concordano nel sostenere che il settore dell'aviazione civile debba es-

sere staccato dal Ministero della difesa, ma i pareri diventano discordi sulla successiva attribuzione: un nuovo ministero? un alto commissariato? il grande Ministero dei trasporti? il Ministero della navigazione marittima ed aerea?

Per rompere l'immobilismo (ricordo il cortese richiamo dell'onorevole Veronesi), presentai l'anno scorso un disegno di legge per istituire il Segretariato autonomo dell'aviazione civile. Sarebbe rimasto, per il momento, nell'ambito del Ministero della difesa, ma avrebbe facilitato, in un secondo momento, il distacco, cominciandosi a costituire un organo ed una burocrazia autonoma.

La mia intenzione non fu da tutti ben capita: vi fu chi — anche tra i parlamentari — interpretò il disegno di legge come un tentativo del Ministero della difesa di tenere ad ogni costo agganciato a sé il settore dell'aviazione civile, mentre era vero proprio il contrario: tendeva a costituire il presupposto per il distacco, sia pure graduale.

Così il disegno di legge si insabbiò. Ci è stato detto: operi il Governo la sua scelta, non solo sul distacco, ma anche sulla destinazione.

Orbene, io mi ero deciso a passare dal segretariato al commissariato e mi ero deciso a presentare ora la proposta dell'Alto Commissariato autonomo per l'aviazione civile. Appunto su questa mia proposta, il Governo ha delegato, proprio in questi giorni, un comitato ristretto che, sotto la presidenza del Vicepresidente del Consiglio, onorevole Saragat, e con la partecipazione dei ministri della riforma burocratica, della difesa, del tesoro e della marina mercantile, indicherà una soluzione che verrà presentata al Consiglio dei ministri immediatamente dopo la presentazione dei bilanci, cioè ai primi di febbraio. Se gli onorevoli parlamentari vorranno collaborare (come ha proposto l'onorevole Veronesi) con le loro indagini e i loro studi a questa scelta, di ciò saremo ben lieti. Per intanto abbiamo già il pregevole lavoro della commissione presieduta dall'onorevole Caron.

Se le cose dovessero continuare (ma mi auguro che si giunga ad una soluzione, perché tutti siamo d'accordo sul distacco, mentre, come ha detto l'onorevole Dominedò, il problema è quello della nuova attribuzione), mi pare che si potrebbe accedere alla proposta fatta da qualche interpellante, cioè di far decidere il Parlamento. Io stesso, in giugno, ho fatto la proposta che il Parlamento si pronunciasse perché il Governo è il comi-

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

tato esecutivo del Parlamento. In questo problema non entra per nulla la questione politica. L'ho sentito anche dal tono delle interpellanze e dal tono cui gli onorevoli interpellanti hanno voluto informare i loro discorsi. Li ringrazio per questo ed in particolare ringrazio gli interpellanti della opposizione, gli onorevoli Di Bella e Guadalupi, per il tono con cui hanno svolto le loro interpellanze, sul piano tecnico e amministrativo.

Ciò premesso, in fondo le linee dovrebbero essere poste in perfetto e comune accordo. Non sarebbe necessaria una presa di posizione preventiva del Governo. Ma ormai, dato che il problema si è trascinato un po' troppo, il Governo presenterà questo disegno di legge. Speriamo che la linea che sarà scelta sia poi di gradimento delle Assemblee parlamentari.

Attività svolta e bilancio. Che cosa è stato fatto? Non v'è dubbio — ed è già stato da me dichiarato due anni or sono — che l'aviazione civile è stata la cenerentola dell'opera di ricostruzione di questo secondo dopoguerra. Per altro, non è per giustificare alcuno — perché non v'è bisogno di giustificazioni — ma solo per il dovuto rispetto della verità, se ricordiamo che, nel ricostruire, fu prima necessario cominciare da determinati settori rinviandone altri a momenti successivi. Così si è avuta la ingiusta considerazione (da tutti lamentata) dell'aviazione civile nei confronti, per esempio, della marina mercantile. Questo vale soprattutto per il credito e le sovvenzioni. Per quanto riguarda l'assistenza al volo e le infrastrutture, un notevole impulso è stato dato proprio in questi ultimi anni. Il Parlamento deve tener conto che nel settore dell'aviazione, caratterizzato da una continua evoluzione della tecnica, ci troviamo, alla fine dell'occupazione militare, a dover partire dallo zero.

Oggi noi possiamo dire che la assistenza al volo, pur in continuo perfezionamento, è già fin d'ora tale da permettere il più ampio sviluppo dell'aviazione civile nel nostro paese, come del resto dimostrano le cifre del traffico nazionale e internazionale dei nostri aeroporti. Le infrastrutture, cioè il sistema degli aeroporti, non sono ancora soddisfacenti, per la semplice ragione che qui il compimento di un'opera comporta molti anni di lavoro ed essendo stati affrontati dei programmi di grande mole soltanto nel 1952 e negli anni seguenti, è ovvio che in taluni casi ci troviamo ancora in piena fase di costruzione, in altri casi in avanzata fase di progettazione.

Si è parlato di 11 miliardi di spese fra il 1947 e il 1955 e pur ammettendo che, dopo il 1955, l'assegnazione è stata raddoppiata da 2 a 4 miliardi, si è lamentato che essa è ancora insufficiente. Il termine sufficiente o insufficiente è sempre relativo e lungo sarebbe il discuterne. È certo peraltro che ci si riferisce unicamente agli stanziamenti indicati in bilancio come specifici per l'aviazione civile: una media di 2 miliardi annui fino al 1955 ed una assegnazione annua di 4 miliardi nel bilancio del 1955-56 ed in quello attuale. A tali stanziamenti occorre aggiungere i 17 miliardi già stanziati ed in gran parte già spesi per l'aeroporto di Fiumicino, il mezzo miliardo annuo per l'aeroporto di Genova, un miliardo annuo, con il bilancio del prossimo anno, per gli aeroporti di Venezia e Palermo. Occorre infine aggiungere le assai più notevoli spese che, dai vari capitoli dell'aeronautica militare, confluiscono a vantaggio del settore dell'aviazione civile: dalle spese del personale civile e militare a quelle delle infrastrutture immobili e mobili di interesse comune e così via.

Aeroporti. Dal 1954 ad oggi sono stati impiegati o sono in corso di impiego le seguenti somme per la costruzione o il perfezionamento degli aeroporti esistenti: 2 miliardi e 400 milioni per l'aeroporto di Ciampino; 360 milioni per l'aeroporto di Torino, a cui devono aggiungersi 2 miliardi spesi dal comune di Torino (un elogio a Torino: si è costruito da sé il migliore aeroporto del nord Italia); 100 milioni per l'aeroporto di Milano Malpensa (qui sono previsti o in corso lavori per 3 miliardi e mezzo compiuti dalla società che ha in concessione l'aeroporto); 750 milioni per l'aeroporto di Napoli; 700 milioni per l'aeroporto di Cagliari; 220 milioni per l'aeroporto di Brindisi; 130 milioni per l'aeroporto di Catania, cui sono da aggiungere 400 milioni destinati dall'amministrazione provinciale; 110 milioni per l'aeroporto di Trapani. Tutto ciò oltre a una spesa globale di 650 milioni, ripartita fra gli aeroporti di Milano Linate, Treviso, Venezia Lido, Firenze, Pescara, Pisa, Alghero, Bari, Reggio Calabria, Palermo, Pantelleria.

Tra i più importanti lavori in corso o di prossimo inizio, vanno ricordati gli aeroporti di Genova, Venezia e Palermo. (A proposito di Genova, devo chiarire che i relativi stanziamenti sono stati fatti dal mio predecessore, onde non si dica che il ministro genovese ha pensato *pro domo sua*). Le anticipazioni e spese relative, per quanto concerne Genova, ammontano a 500 milioni annui a carico dello

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

Stato e a 300 milioni annui a carico del comune e degli enti locali per una cifra complessiva prevista di 28 miliardi.

Sono in atto, per tale aeroporto, opere importanti di riempimento e protezione banchine: vengono all'uopo calate in mare strutture cellulari in calcestruzzo armato di dimensioni eccezionali, che superano i 4.000 metri cubi di volume.

Per Venezia e Palermo i progetti sono già pronti: sono stati approvati ambedue dal Consiglio superiore dei lavori pubblici ed è stanziato, per il corrente esercizio, come sopra accennato, un primo miliardo dei 10 miliardi di contributi previsti dalla legge 5 maggio 1956.

Infine, per lavori da compiere in un secondo tempo, vanno ricordati gli ampliamenti in lunghezza delle piste, per adeguarle alle crescenti esigenze delle nuove macchine aeree, le più moderne delle quali richiederanno, verso il 1960, delle lunghezze non inferiori ai tre chilometri. Sotto questo riguardo, Roma dovrebbe trovarsi tempestivamente preparata, essendo le piste di Fiumicino (già ora parzialmente in uso) superiori ai 3 chilometri.

Sono inoltre in elaborazione i progetti degli eliporti, i quali consentiranno di snellire il traffico aereo e di portarlo anche a pieno contatto di quei centri che, pur presentando elementi d'interesse per il turismo o per la produzione di pregiate merci facilmente deteriorabili, non consentono la realizzazione di un vero e proprio aeroporto. Così, per citare solo un caso, l'aeroporto di Napoli sarà messo in contatto con Capri ed Amalfi mediante elicotteri capaci di compiere il percorso in un intervallo di tempo di 15 minuti.

A proposito degli aeroporti, è stato detto da qualche oratore che solo in Italia si hanno aeroporti adibiti contemporaneamente a servizi militari e traffico aereo. Ciò non è esatto. Vi sono, invece, 46 aeroporti britannici al tempo stesso civili e militari; 6 francesi; 16 spagnoli, 2 belgi, 2 nella Germania occidentale, ecc.

Per le attrezzature mobili aeroportuali in questi ultimi due anni sono stati spesi un miliardo e 800 milioni, sicché sono state acquistate e consegnate ai vari aeroporti o sono in corso di consegna: 16 nuove autogru e 2 per grosso tonnellaggio, 9 trattori per grosso tonnellaggio, 16 autoantincendi, 18 autopazze-piste, ecc.: un complesso di 130 mezzi di alta qualità.

Assistenza al volo. Nell'ultimo triennio, nel campo del servizio della circolazione aerea

(assistenza e controllo), sono state adottate numerose provvidenze, perché esso potesse raggiungere l'adeguato livello per soddisfare le sempre crescenti esigenze del traffico aereo, civile e commerciale, nazionale e internazionale.

Le provvidenze riguardano sia il personale, sia il materiale e si possono così riassumere: controllori della circolazione aerea: a) è stata potenziata la scuola controllori del traffico aereo di Ciampino, che, attualmente, è in grado di istruire 50 elementi all'anno; b) è stata costituita una analoga scuola a Linate, attualmente in grado di istruire 30 elementi all'anno; c) è stata costituita la scuola operatori G. C. A. — sistema di atterraggio guidato da terra con apparecchiature radar — a Caselle Torinese.

In totale sono stati istruiti 274 elementi con i quali si è provveduto a completare gli organici dei principali aeroporti civili e dei servizi per il controllo degli aeromobili in rotta.

Tecnici per la manutenzione degli apparati. Sono stati effettuati numerosi corsi di istruzione e di specializzazione per il montaggio, impiego e manutenzione degli apparati radioelettrici di nuova adozione.

Apparati e installazioni. Gli apparati e le installazioni occorrenti per il servizio della circolazione aerea si dividono in due categorie: radioassistenze per la guida della navigazione aerea e per l'atterraggio; radiocomunicazioni per l'esercizio del controllo e per le informazioni di volo.

Radioassistenza. 1°) Radiofari (stazione a terra — a media frequenza — di radioemissione continua, che consente all'aeromobile di individuare la propria posizione di volo). Il numero di radiofari installati e regolarmente funzionanti è di 50 unità: Amendola, Alghero, Aviano, Bari, Brindisi, Cagliari, Carraffa di Catanzaro, Catania, Civitavecchia, Comiso, Elba, Falconara, Ferrara, Firenze, Frosinone, Genova, Ghedi, Gorizia, Latina La Cascinetta, Lecce, Milano Linate, Milano Malpensa, Napoli, Orio al Serio, Orbetello, Ostia, Padova, Palermo, Pantelleria, Parma, Pisa, Pomigliano d'Arco, Ponza, Pratica di Mare, Reggio Calabria, Rimini, Roma Ciampino, Sopra Bolzano, Taranto, Terracina, Torino Caselle, Treviso San Angelo, Udine, Monsole di Cona, Venezia, Vicenza, Villafranca, Villanova d'Albenga, Viterbo.

Tale numero non è incrementabile né si può pensare ad aumenti di potenza degli impianti perché le radiofrequenze assegnate internazionalmente per essi sono sature.

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

Tutti gli impianti sono dotati di gruppi elettrogeni di riserva per assicurare il funzionamento in qualunque evenienza.

2°) Radiorange (è un radiofaro che fornisce all'aeromobile anche quattro indicazioni di direzione ortogonali). Il numero di radiorange installati è di 5 unità regolarmente funzionanti che forniscono anche la guida di avvicinamento agli aeroporti di Malpensa, Linate, Pisa, Ciampino, Napoli.

I sistemi di radioassistenza sovracitati, ancora in uso in tutto il mondo, sono in corso di sostituzione con

3°) V. O. R. (radiofaro che fornisce tutte le indicazioni di direzione usando radiofrequenze altissime e quindi non disturbate da fenomeni temporaleschi. È stato approvato dall'O. A. C. I. a differenza del Decca, che è soltanto raccomandato): a) sono attualmente funzionanti 5 unità, una delle quali è in corso di trasferimento dall'aeroporto di Ciampino a quello di Fiumicino; b) sono in corso di approvvigionamento altre 6 unità che permetteranno di sostituire altrettanto radiofari a media frequenza; c) negli esercizi successivi il numero di V. O. R. sarà portato in totale a 20 unità

4°) Impianti I. L. S. (apparati radioelettrici per la guida all'avvicinamento agli aeroporti ed all'atterraggio in condizioni di scarsa visibilità, funzionanti ad altissima frequenza). a) Attualmente sono in funzione 3 impianti installati sugli aeroporti di Malpensa, Torino, Ciampino. b) Sono stati ordinati all'industria nazionale 14 impianti I. L. S. e di questi ne saranno installati, entro l'anno 1957, 3 sugli aeroporti di Napoli, Pisa, Fiumicino. c) Nel prossimo esercizio finanziario sarà provveduto per gli aeroporti di Cagliari, Brindisi, Catania

5°) Installazioni G. C. A. (guida *radar* per l'avvicinamento e l'atterraggio all'aeroporto in cattive condizioni di visibilità). a) Attualmente sono in funzione n. 5 impianti installati a Torino, Milano, Malpensa, Napoli, Pisa (oltre agli impianti installati su aeroporti militari). b) Sono in corso di approvvigionamento altri due impianti di cui si prevede prossima la consegna; uno di essi sarà installato a Ciampino

6°) *Radar* di sorveglianza aerea terminale (*radar* per la guida degli aeromobili negli spazi aerei congestionati). Attualmente è stata ultimata l'installazione a Ciampino di un apparato; esso assicurerà anche una efficace guida all'avvicinamento all'aeroporto nella presente stagione invernale.

7°) Radiogoniometro *HF* (stazione radio a terra ad alta frequenza che consente di stabilire la direzione e la posizione dell'aeromobile in volo) Sono attualmente funzionanti 5 impianti moderni del tipo cosiddetto automatico.

8°) Radiogoniometro *VHF* (stazione radio a terra avente le stesse funzioni del precedente apparato, ma a altissima frequenza).

Attualmente sono in funzione 36 impianti moderni, quasi tutti del tipo cosiddetto automatico: Abruzzi (Monte Silvano), Alghero, Argentario, Bari, Brindisi, Cagliari, Calabria (Monte Scuro), Catania, Cengia (Monte Cengia), Cimone (Monte Cimone), Firenze, Gargano (Monte Sant'Angelo), Guarcino (Monte Vermicano), Liguria (Sestri Levante), Messina (Antennamare), Milano, Linate, Malpensa, Napoli, Orio al Serio, Palermo, Pantelleria, Piemonte (Brik della Croce), Pisa, Ponza, Roma Ciampino, Sardegna (Monte Serpeddi), Sassofeltro, Terminillo (Monte Terminillo) Torino Caselle, Trapani Chinisia, Treviso, Treviso Sant'Angelo, Udine, Umbria (Monte Urbino), Venezia.

Tutti gli aeroporti civili sono dotati di questo tipo di apparato per la guida degli aeromobili all'avvicinamento dell'aeroporto. L'assistenza radiogoniometrica durante le ventiquattro ore viene fornita su richiesta dei comandanti degli aeromobili.

Radiocomunicazioni per l'esercizio del controllo e per le informazioni di volo. I centri regionali di controllo di Milano, Roma e Brindisi sono forniti di tutti gli impianti stimati necessari per le comunicazioni terra-bordo in *VHF* e *HF* e stabiliti in sede internazionale (O. A. C. I.). Gli apparati sono di tipo nazionale e moderno.

Le torri di controllo degli aeroporti sono state rimodernate e dotate di nuovi tavoli di controllo. Gli apparati radioelettrici in *VHF* sono moderni e in numero tale da soddisfare tutte le necessità di collegamento prescritte in sede internazionale. Essi si trovano ad Alghero, Aviano, Bari, Bologna, Bolzano, Brindisi, Cagliari, Catania, Comiso, Firenze, Genova, Ghedi, Gorizia, Latina, Lecce, Milano F. I. C., Milano Linate, Milano Malpensa, Napoli, Orio al Serio, Padova, Palermo, Pantelleria, Pescara, Pisa, Reggio Calabria, Rimini, Roma F. I. C., Roma, Guidonia, Urbe, Vigna di Valle, Torino, Trapani, Treviso Sant'Angelo, Udine, Venezia, Vicenza, Villanova d'Albenga

Rete telegrafonica. L'amministrazione aeronautica ha provveduto alla riattivazione di tutti i collegamenti telegrafonici occorrenti per l'efficiente funzionamento del servizio

della circolazione aerea e del servizio meteorologico. Tali collegamenti hanno comportato l'impiego di circa 4 mila chilometri di circuiti e circa 200 telescriventi.

Servizio meteorologico. Attualmente questo servizio dispone di: 53 stazioni di prima classe; 99 stazioni di seconda classe; 19 stazioni di terza classe; 5 stazioni di radio sondaggio, di cui 3 costituite in questo triennio.

Nel complesso mi sento in serena coscienza di poter ribadire quanto già ho accennato poc'anzi, e cioè che l'assistenza al volo, pur essendo in continua evoluzione e in progressivo perfezionamento, è tale da permettere il più ampio sviluppo dell'aviazione civile nel nostro paese e da garantire pienamente la sicurezza del volo.

Dal 1950 ad oggi si sono verificati nel cielo italiano cinque incidenti di aerei adibiti al traffico civile: un aereo italiano nel cielo di Civitavecchia, un aereo italiano nel cielo della Sardegna, un aereo filippino nel cielo di Roma, un aereo belga sulla montagna del Terminillo, un aereo italiano sul monte Giner. Le inchieste si sono svolte sempre con lo scrupolo e la severità che hanno caratterizzato quest'ultima, i cui risultati ho testé comunicato al Parlamento. A due di tali inchieste (quelli riguardanti gli aerei stranieri) hanno anche partecipato esimi tecnici esteri e rappresentanti delle compagnie interessate. Ebbene, in nessuno di questi cinque casi è stata mai accertata la minima responsabilità dell'assistenza al volo.

Accanto alla cifra dei cinque incidenti nei sette anni, dobbiamo porre la cifra dei voli di aerei civili assistiti nello stesso periodo di tempo: 255 mila voli di aerei civili italiani, 248 mila voli di aerei esteri atterrati o partiti da aeroporti italiani, circa 60 mila aerei civili assistiti nel sorvolo senza atterraggio. In complesso mezzo milione e 64 mila voli assistiti. Questa cifra va ricordata a fianco a quella dei cinque incidenti in sette anni, anche per ridimensionare il problema della sicurezza del volo.

Per quanto concerne le società devo ripetere quanto già dichiarato, e cioè che la partecipazione statale ad esse non è di competenza del mio Ministero, ma dell'I. R. I., nonché, quanto prima, del Ministero delle partecipazioni statali. Le concessioni sono di competenza del Ministero della difesa, almeno fino a quando verrà istituito il nuovo organo di cui ho parlato. Posso dichiarare in proposito all'onorevole Guadalupi ed agli altri onorevoli interroganti che hanno appunto toccato questo argomento che, quando verrà

il momento del rinnovo delle concessioni, il Governo terrà conto, fatte salve le esigenze tecniche: 1°) delle esigenze di una organica politica delle linee; 2°) degli interessi dello Stato derivanti dalla partecipazione statale.

Unificazione. Mi sembra ingenuo attribuire anche una parziale responsabilità degli incidenti al fatto che vi siano due anziché una società italiana. Basterebbe osservare che una delle due società, l'Alitalia, pur non essendo unificata, ha avuto in dieci anni un solo incidente; eppure, nel vivace scatenarsi delle polemiche di questo ultimo mese non si è mai sentita contro di essa una benchè minima critica.

Comunque posso dire che l'I. R. I. è orientato verso l'unificazione delle due società e che le due stesse società si sono pronunciate a favore dell'unificazione. Quando l'unificazione si faccia, la si deve fare con la maggioranza di partecipazione statale.

Mi auguro che i singoli interroganti possano dichiararsi soddisfatti delle mie dichiarazioni: trasmetterò loro anche ulteriori delucidazioni scritte. Vorrei inoltre ricordare all'onorevole Di Bella, a proposito del credito aeronautico, che un disegno di legge al riguardo ha trovato sostanzialmente d'accordo il Ministero del tesoro: non si tratta però dei 100 miliardi di cui ella parla, ma di 32, che comunque rappresentano già un passo avanti in questo settore.

Onorevoli colleghi, ho detto poc'anzi che l'aviazione civile è partita nel 1946 dallo zero. È forse opportuno aggiungere che in quegli anni dell'immediato dopoguerra furono anche di necessità stilate delle convenzioni, delle cui clausole il meno che può dirsi è che erano mortificanti per l'ala italiana. In questi ultimi anni, abbiamo creduto e sperato nella ripresa, in una forte ripresa della nostra aviazione civile. Non soltanto sono cadute quelle clausole (onorevole Di Bella, mi sembra che ella ne parlasse come se fossero ancora vigenti, mentre non vi sono più clausole del 1946), ma si sono anche finanziariamente potenziate le società italiane con sacrificio anche da parte dello Stato. La imponente mole dei lavori compiuti e dei programmi che ho largamente citato testimonia il fervore dell'opera, pur nell'assenza di quella stabile sistemazione degli organi preposti che tutti abbiamo lamentato.

La ripresa dell'ala italiana, non era soltanto una speranza. I chilometri volati dalla nostra flotta civile, che erano 3 milioni nel 1947, primo anno di vita del dopoguerra, e si erano stabilizzati sui 10 milioni per il

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

1948 e il 1953, sono saliti a 14 milioni nel 1954, 16 milioni nel 1955, a 18 milioni e mezzo nel 1956.

I passeggeri trasportati erano stati 110 mila nel 1947, si sono stabilizzati sulla media annua di 170 mila tra il 1948 e il 1953, sono saliti a 250 mila nel 1954, a 309 mila nel 1955, a 388 mila nel 1956.

I passeggeri-chilometro erano stati 350 mila nel 1947, sono saliti a una media di 3 milioni per il 1950 e il 1953, sono passati a 3 milioni e 800 mila nel 1954, 5 milioni nel 1955 e 5 milioni e 800 mila nel 1956.

Le merci trasportate erano state 347 mila tonnellate nel 1947, sono passate a una media di 3 milioni di tonnellate negli anni 1950-53, sono salite a 5 milioni nel 1955, 5 milioni e 800 tonnellate nel 1956. E così la posta trasportata è passata dalla media di un milione di tonnellate per il 1950 e il 1953, a 2 milioni 500 mila nel 1954, a quasi 3 milioni di tonnellate nel 1956.

Ciò significa che per i chilometri volati v'è stato un incremento del 15 per cento fra il 1955 e il 1956, un incremento del 76 per cento tra il 1952 ed oggi, per i passeggeri, un incremento del 30 per cento fra il 1955 e il 1956, un incremento del 125 per cento fra il 1952 ed oggi; per i passeggeri-chilometro, un incremento del 108 per cento; per le merci dell'80 per cento. Queste percentuali di aumento sono tutte largamente superiori alle percentuali di incremento dell'aviazione civile mondiale in questi stessi anni. La ripresa dell'ala italiana era, dunque, una realtà in sviluppo.

Sulla fine del 1956 i due disastri di Orly e del monte Gner hanno inferto un grave colpo alla nostra ala, ma non dobbiamo disanimarci. Negli anni scorsi due delle più grandi compagnie del mondo hanno dovuto affrontare una situazione consimile: la prima subì due disastri consecutivi a distanza di due giorni e nello stesso luogo, la seconda lamentò due sinistri a distanza di due settimane; ambedue quelle compagnie hanno superato l'emergenza ed oggi hanno ripreso la loro grande, giusta reputazione.

È sembrato per un momento a qualcuno che l'ala italiana fosse ancora troppo fragile per poter superare la bufera che l'ha colpita. Onorevoli colleghi, non è e non sarà fragile, perché è con essa la volontà e la fede di tutti gli aviatori d'Italia, di ieri e di oggi. Non facciamo distinzioni, almeno in questo, fra militari e civili e cogliamo nella sua fresca, ingenua forza, la parola di fede che ci viene da loro; talvolta questa parola si fa ardente, esuberante, troppo pungente, magari anche

ingiusta nella critica o nella valutazione delle possibilità, ma non importa. È la fede degli aviatori, dei vivi e dei morti che ci dovrà sorreggere. La bufera non riuscirà ad infrangere l'ala italiana e la sua ripresa, che parve interrotta nel triste Natale di quest'anno, continuerà in uno sforzo comune, in un concorde volere. (*Vivi applausi al centro — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Larussa non è presente, si intende che abbia rinunciato alla replica.

L'onorevole Guadalupi ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

GUADALUPI. Prendo atto delle notizie date dall'onorevole ministro sull'incidente riservandomi di prendere una approfondita conoscenza della relazione; e, quindi, sulle cause non mi pronuncio. Prendo anche atto delle buone intenzioni manifestate dall'onorevole ministro, in merito ai problemi da noi sollevati.

Credo che sulla questione di fondo sia opportuno precisare meglio la nostra posizione, sciogliendo la riserva contenuta nel nostro primo intervento, per dare soprattutto alla Camera informazioni sulla politica aviatoria che il Governo intendeva realizzare.

A noi socialisti pare che non si possa ulteriormente restare indietro di fronte a tanti gravi e impegnativi problemi che bussano alle porte della nuova rivoluzione industriale, di fronte alle nuove tecniche, al nuovo impiego dell'energia nucleare. Mentre l'economia matura in sé, specie nella sua area europea, forme strutturali nuove di integrazione supranazionale, noi ci troviamo impegnati a discutere problemi economici che investono gli interessi del nostro paese, battendo il passo su riforme sociali ineluttabili, sia che investano i settori industriali, sia che investano quello dei trasporti aerei, in esame oggi dinanzi al Parlamento.

Nessuno di noi può disconoscere, né ha disconosciuto in questo dibattito, che noi siamo in ritardo di fronte a molti di questi problemi economici fondamentali, e particolarmente di fronte a quello dell'aviazione civile. Questo evidentissimo e grave ritardo ultradecennale ha già prodotto e produce danni sulla bilancia commerciale. Non vi è dubbio che i primi a soffrirne sono coloro i quali nell'area economica industriale e dei trasporti aerei traggono la loro ragione di vita. Non possiamo non tenere presente che nel discorso testé pronunziato dal ministro della difesa è mancata una parola sulle condi-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

zioni di vita e sul trattamento economico del personale dell'aviazione civile.

TAVIANI, *Ministro della difesa*. Ho risposto ad un onorevole interrogante, facendogli pervenire una risposta scritta.

GUADALUPI. Mi riservo di prendere visione di questa risposta. Siccome credo di conoscere come, allo stato, le cose stiano, devo rilevare che il ministro della difesa dovrebbe maggiormente e più vivamente interessarsi del problema del trattamento economico, professionale e morale di tutti i dipendenti dell'aviazione civile.

Già altre volte noi abbiamo avuto occasione di denunciare, per esempio, la gravissima sfasatura per la quale i piloti civili non hanno al termine della loro attività diritto alla pensione. È vero che hanno contratto delle assicurazioni; è vero che hanno degli stipendi che solo recentemente sono stati adeguati e possono quindi ora dirsi discreti in rapporto al volume del lavoro e della loro costante occupazione; è anche vero però che per una categoria come quella dei piloti e del personale di volo in genere non si può ritenere che il rischio che essi continuamente corrono possa essere compensato con forme assicurative. Molti piloti che hanno già raggiunto migliaia e migliaia di ore di volo e hanno speso anni di attività al servizio dell'ala italiana, quante volte hanno la possibilità di parlare con noi, ci chiedono che cosa il Parlamento si dispone a fare per tener presenti queste loro esigenze. Ed io credo che sia giunto il momento proprio di trarne un primo ammonimento, vuoi per questa categoria vuoi per le altre. Per esempio io ho letto (non so se siano notizie esatte: le ho tratte da una rivista che normalmente leggo solamente in treno per passare il tempo, *Il borghese*)...

TAVIANI, *Ministro della difesa*. Una buona fonte... X

GUADALUPI. So che non rispecchia le sue idee. Tanto meno le mie. Però può darsi queste notizie siano esatte. Io ho dunque letto che i controllori civili da terra del volo e dell'organizzazione dei vari impianti a cui sono affidati importanti servizi percepiscono uno stipendio di poco più di 40 mila lire mensili; che vi è scarsità degli addetti, così che per esempio, a Ciampino, con un traffico giornaliero di 200 aerei, ve ne sarebbero appena tre; che questa categoria manca di un inquadramento adeguato al titolo e al particolare lavoro svolto, e che tra l'altro i controllori civili subiscono anch'essi, poveretti, come gli altri salariati, il contratto semestrale con l'amministrazione aeronautica; che ad

essi inoltre il lavoro notturno è pagato ad ore in ragione di lire 24 in più all'ora. Anche se queste informazioni sono date dal *Borghese*, può darsi che siano corrispondenti al vero. Per lo meno è vero il fatto che neppure per questa categoria, che esercita una funzione quale il controllo del volo, si voglia prendere una decisione definitiva e si lasci in sospeso l'inquadramento. Io raccomando, all'indomani di provvedimenti gravi di licenziamento e di non rinnovo, che si tenga conto di questa nostra segnalazione.

Dicevo poc'anzi che vi è un ritardato sviluppo della nostra economia aerea, più volte denunciato in congressi e convegni, fino alla costituzione di un Centro per lo sviluppo dell'attività aerea, un Centro al quale dobbiamo riconoscere il merito di essere riuscito a meglio puntualizzare e coordinare tutta l'attività di studio, di preparazione e di orientamento anche nella propaganda a difesa di questo strumento economico. Però i ritardi si soffrono, evidentemente, e dobbiamo riconoscere che essi dipendono essenzialmente da una inerzia del Governo, più che del solo ministro della difesa, perché sino a questo momento non si è voluto affrontare il problema della struttura economica, organica ed amministrativa che dovrebbe assumere l'ente gestore delle linee aeree, quell'ente al quale noi riconosceremo volentieri nel prossimo futuro la funzione di stimolo alla ripresa delle attività aeree.

Quindi, se l'attesa della costituzione del Ministero delle partecipazioni statali dovrà servire realmente a porre il problema sul tappeto in termini di concretezza e di riavvicinamento alle necessità della collettività, meglio sostenute dall'I. R. I. o da altri organi dello Stato che dai privati, ben vengano questi nuovi studi, pur se alla stampa è probabile appariranno come un nuovo tentativo per diluire nel tempo la commozione e la suggestione che i fatti hanno determinato nella pubblica opinione. Ma noi riteniamo che gli studi fatti siano ormai tali e tanti da assicurare anche il Ministero della difesa sulla possibilità attuale di presentare un disegno di legge.

TAVIANI, *Ministro della difesa*. Mi permetta una precisazione. Non si tratta di fare nuovi studi, ma di raggiungere un accordo su diversi pareri. Praticamente ci sono due disegni di legge. Dato che non si tratta di una questione politica, nel Governo esistono le stesse divergenze che vi sono nel Parlamento. Un disegno di legge prevedeva il segretariato generale autonomo (oggi alto

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

commissariato autonomo dell'aviazione civile); l'altro prevede il Ministero della navigazione. Bisogna scegliere tra queste due soluzioni, sperando che non ne venga fuori una terza, quella dei trasporti, cui accennava l'onorevole Dominèdo.

DOMINÈDO'. Non la soluzione dei trasporti, ma dell'unificazione della navigazione.

TAVIANI, *Ministro della difesa*. È esatto

Dicevo che occorre scegliere tra queste due soluzioni. Ella, onorevole Guadalupi, a giugno disse: « Se il Parlamento è indeciso, il Governo assuma le sue responsabilità ». Ora, il Governo deve presentare al Parlamento l'uno o l'altro disegno di legge. Non è questione di fare molti studi, perché, questo è chiaro, gli studi ci sono già.

GUADALUPI. La ringrazio e prendo atto. Però diffido.

TAVIANI, *Ministro della difesa*. Siccome diffido anch'io, non del Governo o del Parlamento, ma dei pareri tecnici, poiché si sentono dieci tecnici pronunciarsi in un modo e dieci in un altro, ho aderito alla richiesta dell'onorevole Veronesi nel senso che, se alla ripresa parlamentare non vi sarà ancora una soluzione in sede governativa, il problema sarà ripreso direttamente in sede parlamentare; sarà presentata una mozione, con la quale il Parlamento obbligherà il Governo a scegliere una soluzione. Del resto il Governo è il comitato esecutivo del Parlamento, tanto più che qui si tratta di questione non politica ma tecnica. Ella, onorevole Guadalupi, ammetterà infatti che in questo caso non ci sono questioni politiche di partito od altro; si tratta di un problema puramente tecnico-amministrativo.

Poiché è il Parlamento che discute, dal momento che l'onorevole Veronesi ha dichiarato di voler presentare una mozione nel caso di mancata presentazione del disegno di legge, io sono perfettamente d'accordo. L'importante è uscirne. Io, ministro della difesa, ho già dichiarato che non voglio più tornare a dire: distacciamo. Io desidero che il distacco sia fatto.

GUADALUPI. Ripeto: la ringrazio e prendo atto. Però torno a dire di essere portato piuttosto a diffidare che non a credere che questo si compia: non per istinto politico — per carità! — ma perché anche di prove di tal genere ne abbiamo già sperimentate diverse.

Mi rendo conto, forse per la mia assenza alla riunione degli amici del gruppo della aviazione che avranno forse concordato una posizione del genere, che qui si continua sulla stessa linea di un tempo: che cioè il

Governo, non trovandosi unanime, confida che possa trovarsi una soluzione unanime da parte del Parlamento.

TAVIANI, *Ministro della difesa*. Non unanime, ma di maggioranza.

GUADALUPI. Ma perché si trovi questa soluzione, sia pure a maggioranza, è assai opportuno che un disegno di legge venga al più presto al nostro esame. Infatti le mozioni difficilmente arrivano a concretarsi in organiche proposte. Ci riserviamo comunque di assumere le nostre responsabilità in maniera più perletta e radicale, e di farle assumere anche al Governo. Ma in questo momento non possiamo nascondere la nostra insoddisfazione per il fatto che il Governo, pur dandoci una tranquillizzante risposta per quanto riguarda il panorama generale della faticosa ripresa della aviazione civile, non ha assunto un impegno sui due o tre punti fondamentali che noi abbiamo sollevato.

PRESIDENTE. L'onorevole Di Bella ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

DI BELLA. Mi dichiaro soddisfatto della risposta dell'onorevole ministro; soltanto lo prego di voler accelerare i tempi perché vi è veramente bisogno della costituzione di un ente per l'aviazione civile, sia esso ministero, sia esso segretariato o alto commissariato.

Anch'io mi associo a quanto ha detto l'onorevole Veronesi nell'auspicare una Commissione parlamentare composta di rappresentanti di tutti i partiti, in modo che essa risulti un organismo soprattutto tecnico, che possa pervenire al più presto ad una soluzione di questo problema.

PRESIDENTE. L'onorevole Chiaramello ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

CHIARAMELLO. Debbo dichiarare anzitutto che non ho inteso di attaccare esclusivamente il ministro della difesa in carica. Le responsabilità sull'aviazione civile risalgono anche ai ministri della difesa precedenti, in modo particolare all'onorevole Pacciardi che non ha mai sentito questo problema. Questo per la verità, giacché io non ho l'abitudine di usare sottintesi quando parlo.

Noi abbiamo avuto qui un uomo, che non era un tecnico, ma un politico, l'onorevole Chiesa, il quale seppe creare, in un momento in cui non si sentiva ancora parlare di aviazione, una aviazione militare che ha compiuto il suo dovere nella guerra 1915-18.

Ad ogni modo, non ho inteso di portare qui una questione politica. Occorre distinguere in questa Camera quando si dibattono

problemi tecnici e quando si dibattono problemi politici, cosa che invece noi non siamo usi fare. È evidente che se anche il mio partito è al Governo, esso ha il diritto di intervenire a mezzo dei suoi deputati criticando, soprattutto quando si tratti di problemi tecnici, quei provvedimenti o quelle impostazioni che si credono non utili o non consommi agli interessi del paese. Noi purtroppo in questa Camera non sappiamo mai distinguere le questioni tecniche da quelle politiche, come è avvenuto a proposito del problema delle tariffe elettriche che era soprattutto un problema tecnico che noi abbiamo poi fatto scivolare nella politica, facendo assumere delle responsabilità antipatiche a chi non sentiva di assumersene in quel momento, giungendo perfino ad un poco simpatico e sentito voto di fiducia.

Ad ogni modo, signor ministro, ho sentito il rapporto della commissione per il disastro del monte Giner, ho preso atto con soddisfazione delle sue dichiarazioni; ma, per quanto riguarda i campi, ho dovuto constatare come la mia città, Torino, con il suo magnifico campo, sia la cenerentola fra tutti i campi d'Italia, anche se il campo è il primo per quanto ha riferimento alla modernità dei servizi. Ad ogni modo noi piemontesi abbiamo sempre fatto per conto nostro, pagando direttamente, e speriamo e m'auguro che un giorno la mia regione si svegli e dica: basta con qualsiasi governo, anche se di esso fanno parte i nostri rappresentanti.

Così ho preso atto delle dichiarazioni fatte nei riguardi delle due società. Ma ho saputo successivamente che ella, signor ministro, dopo due mesi dal suo famoso discorso del 2 giugno sul bilancio della difesa, aveva già dato incarico di iniziare le trattative per l'unificazione. Ma allora poteva dirlo subito quel giorno, con due mesi di anticipo, e si sarebbero risparmiati un'infinità di guai non semplici e non simpatici. Ad ogni modo meglio che l'unificazione avvenga anche in questo momento e speriamo che queste trattative per l'unificazione arrivino in porto.

Sono certo che il capitale straniero non recherà nessun ostacolo, da quello almeno che ho potuto capire e sentire, all'unificazione stessa. Spero e mi auguro ed accetto quanto ha detto l'onorevole ministro, che cioè il capitale dello Stato sia in maggioranza assoluta nella nuova società che così verrà a sorgere.

Ho preso poi atto di quanto ella, signor ministro, ha detto a proposito dell'Alitalia. Lo so anch'io che questa società è stata attac-

cata da nessuno; ma, fortunatamente per noi, le linee da essa esercitate, sia interne che esterne, non hanno dato luogo ad alcun incidente, e ciò deve andare a lode dei suoi dirigenti.

Prendo atto infine della prossima costituzione di questa famosa commissione di studio auspicata dall'onorevole Veronesi e da altri. Sarò ben lieto di dare la mia pochissima esperienza, ma soprattutto il mio entusiasmo, perché sono un entusiasta dell'aviazione civile, ai lavori di questa commissione, se saremo chiamati anche noi che abbiamo voluto intervenire più volte in questo dibattito.

Infine, speriamo che questa famosa commissione concluda i suoi lavori con rapidità e che la Camera possa esaminare un progetto di legge governativo che regoli in modo definitivo il futuro ordnamento della nostra aviazione civile.

Onorevole ministro, spero che questo dibattito di carattere assolutamente tecnico e non politico, anche se siamo intervenuti con dure critiche (il compito del Parlamento è di fare queste critiche, non di rimandarle o di dirle sottovoce, come è abitudine in Italia e nello stesso Parlamento), abbia servito almeno a porre una pietra miliare per l'avvenire della nostra aviazione civile, avvenire che ci riguarda da vicino, perché, ricordiamoci, la aviazione in Italia, civile e militare, era una volta all'avanguardia in tutto il mondo, mentre ora, purtroppo, è diventata uno dei tanti fanalini di coda.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Veronesi ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**VERONESI.** Il regolamento dice che l'interpellanza è una domanda fatta al Governo al fine di conoscere gli intendimenti della condotta del Governo in questioni che riguardano determinati aspetti della sua politica; devo dire quindi che sono soddisfatto perché mi pare che il ministro abbia sinceramente esposto le linee che il Governo intende seguire circa il problema capitale dell'organo di Governo con competenza esclusiva e con autonomia di bilancio.

Prendo atto ancora con più piacere dell'appendice fatta, interrompendo l'onorevole Guadalupi, nel senso che vi è un impegno di Governo di presentare nel prossimo mese di febbraio, oramai alle porte, un disegno di legge.

Faccio la riserva che ho già fatto prima, nel senso che se, non dico per cattiva volontà, ma per cause indipendenti dalla volontà del Governo, tale progetto non venisse presentato nel tempo previsto, presenteremo una mozione

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

o ci avvarremo di altro strumento parlamentare che sarà ritenuto idoneo affinché il problema si avvii a soluzione.

PRESIDENTE. L'onorevole Dominèdò ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

DOMINÈDÒ. Prendo atto con soddisfazione delle dichiarazioni del ministro, soprattutto in quanto esse costituiscono un chiaro impegno di Governo per dare un maggiore impulso all'aviazione civile, le cui sorti ascendenti sono state sottolineate con tanta efficacia attraverso i dati finali del discorso.

Quindi, io concludo questo dibattito con un atto di fede nel domani dell'aviazione civile italiana.

PRESIDENTE. L'onorevole Berlinguer ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

BERLINGUER. Anziché una risposta orale, io e qualche altro collega abbiamo avuto quasi a domicilio, nel nostro seggio, una risposta scritta dall'onorevole ministro.

PRESIDENTE. Una nuova... prassi molto cortese.

BERLINGUER. Vedrà che non me ne dolgo, signor Presidente. Dirò che per me si è aggiunta anche la cortesia del sottosegretario il quale pochi momenti fa mi ha consegnato *brevi manu* alcune interessanti statistiche. Non mi dolgo affatto di questa procedura che certamente è insolita. Mi duole soltanto, onorevole ministro, di non potermi dichiarare soddisfatto della sua risposta scritta e neanche delle altre sue dichiarazioni che incidono sul problema che io volevo segnalare con la mia interrogazione. Io intendevo infatti cogliere l'occasione dell'ultimo tragico episodio proprio per sottolineare la particolarissima situazione della mia Sardegna, a rappresentare la quale basterebbe dare uno sguardo, o soltanto mentalmente ricordare una carta geografica per le scuole elementari. La Sardegna, ovviamente, non ha comunicazioni ferroviarie. È vero che recentemente (e ne do atto al Presidente del Consiglio e al ministro Campilli) si è provveduto ad uno stanziamento di fondi per navi-traghetto che saranno molto utili all'isola. Ma in sostanza (ed è strano che si debba ripeterlo più volte alla Camera, come noi sardi facciamo) la Sardegna è un'isola. ha le sue esigenze particolari.

Per le comunicazioni marittime, la Sardegna è ancora assoggettata all'esoso monopolio della società Tirrenia e queste comunicazioni marittime sono incontestabilmente insufficienti al numero dei passeggeri. Non passano due o tre mesi che si verificano tumulti alla banchina di Olbia, proprio perché

centinaia e centinaia di viaggiatori, che si sono trascinati fin là da tutta la Sardegna, non trovano imbarco.

Quanto alle comunicazioni aeree, anch'esse sono purtroppo assoggettate al monopolio di società private. E a questo monopolio si vorrebbe adesso associare anche un monopolio straniero, il quale del resto fornisce già gli apparecchi. Purtroppo in Italia la Caproni, la Breda, l'Aeritalia non esistono più, e vi è da sospettare che non esistono più proprio perché davano fastidio alle grandi fabbriche estere.

E vi è ancora in Italia questa singolare situazione: quasi che l'aviazione civile debba essere organizzata e disciplinata nelle prospettive di una guerra imminente, ancora essa dipende dal Ministero della difesa. Le do atto, onorevole ministro, dei suoi propositi — che si sono manifestati anche con concreti disegni di legge — di modificare questa situazione. Non posso dare nessun parere, anche approssimativamente tecnico, sugli apparecchi, sulla loro efficienza, sulla loro sicurezza, particolarmente di quelli adibiti alle linee sarde. Però devo ricordare che nel 1952 quel registro aeronautico di cui ella ha parlato e che rilascia i certificati di navigabilità, stabili che i vecchi apparecchi dovessero essere sostituiti. Nel 1952 (allora ero senatore) vi fu una relazione pregevole del senatore Caron, di parte democristiana...

CARON, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non ho mai detto una cosa del genere!

BERLINGUER. La relazione non si espresse su questo punto, ma essa richiamava l'attenzione del Governo sulle necessità e sull'urgenza di provvedimenti. Ebbene, il 26 gennaio del 1953 si abbatté dai cieli della Sardegna un aereo da trasporto facendo numerose vittime (15 passeggeri e 4 componenti dell'equipaggio), proprio perché — fu accertato — gli si era staccata un'ala. È evidente che si era trascurato di controllarne lo stato di manutenzione. Dicendo ciò, non faccio che ripetere quanto al Senato disse un senatore che oggi non fa più parte del Parlamento e che non era, e non è tuttora, uomo che possa nutrire ostilità verso il Governo: il senatore Sanna Randaccio. Egli fece una vibrata denuncia proprio contro la società che adibiva al servizio apparecchi di questo genere.

Purtroppo, però, le inchieste, le relazioni e i voti del Parlamento a nulla son valsi: non sono valsi ad eliminare le difficoltà che da ogni parte sono state qui denunciate. Il collega Guadalupi ci parlava dei piloti ed è vero che

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

si vuole risparmiare sia sulle loro retribuzioni sia sul loro trattamento di quiescenza, operando in tal modo una selezione che può riuscire negativa nel personale stesso. Mancano inoltre i controlli automatici di sicurezza e la capienza degli apparecchi adibiti alle linee sarde è talmente insufficiente che basta che una squadra di calcio debba venire in Sardegna e ripartirne per escludere qualsiasi altro passeggero. È noto, del resto, che per avere un posto occorre prenotarlo molti giorni prima.

Più che di unificazione, dunque, occorre parlare di nazionalizzazione, soprattutto per le linee sarde. Troppi inconvenienti si sono già verificati, troppo spesso risuona il lugubre squillo di allarme di una catastrofe. Ciò dovrebbe renderci più consapevoli, più responsabili, più animati dal desiderio di affrontare sul serio questo problema.

Ecco perché mi dichiaro insoddisfatto della risposta del ministro ed ho la convinzione che tutta la Sardegna sia insoddisfatta dello stato di cose che ancora si perpetua.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Pirastu ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**PIRASTU.** La mia replica sfuggirà alla alternativa di prammatica di soddisfazione-insoddisfazione, in quanto intendo aprire, porre alcuni problemi la cui soluzione non può attendere la creazione di un nuovo ministero o sottosegretariato. Era da sperare che ella, onorevole ministro, avesse atteso un mese prima di rispondere, non solo per raccogliere informazioni e per entrare in possesso delle conclusioni dell'inchiesta, ma anche per annunciare le misure prese per ovviare agli inconvenienti più gravi.

Credo che tutti siano d'accordo nel ritenere l'ultimo grave incidente come un grave avvertimento e non soltanto come un fatto casuale da dimenticare non appena conosciute le cause. Quell'incidente è l'ultimo di una lunga tragica serie che, per quanto riguarda la L. A. I., è iniziata con la caduta dell'aereo sulla Cagliari-Roma sulle colline di Sinnai ed ha avuto le sue tappe a New York, a Orly e nel Trentino. Tale incidente ripropone il problema generale della nostra aviazione civile nei suoi tre aspetti fondamentali: 1°) le condizioni attuali delle infrastrutture dei nostri aeroporti, primo fra tutti quello di Ciampino; 2°) la situazione attuale delle società italiane concessionarie; 3°) la politica del Governo per potenziare e rendere più sicuro il servizio di trasporto aereo.

È anzitutto da premettere che una cosa sola è fuori discussione per tutti, compresi

coloro che hanno condotto la inchiesta, e precisamente lo spirito di abnegazione, la capacità e la serietà dei piloti e di tutto il personale viaggiante della L. A. I. e dell'altra società. Per quanto riguarda l'ultimo incidente, sarebbe ingeneroso non chiedersi se anche gli errori dei piloti non siano da inquadrare in tutta la situazione generale che dalla società è stata creata al personale viaggiante. Non è un riconoscimento formale che io faccio.

**TAVIANI, Ministro della difesa.** Onorevole Pirastu, nella mia esposizione ho detto che sono stati cambiati i dirigenti all'interno della società.

**PIRASTU.** È stata una misura senz'altro opportuna. Ho viaggiato decine di volte sugli aerei della L. A. I. e posso testimoniare che spesso il peggio è stato evitato proprio per il sangue freddo ed il coraggio dei piloti. Tutto il resto è da discutere. E prima di tutto è da discutere la condizione degli aeroporti e della assistenza al volo. Ella ha escluso, signor ministro, e lo ha escluso anche la inchiesta, che possano essere attribuite all'assistenza al volo responsabilità in merito all'ultimo incidente. Voglio crederlo; ma non si riesce a capire perché l'aeroporto di Ciampino non sia dotato di attrezzature tanto efficienti quanto quelle degli altri aeroporti d'Europa. Io vorrei essere partecipe del suo ottimismo, onorevole ministro; ma numerosi piloti affermano di sentirsi tranquilli, atterrando a Ciampino, solo quando possono atterrare a vista.

Non so se le risulta che non solo mancano gli strumenti più moderni, come il *radar*, ma che quelli che vi sono sono in gran parte vecchi e logori.

Gli strumenti per l'avvicinamento danno spesso indicazioni inesatte. La stessa radio di Ciampino non è fra le più efficienti.

Non molte settimane fa il *DC6* della L. A. I. Vienna-Monaco-Roma con 40 passeggeri non ha potuto atterrare a Ciampino ed è stato costretto ad attraversare il mare per atterrare ad Elmas, dove è effettivamente potuto atterrare non perché vi fosse un'attrezzatura più efficiente, ma perché il cielo era sereno. Avrei forse messo in dubbio o ritenuto esagerate certe notizie se io stesso non avessi fatto amare esperienze. Nell'ultimo avventuroso viaggio che ho compiuto da Elmas a Roma, dopo che il *DC3* si era paurosamente abbassato a meno di 200 metri sul mare, e dopo che per l'abilità e il sangue freddo dei piloti eravamo riusciti a superare la costa e ad avvicinarci a Ciampino, continuammo a

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

volare alla cieca tra le nubi, per quasi un'ora, senza poter atterrare perché il radiofaro di Ciampino non funzionava. E sa perché non funzionava? Perché, essendo interrotta la distribuzione di energia elettrica pubblica, non funzionava il gruppo elettrogeno. Il grande aeroporto internazionale di Ciampino non poteva disporre in quel momento di quel che oggi hanno perfino i cinema della periferia.

Il secondo aspetto del problema riguarda le condizioni della L. A. I., dei suoi apparecchi, la sua organizzazione, il trattamento del suo personale.

Per quanto riguarda gli apparecchi, molti sono d'accordo nel giudicare superati, specie nei viaggi notturni, i DC3. Io comprendo le preoccupazioni del collega onorevole Veronesi di fronte al pericolo che si sottolineino le debolezze di una società italiana che è in concorrenza con altre; ma non si può tacere di fronte a fatti così gravi.

Per quanto riguarda le condizioni di lavoro dei piloti e del personale viaggiante della L. A. I. e gli orari di lavoro e i turni, cito alcuni esempi. Durante l'estate l'equipaggio della linea Roma-Firenze-Venezia ha subito questo turno: partenza da Roma dopo le dieci del mattino, sosta prolungata a Firenze, arrivo a Venezia alle 13,30; partenza alle 14 senza il tempo non dico di riposare ma neanche di far colazione!

L'aereo Roma-Istanbul-Teheran parte da Roma alle 21 e rientra il giorno dopo a Roma alle 18,20 dopo aver fatto sosta a Teheran solo un'ora e mezzo.

L'aereo Roma-Atene-Tel Aviv parte da Roma alle 24, rientra a Roma alle 15 del giorno dopo con una sosta a Tel Aviv di una sola ora.

Si è parlato e si parla di fusione della L. A. I. e dell'Alitalia. Questa non è la soluzione miracolistica, e, da sola, non risolve niente. Noi ci rendiamo conto che le difficoltà non si possono superare con un tocco di bacchetta magica. Però non si può negare che la politica del Governo per il potenziamento dell'aviazione civile fino ad oggi è stata molto miope.

Il ministro ha citato alcune cifre sullo sviluppo dell'aviazione civile. Io ne citerò alcune altre. Risulta con evidenza che allo sviluppo dell'aviazione civile non ha corrisposto un proporzionale sforzo finanziario del Governo.

Questo è il punto che ci interessava; non quello di fare l'esaltazione di ciò che è stato fatto. Si è saliti nel 1955 da 15 milioni di chilometri di volo del 1954 a 18 milioni; si è

passati dai 170 mila passeggeri del 1952 ai 310 mila del 1955, da 24 milioni di tonnellate-chilometro del 1952 a 46 milioni nel 1955. Sarebbe stato naturale attendersi uno sviluppo parallelo degli investimenti da parte del Governo. Invece, cito una sola cifra: nel 1955 su 500 e più miliardi del bilancio della difesa, solo 4 miliardi erano dedicati alla direzione dell'aviazione civile; anche volendo aumentare il numero di questi miliardi con quelli che sono stati spesi, pur non figurando in questa voce precisa, certo si può affermare che la spesa non sia stata proporzionale.

Credo che oggi vi siano delle idee abbastanza chiare sul modo di affrontare il problema. Sotto la direzione dello Stato, sotto la direzione e il controllo di un organismo creato dal Parlamento, staccato dal Ministero della difesa, è essenziale che vi sia uno sforzo finanziario che faccia salire al nostro paese i molti gradini che lo separano dal livello di sviluppo e di progresso delle altre aviazioni civili di tutto il mondo. Solo così potrà rinascere nell'opinione pubblica quella fiducia nel trasporto aereo che è stata gravemente scossa dai luttuosi incidenti degli ultimi anni.

PRESIDENTE L'onorevole Macrelli ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

MACRELLI. Desidero replicare brevemente, tanto più che mi riservo di parlare al momento opportuno, cioè quando dovremo affrontare il complesso problema dell'aviazione civile attraverso la mozione che oggi è già stata preannunciata. La discussione odierna ha servito ad illuminare l'opinione pubblica, e soprattutto la nostra, sulla reale situazione dell'aviazione civile italiana.

È facile comprendere che io presentai l'interrogazione nel momento doloroso in cui arrivò la notizia del penultimo incidente. La presentai anche per un altro motivo. Mi trovavo allora in estremo oriente a rappresentare l'Unione interparlamentare, e incontrando non soltanto diplomatici italiani, ma rappresentanti politici, industriali e commerciali di quei paesi, sentii il rammarico della mancanza nei cieli lontani dei colori dell'ala italiana. Tutti auspicavano che il tricolore italiano, così come accade per mezzo della marina mercantile, arrivasse anche nei paesi dell'estremo oriente.

Mi auguro che i provvedimenti che saranno presi in breve tempo (così, almeno, è negli auspici di tutti) facciano sì che quei voti diventino qualcosa di reale e di utile per la vita italiana.

Ho sentito delle cifre che avevo segnato e che non vorrò ripetere in questo momento.

L'onorevole Pirastu ha detto cose che anche io avevo constatato nelle brevi indagini fatte in questi giorni. Per rimanere nel settore del personale, devo dire che abbiamo dei magnifici piloti i quali hanno affrontato anche il sacrificio della vita, non già per una colpa o per una responsabilità loro, ma per la dura fatalità che purtroppo ha colpito l'aviazione italiana.

Certo è che noi dobbiamo riconoscere che il personale dell'aviazione civile è sottoposto a un lavoro massacrante: si tratta di voli lunghi, che esauriscono ogni possibilità di resistenza fisica. A ciò aggiungete le preoccupazioni di ordine morale e materiale, e allora si comprenderà quale sia lo stato d'animo dei nostri piloti. Trattasi di stipendi — per altri di salari — molto modesti, della mancanza di sicurezza per l'avvenire. Quando costoro cessano dal servizio, ottengono una liquidazione, ma questa parte dal 1947: non si tiene conto degli anni precedenti. Bisogna aggiungere che, se i piloti hanno un fondo di previdenza, mancano però della pensione, cioè di quella cosa che dà sicurezza, tranquillità, serenità agli uomini che hanno la responsabilità del volo e soprattutto quella delle vite loro affidate.

Ora, a tutto questo bisogna provvedere. Non entro in altri particolari. Si è parlato dell'unificazione delle due società, ed io sono perfettamente d'accordo. Si è entrati anche in particolari tecnici: per esempio, si è accennato all'addestramento dei nostri piloti. Al riguardo io ho saputo proprio in questi giorni che i piloti della L. A. I. vengono addestrati in Svizzera. Ho anche saputo che l'Alitalia ha acquistato proprio in questi giorni quello speciale apparecchio chiamato « simulatore », che serve soprattutto per addestrare i piloti in casi di emergenza.

Ora, si è provveduto troppo tardi, dimenticando quelli che sono i doveri e soprattutto le responsabilità che gravano sulle società.

Si è parlato anche dell'autonomia della aviazione civile, e anche su questo siamo d'accordo. Ho sott'occhio una pregevole relazione che attribuisco all'onorevole Caron. Faccio mie molte delle considerazioni di quella relazione, come faccio mie le conclusioni della commissione speciale di indagine nominata per i problemi dell'aviazione civile.

Si parla attualmente di ministero della aviazione civile. Proprio in questi ultimi tempi si è creato il Ministero delle partecipazioni statali; si parla anche del ministero della sanità pubblica: vogliamo creare un terzo

ministero, quello dell'aviazione civile? Certamente si dirà, da parte di certa stampa, che la Repubblica italiana si delizia di troppi ministeri.

Ora, a prescindere da quella che potrà essere la configurazione da darsi a questa direzione unica dell'aviazione civile, io faccio mie le conclusioni di quella relazione, dove si legge: « A seguito di approfondito esame, la Commissione è stata unanime nell'avviso che l'organismo da proporre ai servizi dell'aviazione civile dovrà avere le seguenti caratteristiche essenziali: un proprio bilancio; una organizzazione centrale, periferica con proprio personale; una competenza specifica, piena ed esclusiva su tutte le attribuzioni dello Stato in materia di aviazione civile ».

Ho finito e dichiaro che in gran parte sono soddisfatto della risposta che ha dato l'onorevole ministro. (*Applausi*).

PRESIDENTE. L'onorevole Romualdi ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

ROMUALDI. Tocca a me chiudere questo interessantissimo dibattito sul problema dell'aviazione civile che purtroppo viene al Parlamento marginalmente soltanto quando si parla del bilancio della difesa e, invece, in pieno quando accadono disastri aerei che richiamano brutalmente l'attenzione di tutto il popolo su questo delicato problema della nostra vita.

Nella sua risposta, l'onorevole Taviani ha sottolineato, dividendo in due parti il suo discorso, le conclusioni alle quali è giunta la commissione di inchiesta e ha fatto delle considerazioni, chiamiamole così, di carattere generale, le quali rispondevano verbalmente ai quesiti da noi posti al Governo.

Per quanto riguarda l'inchiesta, io mi riservo di leggere attentamente i documenti che l'onorevole ministro ha dichiarato essere a disposizione nostra presso il segretariato generale dell'aviazione. Debbo tuttavia rilevare che, in contrasto con le nobili parole, alle quali mi associo, che sono state rivolte agli uomini della nostra aviazione civile, ai piloti, la conclusione dell'inchiesta attribuisce la responsabilità del disastro solo ed esclusivamente all'equipaggio. Può darsi che questo risponda alla verità cruda. Tuttavia, dalle conclusioni che sono state lette, dalle considerazioni che sono state esposte dall'onorevole ministro, non risulta affatto che a questa conclusione si sia giunti sulla scorta di dati decisivi e concreti. Ho avuto l'impressione (non voglio mancare di rispetto a coloro i quali hanno condotto l'inchiesta, alla cui coscienza, alla cui capacità io mi

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

inchino) che si sia voluto eccessivamente sottolineare l'efficienza dei servizi e non si sia tenuto conto che, ammesso pure che vi sia stato errore da parte dell'equipaggio, questo errore può essere, deve essere inquadrato in qualche cosa di più importante.

Sta di fatto che un aeroplano parte da Roma con un piano di volo che la commissione dice essere stato totalmente cambiato dall'equipaggio. È davvero strano che un uomo dell'esperienza, della capacità, della responsabilità aviatoria del comandante, abbia cambiato il piano di volo, che è una delle più delicate operazioni che garantiscono la sicurezza del servizio, senza darne avvertimento a Ciampino o agli altri controlli ai quali doveva riferirsi se avesse mantenuto il piano di volo originario che prima della partenza viene firmato e depositato. Sembra veramente strano e singolare tutto questo, e sembra del pari strano e singolare che avendo questo equipaggio fatto un piano di volo, avendolo consegnato a chi di dovere e dovendo chi di dovere avvertire i controlli man mano che l'apparecchio avrebbe dovuto incontrare durante il volo, nessuno dei radiofari che avrebbero dovuto mettersi in contatto con l'apparecchio abbia cercato dove mai fosse questo apparecchio che non si metteva in contatto con loro, come era stabilito. Nessuno l'ha cercato. È partito da Roma ed è andato, anziché ad atterrare alla Malpensa, a sbattere contro le Alpi del Trentino, con centonovanta chilometri di deriva.

Dall'inchiesta pare che questo apparecchio abbia ricevuto un bollettino meteorologico sbagliato. Vedremo dall'esame dei documenti se questo è vero. Tuttavia è singolare che in Italia si sia potuto volare da Roma a Milano senza che alcuno dei servizi a terra, che dovrebbero garantire la sicurezza di volo, si sia preoccupato di chiedere dove era andato l'apparecchio.

Dico questo non per giustificare questi eroi della nostra aviazione civile — che non hanno bisogno di essere qualificati — ma per dirmi scettico sulla efficienza dei nostri servizi a terra, che costituiscono uno degli aspetti più deficienti della nostra organizzazione aviatoria.

La realtà è che il traffico aereo si è enormemente sviluppato. Dobbiamo darne atto all'attività delle due società, delle quali si è detto malissimo, ma alle quali tuttavia dobbiamo far risalire quanto ha portato al potenziamento dei nostri trasporti aerei. Ma di pari passo non ha proceduto l'organizzazione, che è compito degli organi amministrativi

dello Stato e del Governo. È un po' accaduto quel che è avvenuto per i trasporti automobilistici: formidabile sviluppo di traffico, enorme numero di macchine, di automezzi, di autocarri, di *pullman*, ma le strade sono rimaste quelle che erano vent'anni fa. La aviazione ha potenziato le sue possibilità, ha allargato il suo respiro, ha ingigantito i chilometri percorsi, il numero dei passeggeri trasportati, ma tutto è rimasto praticamente allo stato del 1940.

I campi di aviazione sono quasi totalmente inefficienti, onorevole ministro. Perché i *DC 3* continuano a volare? Essi sono dei buoni apparecchi, ai quali assolutamente non può attribuirsi né questa né altra disgrazia. Tuttavia sono apparecchi superati, come hanno riconosciuto tutti, non oggi, ma tre, quattro e anche cinque anni fa. Non si può sostituire il *DC 3* con altro tipo di apparecchio più moderno perché non si sa dove farlo atterrare. Diciamo le cose come sono, sia per essere sinceri, sia per contribuire a creare qualche cosa di positivo. Altri tipi di apparecchi potrebbero atterrare soltanto su tre o quattro nostri aeroporti. È un po' poco. Nessun aeroporto, salvo forse quello di Caselle, è in grado di garantire un efficiente servizio di guida per l'atterraggio strumentale. A Ciampino gli apparecchi *radar* non funzionano, onorevole ministro, perché non abbiamo personale specializzato che in scarso numero. Questo è il lato veramente gravissimo che ella non ha toccato; questa è la tragedia dell'aviazione civile, che si riassume nella mancanza di un'industria aeronautica, che il Governo ha incoscientemente distrutto, mancanza che ci impedisce di avere personale specializzato, tecnici e meccanici preparati in numero sufficiente, mentre gli uffici di studio sono smobilitati; in pratica lo stesso personale di volo non è in condizioni di prepararsi.

Onorevole ministro, i nostri apparecchi oggi sono guidati da coloro i quali hanno appreso l'arte del volo vent'anni fa. I più giovani hanno superato i quarant'anni. Occorre rendersi conto che le leve nuove mancano. Non vi sono scuole. Il Governo non ha pensato che volendo sviluppare un'aviazione civile occorreva attrezzarsi per la preparazione. Come si fa per i marittimi. Una scuola per preparare i capitani di volo, i piloti, per preparare gli aviatori che una volta uscivano dalla scuola militare, ed oggi non si preparano più perché noi non abbiamo l'aviazione da bombardamento, la sola scuola che in mancanza di istituti civili permetterebbe di pas-

sare agevolmente alla guida dei grandi apparecchi di linea. Abbiamo dei piloti che sono ottimi quando ci si vede, che sono i più bravi del mondo, senza confronti, quando possono tenere e sentire l'apparecchio con le loro braccia, orientarsi secondo quel che possono vedere con gli occhi; ma, salvo taluni veramente eccellenti, occorre dire che generalmente i nostri piloti non sono altrettanto addestrati per l'orientamento strumentale.

Occorrono quindi soprattutto scuole. Il Governo deve fare una politica per l'aviazione civile, deve creare adeguati organi amministrativi che si interessino di quanto occorre, come è in tutti i paesi; un organo amministrativo tecnico che si interessi naturalmente della scuola e dell'assistenza in volo, che metta a disposizione tutti i ritrovati della tecnica, che consigli, che orienti, che studi e solleciti il potenziamento dell'industria aeronautica. Poi ci vuole naturalmente l'altra branca, che controlli e curi le società, le concessioni, si assicuri che le società sono organizzate bene e svolgono il loro lavoro nell'ambito degli ordinamenti o delle norme dell'O. A. C. I. per ciò che concerne il regolamento e la sicurezza del volo internazionale. Ecco perché le responsabilità esistono. Responsabilità che investono il piano generale della nostra politica aeronautica. Io le chiesi un tempo — si ricorda, onorevole ministro? — che le due società fossero unificate. Mi sembrava e mi sembra ancora che unendole si possa ridurre almeno in parte il grosso fardello delle spese generali. Tuttavia non è questo il problema. Le due società possono esistere. Sta all'amministrazione del Governo, alla capacità del Governo di regolare la vita delle società, di non metterle in una concorrenza che può andare a detrimento della sicurezza, di dare a queste società i giusti indirizzi, e di esercitare su di loro quei controlli di carattere tecnico, amministrativo ed anche di indirizzo generale di cui le società hanno assoluto bisogno.

Ho finito. Vorrei soltanto ricordare a noi stessi, che ci interesserebbe di portare il nostro contributo al progetto per il tipo di organismo autonomo al quale dovrebbero essere affidate le cure dell'aviazione civile, che in altri paesi questo organismo dipende addirittura dalla Presidenza del Consiglio, dipende da massimi organi dello Stato, perché in questo campo vi sono problemi di estrema delicatezza che devono essere risolti con prontezza e autorità. Ed è per questo che mentre mi dichiaro favorevole ad un alto

commissariato affidato, ad esempio, alla Presidenza del Consiglio, sono contrario all'idea di sottoporre questo futuro organismo alla marina mercantile, la quale ha già a sufficienza lavoro da svolgere e che non dà nessuna garanzia tecnica di poter svolgere agevolmente il delicatissimo compito.

Ecco perché non posso essere sodifatto della risposta.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento delle interpellanze e delle interrogazioni all'ordine del giorno.

### Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

GUERRIERI, *Segretario*, legge:

#### *Interrogazioni a risposta orale.*

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere cosa intenda fare allo scopo di impedire che la « Scala » di Milano venga a trovarsi in condizione di non poter più svolgere la sua preziosa attività in dipendenza della preannunciata riduzione dei contributi statali agli enti lirici.

« Se ciò accadesse, si dovrebbero registrare conseguenze tanto gravi da incidere, forse irrimediabilmente, sul patrimonio artistico e culturale del nostro paese; per di più, in aperto contrasto con la norma, di cui all'articolo 9 della Costituzione della Repubblica.

(3113) « BUZZELLI, SCOTTI FRANCESCO, CAVALLOTTI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri — vivamente allarmati dalle notizie che annunciano la possibile prossima riduzione dell'attività di alcuni dei nostri massimi enti lirici causa la insostenibile situazione economica in cui si sono venuti a trovare in conseguenza della caotica politica seguita dal Governo in questo settore, di fronte alle gravissime conseguenze di carattere sociale e culturale che ne deriverebbero — per conoscere:

1°) quali misure si stiano adottando per sanare le situazioni di emergenza venutesi a creare;

2°) quando e come si intenda finalmente sottoporre al Parlamento i provvedimenti organici atti a creare le condizioni per favorire

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

il sano sviluppo di tale fondamentale settore della cultura italiana.

(3114) « ALICATA, BARBIERI, FLOREANINI GISELLA, GIANQUINTO, GORRERI, GRASSO NICOLOSI ANNA, MARILLI, SCOTTI FRANCESCO, VIVIANI LUCIANA, CAPALAZZA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere per quali motivi la prefettura di Ascoli Piceno non abbia ancora adottato alcun provvedimento nei confronti del sindaco di Belmonte Piceno, nonostante le denunce di gravi irregolarità da gran tempo presentate a suo carico da vari consiglieri comunali.

« Tali denunce riguardavano »

1°) il fatto che il sindaco, senza alcuna deliberazione degli organi amministrativi e tecnici del comune, abbia stabilito di far versare a circa 90 capi famiglia una quota per un complessivo ammontare di lire 1.575.000 per la costruzione di linee elettriche a bassa tensione per allaccio di utenti privati nella zona Colle Ete, Castellarso Ete, Colle Tenna, Castellarso Tenna (lettera in data 25 gennaio 1956). Le singole quote venivano poi riscosse a mezzo della guardia comunale e versate in un libretto postale intestato al sindaco *pro tempore*. I lavori invece non sono stati eseguiti e il libretto (n. 00642) risulterebbe estinto. La prefettura di Ascoli Piceno venne informata del fatto fin dal luglio 1956 mediante esposto di un consigliere comunale. A tutt'oggi non risultano presi provvedimenti;

2°) l'aver il sindaco appaltato i lavori di impianto di energia elettrica per lire 5.950.000 e di riparazione del cimitero per lire 500.000 senza che l'istituto mutuante abbia emesso decreto di concessione del mutuo. In proposito è da considerarsi se non convenga ora sospendere la richiesta del mutuo stesso, in quanto la società elettrica dovrebbe condurre in proprio l'energia nelle frazioni. Ciò sgraverebbe il comune di un grave onere, mentre la popolazione potrebbe ugualmente usufruire dell'energia elettrica;

3°) l'aver il sindaco commissionato, senza consultazione del consiglio comunale e senza licitazione, dei mobili per la farmacia;

4°) l'aver concesso uso gratuito di energia elettrica, prelevata dalla rete di illuminazione pubblica, a un forno gestito da un privato cittadino;

5°) non aver provveduto a far deliberare entro il 1° agosto 1955 la tariffa dell'imposta sul bestiame ponendo in riscossione il rela-

tivo ruolo con le tariffe dell'anno precedente.

« L'interrogante chiede quindi di conoscere il perché del ritardo nell'accertamento dei fatti e nell'adozione dei provvedimenti legalmente necessari.

(3115)

« CORONA ACHILLE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, al fine di conoscere — perfettamente consapevole della delicatezza del rilievo e pur rispettoso di determinazioni certamente ispirate da meditati criteri — se gli consti il rinnovato dato statistico dal quale risulta che, ancora una volta, nel concorso per i posti di magistrato di Corte di appello — indetto con decreto ministeriale 2 gennaio 1956 — il distretto della Corte di Milano non ha avuto che due vincitori con allarmante sproporzione rispetto ad altri distretti, onde non può non avvertirsi la stranezza della inferiore qualità, che dovrebbe dedursi, nei magistrati del secondo tra i più cospicui centri giudiziari, il foro di Milano, testimoniando la valentia e lo spirito di sacrificio dei suoi magistrati che dovrebbero pensarsi, universalmente, tra i più degni perché chiamati ad esercitare la loro funzione e missione nella più dinamica città d'Italia dove, perché tale, anche più varie e più vaste debbono presentarsi le dispute giuridiche e le complesse vicende giudiziarie.

(3116)

« DEGLI OCCHI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per sapere se risponda a verità che il terreno demaniale, dove era situata la polveriera in località Pangalia (La Spezia), è stato alienato o dato in concessione alla Società « Cantieri San Benedetto ».

« Si chiede chi sono i componenti responsabili di detta società, con quale rogito è stata costituita la società stessa, a quanto ammonta il suo capitale e presso quale camera di commercio essa è iscritta.

(3117)

« DUCCI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere quali provvedimenti intenda adottare affinché nella provincia di Reggio Calabria sia rispettato il diritto di riunione dei cittadini, sancito dalla Carta costituzionale e continuamente violato dal questore in danno del partito comunista, specie in occasione del 36° anniversario della costituzione dello stesso partito, la cui celebrazione, vivamente attesa dai lavoratori, è stata vietata non per ragioni di ordine pub-

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

blico, come pretestualmente è stato asserito, ma in odio alla corrente politica che tempestivamente e regolarmente l'aveva annunciata per tutta la provincia e per il capoluogo.

« Inoltre quale provvedimento intenda adottare nei confronti del maresciallo dei carabinieri di Taurianova, il quale, in un comizio di carattere sindacale, tenuto in quel centro il 20 gennaio 1957, arbitrariamente ed abusivamente discriminando l'oratore di corrente comunista, segretario della camera confederale del lavoro di Reggio Calabria, da quello di corrente socialista, impediva al primo di parlare, violando apertamente il diritto alla parola, sancito dalla Costituzione e dalla stessa legge di pubblica sicurezza.

« L'interrogante fa rilevare che una sì aperta violazione della legge sindacale, non solo contrasta con le continue dichiarazioni del Presidente del Consiglio dei ministri in sede programmatica e del ministro interrogato in sede di discussione del bilancio, ma anche rivela, qualora non sarà provveduto a ristabilire la legge, lo spirito di rappresaglia governativa messa in atto in obbedienza alla volontà reazionaria della parte più retriva della classe dominante di quella provincia e del paese contro il partito comunista italiano.

(3118)

« MUSOLINO ».

*Interrogazioni a risposta scritta.*

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere:

se gli consti che la legge 1° luglio 1955, n. 565, concernente l'estensione dei benefici di natura combattentistica a favore del personale dipendente da tutti gli enti e gli istituti di diritto pubblico, è rimasta priva di ogni effetto, sebbene il termine previsto per la sua applicazione sia ormai scaduto da circa un anno;

se gli consti che il Ministero del tesoro, dopo dieci mesi di ponderato esame, ha, di recente, rigettato il regolamento predisposto dal consiglio di amministrazione dell'I.N.A.I.L. per l'estensione dei benefici in questione ai propri dipendenti, sebbene detto regolamento avesse ottenuto — a quanto pare — l'approvazione del Ministero del lavoro, organo tutorio dell'I.N.A.I.L.;

se gli consti che una interpellanza dell'onorevole Butté, concernente l'applicazione della legge da parte degli istituti di credito di diritto pubblico e delle Casse di risparmio,

inviata al Ministero del tesoro sin dal dicembre 1955, è rimasta senza risposta;

se gli consti che la legge non è stata integralmente applicata da quegli enti che, come la Società autori ed editori, sono soggetti alla vigilanza della stessa Presidenza del Consiglio;

se gli consti che, a tutt'oggi, è rimasto inascoltato un appello rivolto dagli ex combattenti della Banca d'Italia alla Presidenza del Consiglio dei ministri ed al Ministero del tesoro perché « richiamino l'amministrazione della più importante banca nazionale alla stretta osservanza di un dovere giuridico ed ad una maggiore sensibilità verso una categoria benemerita »;

se non consideri gravemente lesiva del prestigio del Parlamento e della dignità del popolo sovrano l'evidente carenza del potere esecutivo davanti alla sistematica e continuata violazione di una legge che consacra il buon diritto di chi ha servito la Patria in armi, e non ritenga, quindi, di dover energicamente intervenire per porre fine, al più presto, a questo increscioso stato di fatto.

(24059) « ALMIRANTE, ANFUSO, ROBERTI, INFANTINO, FORMICHELLA, NICOSIA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro degli affari esteri, per sapere — in relazione alle dichiarazioni rese il 18 gennaio 1957 alla Camera dallo stesso ministro (*Resoconto sommario* n. 517, pagina 3), secondo cui « alla fine del periodo transitorio le prestazioni di servizi da parte di cittadini di un paese membro (ad eccezione delle cariche pubbliche) potranno avvenire liberamente negli altri paesi del mercato comune » — se tale affermazione significa che è stata prevista anche la equipollenza dei titoli di studio e relative abilitazioni professionali.

(24060) « BARTOLE, FRANCESCHINI FRANCESCO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per prospettargli ancora una volta la necessità, ormai indilazionabile, di porre in esecuzione i lavori di assestamento e restauro dello storico tempio matildico di Pieve di Trebbio (Appennino modenese), monumento nazionale, secondo perizia effettuata dal Provveditorato alle opere pubbliche per l'Emilia.

« Le attuali condizioni dell'insigne monumento inducono l'interrogante a sollecitare dalla comprensione del ministro precisi affi-

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

damenti che verrà finalmente posto mano ai lavori non oltre la primavera del 1957.

(24061)

« BARTOLE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere le ragioni per le quali il decreto definitivo, relativo all'edificio scolastico per la spesa di lire 23.856.000 (legge n. 589) — decreto già in corso sin dall'ottobre 1956, secondo comunicazione n. 20755 del 31 ottobre 1956 da parte del sottosegretario senatore Caron — non è stato ancora firmato e restituito per le ulteriori incombenze al comune di Castelnuovo di Farfa (Rieti).

(24062)

« BERNARDINETTI ».

« La sottoscritta chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere per quali motivi i lavori di costruzione della strada Giovi-Montena del comune di Salerno, per la quale a suo tempo furono stanziati 14 milioni, siano stati sospesi.

« La interrogante richiama l'attenzione del ministro sulla opportunità di completare la strada in parola, che oltre a valorizzare dal punto di vista turistico una zona della città di Salerno, risolverebbe, almeno in parte, il problema della disoccupazione nella frazione di Giovi.

(24063)

« MATARAZZO IDA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri dei lavori pubblici e della marina mercantile, per conoscere se intendono disporre che i lavori di escavazione avanti al pontile di Ischia siano eseguiti con accorgimenti tali da non imporre la sospensione degli approdi.

(24064)

« RICCIO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri della difesa e dell'interno, per sapere se non ritengano opportuno di accogliere le reiterate istanze dei militari e graduati dell'Arma dei carabinieri e del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza di potere esercitare lo sport della caccia e della uccellazione allorquando essi si trovino in licenza e fuori del territorio dove prestano servizio (cioè alle stesse condizioni cui vanno soggetti gli ufficiali di polizia giudiziaria), eliminandosi così la ingiusta discriminazione stabilita dall'articolo 70 del testo unico delle norme per la protezione della selvaggina e per l'esercizio della caccia, approvato con legge 5 giugno 1939, n. 1016. Oltre tutto, se ne avvantaggerebbe

anche l'erario, che verrebbe a riscuotere la tassa per la concessione della licenza di caccia.

(24065)

« BARTOLE ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri della difesa e della pubblica istruzione, per conoscere se intendono rivolgere un pubblico encomio al direttore, ai professori, al personale tutto del Collegio militare Nunziatella di Napoli, per l'altissima educazione, militare e civica, impartita agli allievi secondo i principi nuovi della Costituzione italiana.

(24066)

« RICCIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere se e quando avranno inizio i lavori del secondo gruppo della Ferrovia circumflegrea, essendo urgente il loro completamento e vivace l'attesa di quelle popolazioni.

(24067)

« RICCIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'industria e del commercio, sulla fabbrica I.T.E.R. in via Agnano a Napoli di recente costruzione con i finanziamenti previsti dalle leggi a favore del Mezzogiorno,

sul numero di dipendenti (40) contro le centinaia previsti e sul fatto che da circa 3 mesi anche i pochi che lavorano sono senza paga.

(24068)

« MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere i motivi per i quali il comitato per le pensioni privilegiate ordinarie non ha ancora emesso il proprio parere sulla pratica di pensione riguardante l'ex militare Gambino Emanuele di Paolo, classe 1918, da Palermo, inviatagli dal Ministero della difesa-esercito fin dal maggio 1955.

(24069)

« CUTTITTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere i motivi per i quali il comitato per le pensioni privilegiate ordinarie non ha ancora emesso il proprio parere sulla pratica di pensione riguardante l'ex militare Canale Antonino fu Michele, da Palermo, inviatagli dal Ministero della difesa-esercito il giorno 7 febbraio 1956.

(24070)

« CUTTITTA ».

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere il motivo per il quale la direzione generale delle pensioni di guerra non ha ancora provveduto a far pervenire alla Corte dei conti il fascicolo degli atti amministrativi riguardante la pratica di pensione diretta dell'ex militare Accardo Isidoro fu Giuseppe (posizione 1388381) richiestole fin dal marzo 1956.

(24071)

« CUTTITA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per sapere quale fine abbiano fatto le 16.000 lire dell'indennità conferita al combattente Camesasca Angelo, da Barzanò (Como), per infermità contratta per cause di guerra.

« Al Camesasca venne riconosciuto tale diritto con decreto ministeriale n. 6023875 del 6 ottobre 1954.

« La Ragioneria, con la rapidità che le è tradizionale, ha emesso il mandato di pagamento il 20 dicembre 1955.

« Il Camesasca al 20 novembre 1956 non aveva, e non ha a tutt'oggi, percepito tale somma.

« L'interrogante chiede di sapere se il ministro crede opportuno un viaggio di persona del Camesasca a Roma per un diretto sollecito pagamento delle 16.000 lire, che equivalgono a due anni di pensione.

(24072)

« INVERNIZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se non ritiene opportuno intervenire per rivedere il piano di trasformazione dei terreni di terzo residuo di proprietà dei fratelli Pavoncelli, in agro di Cerignola (Foggia).

« Su tali terreni, da molto tempo trasformati a vigneto, da anni sono insediati 171 quotisti i quali, secondo il piano di trasformazione concordato tra l'Ente di riforma di Puglia e Lucania ed i proprietari, dovrebbero essere sostituiti da poche unità di contadini.

« Su istanza dei proprietari la magistratura ha già ordinato l'uscita dei suddetti quotisti dai terreni, il che ha provocato viva apprensione e grave malcontento.

« Al grave inconveniente si potrebbe ovviare concordando un diverso piano di trasformazione, il quale permetta la quotizzazione dei terreni invece del loro appoderamento.

(24073)

« MAGNO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere — anche in relazione a una risposta a suo tempo data in argomento a una interrogazione del collega Baltaro e dell'interrogante — se non ritiene di intervenire affinché l'Ente nazionale risi cessi di corrispondere « accenti » ai piccoli risicoltori per la quantità di risone prodotta al di fuori dei suoi schemi di ridimensionamento della risaia, ma corrisponda il loro prezzo pieno e ciò per considerazioni generali sul problema e particolari sul colpevole ritardo con cui venne disposto il ridimensionamento, considerazioni tanto note ed ovvie che pare perfino non necessario qui ripeterle.

(24074)

« ORTONA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, in merito alla necessità di munire di luce elettrica la stazione ferroviaria di Ascoli Satriano e di restaurarne i locali, che sono in istato di grave abbandono.

« Fa presente che tale stazione, situata a soli tre chilometri da un importante centro abitato, è l'unica, della linea ferroviaria Foggia-Potenza, ancora priva di luce elettrica, la mancanza della quale è causa di grave disagio per i viaggiatori e spesso di infortuni.

(24075)

« MAGNO ».

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

a) il contenuto delle disposizioni date all'ispettorato del lavoro di Bari e Lecce in merito alla terza condizione prevista dalla circolare n. 44603/AF/IV. 1107 del 30 maggio 1949 relativa alla gestione degli assegni familiari nei confronti delle carovane barocciari. Ciò con riferimento alla lettera n. 28-1935-AF. IV 1107 del 28 luglio 1950 diretta alla C.I.S.L.,

b) se non ritenga opportuno comunicare anche all'ispettorato di Napoli quanto precisato ai suddetti di Bari e Lecce;

c) se la terza condizione della circolare di cui al precedente punto a) possa ritenersi sodisfatta quando le carovane barocciari ripartiscono il ricavato della loro attività secondo le norme della lettera circolare 23/39120-AF-IV-1107 del 26 aprile 1950 riguardante le cooperative della piccola pesca.

(24076)

« COLASANTO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale e dell'industria e commercio, per sapere se sono

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

a conoscenza che la società « La precisa » di Napoli ha licenziato le donne maritate per non applicare la legge sulla protezione della maternità e minaccia di licenziamento gli operai che intendono valersi del diritto di sciopero.

« Chiede ancora di sapere se e come si intende non far eludere e far applicare anche da questa ditta le leggi dello Stato italiano.

(24077)

« COLASANTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se non ritenga umanamente opportuno, in seguito all'approvazione degli aumenti delle pensioni per gli statali, secondo la legge-delega, con decorrenza dal 1° luglio 1957, promuovere un provvedimento che accordi un anticipo, sia pure limitatamente ai pensionati statali di età più avanzata, in considerazione dei disagi e delle esigenze maggiori, specialmente lungo la stagione invernale.

(24078)

« CUCCO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere come sono stati assicurati i servizi di pertinenza alla funzione di ufficiale di governo, e quindi ricadenti sotto il controllo dei poteri dello Stato, presso il comune di Castoreale (Messina) dove il 27 maggio 1956 si sono svolte le elezioni amministrative senza che, a tutt'oggi, il consiglio comunale eletto sia riuscito ad eleggersi il sindaco e la giunta; come, in conseguenza, sia potuto rimanere in carica un sindaco scaduto; e se non intende intervenire, per la parte di sua competenza, per il rispetto della legalità.

(24079)

« DANTE ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri del tesoro e dei trasporti, per conoscere per quali ragioni non si è ancora provveduto al conglobamento dell'assegno integrativo (di cui al decreto del Presidente della Repubblica 4 febbraio 1955, n. 23) in favore degli assuntori ferroviari di stazione, di fermata e di passaggio a livello, e ciò in applicazione della legge 14 febbraio 1949, n. 40.

(24080)

« AMENDOLA PIETRO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere:

1°) qual è stato l'andamento delle dichiarazioni annuali dei redditi nel comune di Nocera Inferiore;

2°) qual è stato, nell'ultimo quinquennio, il gettito, complessivo e distinto fra le principali voci, delle entrate dell'erario provenienti sempre dal comune di Nocera Inferiore.

(24081)

« AMENDOLA PIETRO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ritenga opportuno accogliere la domanda presentata dalla amministrazione comunale di Pollutri (Chieti) per ottenere il contributo dello Stato, previsto dalla legge 3 agosto 1949, n. 589, sulla spesa di lire 10.000.000 necessaria per la costruzione del mattatoio comunale.

« La costruzione della suddetta opera si appalesa particolarmente necessaria in un centro di notevole importanza come Pollutri, sino ad ora totalmente sprovvisto di un locale di mattazione con i conseguenti gravi inconvenienti di ordine igienico e amministrativo.

(24082)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato della pratica relativa alla approvazione della variante al progetto esecutivo della strada per l'allacciamento delle frazioni « Morandici e Pallano » del comune di Villalfonsina (Chieti).

« L'approvazione della suddetta variante ha carattere di particolare urgenza in quanto un ulteriore ritardo nella approvazione finirebbe con il rendere necessaria la sospensione dei lavori in corso con sicuro pregiudizio alle opere già eseguite e non completate del tratto non interessato dalla variante.

(24083)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se non ritenga opportuno disporre il sollecito finanziamento della strada di bonifica Casalanguida-Cornice, richiesto dal consorzio di bonifica del Sangro-Aventino.

« Il progetto relativo (lotto 73), la cui esecuzione risponde ad una vecchia e vivissima attesa delle popolazioni interessate, è stato trasmesso dal provveditore alle opere pubbliche di Aquila al Ministero dell'agricoltura e delle foreste in data 13 luglio 1956 con n. 3268.

(24084)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se nel programma di costru-

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

zioni di alloggi di tipo economico e popolare, previste dalla legge 11 dicembre 1952, n. 2521, per i dipendenti del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, siano previste costruzioni per detto personale nei centri di Chieti e di Vasto, nei quali il personale è esposto a particolari condizioni di disagio per la grave crisi edilizia in atto.

(24085)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, allo scopo di conoscere lo stato della pratica relativa alla costruzione della strada di servizio in sinistra Trigno dalla confluenza del Treste alla costruenda traversa San Martino (progetto 2073) che da tempo dovrebbe essere stata rimessa ai competenti organi della Cassa dal consorzio di bonifica in sinistra Trigno e del Sinello.

(24086)

« GASPARI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa per conoscere che cosa vi sia di vero e di fondato nei sottovoci insistenti che il suo dicastero si appresterebbe a sopprimere il distretto militare di Reggio Calabria.

« Nell'affermativa, lo depreca, per il fatto che 196 comuni della detta provincia, per la maggior parte alpestri e che già sono esposti ad estremo disagio per provvedersi di quei tanti documenti militari, quali possono occorrere ad una popolazione che dette notoriamente il maggior contingente di combattenti a tutte le guerre, vedrebbero quel disagio ingigantito se dovessero rivolgersi ad altro ufficio regionale.

(24087)

« GERACI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere quali motivi abbiano determinato l'emanazione della circolare n. 3270 in data 19 ottobre 1956, con cui si privano gli insegnanti incaricati idonei ed abilitati delle scuole medie che non hanno chiesto riconferma, già in servizio nell'anno scolastico 1955-56, del godimento del trattamento economico a partire dal 1° ottobre contrariamente alla prassi seguita finora dal Ministero della pubblica istruzione, secondo la quale esso considerava il diritto alla retribuzione dal 1° ottobre; considerando che:

1°) gli insegnanti idonei ed abilitati, secondo lo stato giuridico dei professori non di

ruolo, legge 19 marzo 1955, n. 160, ricevono un incarico annuale, che può essere confermato su domanda;

2°) che l'istituto della conferma, secondo detta legge e le ordinanze ministeriali 13 aprile 1956 e 27 luglio 1956, contempla solo una priorità di ordine di nomina per l'incarico e non incide sul trattamento economico;

3°) che quest'ultimo non avrebbe dovuto subire variazioni, per ora, in quanto la circolare n. 3270 è stata emnata solo dopo l'inizio dell'anno scolastico 1956-57, quando ai professori non di ruolo non era stato precisato l'obbligo di chiedere la riconferma nella cattedra tenuta nel 1955-56; e cioè, se detta circolare fosse stata emessa contemporaneamente alle ordinanze sopraddette, gli insegnanti interessati avrebbero avuto modo di regolarsi in proposito, come è nel loro pieno diritto.

(24088)

« MARANGONE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ritenga di mettere sollecitamente a disposizione del consiglio di amministrazione dell'Istituto autonomo case popolari di Reggio Calabria delle maggiori somme perché la legge 9 agosto 1954, n. 640, tendente alla eliminazione delle case malsane, abbia quella più ampia applicazione che l'interrogante più volte ebbe a richiedere alla Camera in sede di discussione del bilancio dei lavori pubblici. Quel consiglio di amministrazione, infatti, certo per scarsità di somme, ha ripartito recentemente lire 170 milioni trascurando dei paesi, come per esempio Cosoleto, in cui un grandissimo numero di famiglie vive ancora in catapecchie, alcune delle quali per la loro pericolosità dovettero essere sgombrate.

(24089)

« GERACI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della marina mercantile, per conoscere se, tra le linee sovvenzionate, delle quali si parla di soppressione, non vi sia per avventura la quindicinale n. 33 della società « Tirrenia », Venezia-Genova, con scalo a Reggio Calabria.

« Nell'affermativa, la scongiura, richiamando il ministro sull'ingente danno che ne deriverebbe al traffico marittimo della città nel settore del commercio, dell'industria e dell'agricoltura e, in modo particolare, ad alcune categorie di lavoratori.

(24090)

« GERACI ».

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere se non ritenga opportuno provvedere con un disegno di legge di iniziativa governativa per quei ciechi civili, affetti da cataratta e quindi recuperabili, ma impossibilitati a provvedere da sé per ragioni economiche, acché l'Opera nazionale competente, dopo i dovuti accertamenti, assuma sui fondi di erogazione il carico della cura nei vari policlinici per coloro che non sono assistibili dall'Istituto nazionale assistenza malattie (I.N.A.M.) in quanto non assicurati a loro tempo.

« Ciò in conseguenza dello spirito della legge 9 agosto 1954, n. 632, che concede l'assegno vitalizio ai ciechi civili e dalla risposta negativa al quesito posto dall'Opera nazionale per l'estensione della concessione di assegno ai ciechi, tali per cataratta.

(24091)

« MUSOLINO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri degli affari esteri e del lavoro e previdenza sociale, per sapere quali iniziative abbiano preso o intendano prendere per garantire ai lavoratori italiani emigrati in Svizzera il godimento delle prestazioni previdenziali dopo il loro rientro in Italia, in relazione al fatto che l'imprenditore svizzero è tenuto a versare i contributi che darebbero diritto al lavoratore di fruire delle prestazioni previdenziali in Svizzera.

(24092)

« ROSINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere quale sia lo stato della pratica di pensione di guerra di Galassi Olindo padre del partigiano Aldo deceduto per fatti di guerra fin dal 1944. (Indiretta partigiani).

(24093)

« MARABINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere se non intenda provvedere affinché venga liquidato l'assegno di previdenza, con relativi arretrati, concesso con decreto ministeriale n. 10112745 fin dall'agosto 1955 all'invalido Sini Francesco fu Francesco, classe 1885, posizione 511973, certificato d'iscrizione 860224.

(24094)

« POLANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere se non intenda provvedere affinché venga effettuato il pagamento dell'assegno di previdenza, con i rela-

tivi arretrati, concesso con decreto ministeriale n. 1032083 dell'8 agosto 1956 all'invalido della vecchia guerra 1915-18 Ruiu Antonio fu Antonio, posizione n. 454858.

(24095)

« POLANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici e il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per conoscere quando intendano stanziare i fondi necessari per il completamento della strada Brossasco (Cuneo) frazione Gilba dove, a 1500 metri sul livello del mare, vivono circa 1000 abitanti sprovvisti di strada e perciò isolati nei mesi invernali a causa delle nevicate.

« L'opera, già iniziata con la legge n. 647, è da anni sospesa per esaurimento dei fondi.

« L'interrogante reclama un pronto intervento vivamente atteso dalle popolazioni interessate come atto di doverosa solidarietà e come elemento capace di apportare condizioni di vita meno disagiate e più consentanee alle esigenze dei tempi.

(24096)

« BIMA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ritenga necessario disporre la costruzione di quattordici alloggi per il comune di Palizzi in conseguenza della distruzione di altrettante case per il violento ciclone scatenatosi su quel centro il 1° novembre 1956.

« La legge 9 agosto 1954, n. 640, che opera per le case malsane dovrebbe essere applicata in questo caso in quanto le case distrutte in realtà erano dei veri tuguri come è stato accertato dal Genio civile di Reggio Calabria.

(24097)

« MUSOLINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'industria e del commercio, per sapere se è a conoscenza del fatto che da oltre un anno l'U.N.E.S. si rifiuta di fornire l'energia elettrica ad un'importante zona periferica del comune di Teramo (Villa Pavone, Cartecchio, Collalterato Basso e cimitero cittadino) provocando danni e disagi, facilmente intuibili, alla popolazione interessata,

per conoscere inoltre quali provvedimenti il ministro intende adottare nei riguardi della detta U.N.E.S. affinché receda dalla sua posizione che denuncia chiaramente un orientamento tendente ad anteporre illegittimi interessi di parte a quelli di una intera collettività.

(24098)

« DI PAOLANTONIO ».

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, onde voglia prendere in benevole considerazione la domanda a suo tempo trasmessa dal comune di Castello di Seravalle (Bologna) perché gli sia concesso un cantiere di lavoro per disoccupati, per completare una strada, che darebbe lavoro a 30 operai per un certo periodo di tempo.

« Trattasi di un comune nel quale l'esodo della popolazione verso la città di Bologna si accentua ogni giorno di più, appunto per mancanza di lavoro.

(24099)

« MARABINI ».

**PRESIDENTE.** Le interrogazioni ora 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.

**La seduta termina alle 21.**

*Ordine del giorno per la seduta di domani.*

*Alle ore 16:*

1. — *Svolgimento della proposta di legge:*

CAPPUGI ed altri: Istituzione del ruolo degli autisti in servizio presso le Amministrazioni dello Stato (2499).

2. — *Discussione dei disegni di legge:*

Conversione in legge del decreto-legge 14 dicembre 1956, n. 1363, concernente la riduzione da 42° a 40° alcoolici del limite minimo di gradazione reale a 15° C per le acquaviti di cui alla tabella (voce ex 200-a) allegata al decreto presidenziale 14 luglio 1954, n. 422, e la riduzione del dazio doganale per le macchine rotative a rotocalco per la stampa di giornali e di altre pubblicazioni periodiche (2615) — *Relatore:* Roselli;

Conversione in legge del decreto-legge 14 dicembre 1956, n. 1362, concernente la proroga dal 1° dicembre 1956 al 30 novembre 1957 della sospensione del dazio doganale sugli olii di semi destinati all'industria del pesce conservato, stabilita dall'articolo 5, lettera a), del decreto presidenziale 8 maggio 1956, n. 482 (2616) — *Relatore:* Roselli;

Conversione in legge del decreto-legge 20 dicembre 1956, n. 1380, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 321 del 21 dicembre 1956, che proroga le disposizioni di cui al decreto-legge 2 febbraio 1956, n. 28, convertito, con

modificazioni, nella legge 27 marzo 1956, n. 162, ed apporta modificazioni all'articolo 30 del testo unico delle disposizioni concernenti la disciplina fiscale della lavorazione dei semi oleosi e degli olii da essi ottenuti, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1954, n. 1217 (2645) — *Relatore:* Roselli.

3. — *Votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge:*

Approvazione ed esecuzione dell'Accordo, concluso in Roma mediante scambio di Note fra l'Italia e la Francia l'8 gennaio 1955, relativo alla protezione temporanea delle invenzioni brevettabili, modelli di utilità, marchi di fabbrica e di commercio, disegni e modelli industriali relativi ad oggetti figuranti in esposizioni riconosciute, tenute nel territorio di ciascuno dei due paesi (*Approvato dal Senato*) (2124);

Ratifica ed esecuzione della Convenzione di conciliazione e regolamento giudiziario fra l'Italia e il Brasile, conclusa a Rio de Janeiro il 24 novembre 1954 (*Approvato dal Senato*) (2154);

Nuove concessioni di importazione e di esportazione temporanee (13° provvedimento) (1530);

Proroga dell'autorizzazione al Governo di sospendere o ridurre i dazi doganali, prevista dalla legge 24 dicembre 1949, n. 993, prorogata e modificata con le leggi 7 dicembre 1952, n. 1846 e 3 novembre 1954, n. 1077 (2389);

Nuove concessioni di importazione e di esportazione temporanee (14° provvedimento) (2451).

4. — *Seguito della discussione delle proposte di legge:*

GOZZI ed altri: Riforma dei contratti agrari (860);

SAMPIETRO GIOVANNI ed altri: Norme di riforma dei contratti agrari (233);

FERRARI RICCARDO: Disciplina dei contratti agrari (835);

*e del disegno di legge:*

Norme sulla disciplina dei contratti agrari per lo sviluppo dell'impresa agricola (2065);

— *Relatori:* Germani e Gozzi, per la maggioranza; Daniele, Sampietro Giovanni e Grifone, di minoranza.

5. — *Discussione del disegno di legge:*

Modificazione all'articolo 238 del Codice di procedura penale (2387) — *Relatori:* Riccio

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

e Amalucci, *per la maggioranza*; Capalozza e Amadei, *di minoranza*.

6. — *Discussione delle proposte di legge:*

MARTUSCELLI ed altri: Norme di adeguamento alle esigenze delle autonomie locali (669);

FABRIANI ed altri: Prolungamento da tre a cinque anni dei termini stabiliti dall'articolo 5 del decreto legislativo 14 dicembre 1947, n. 1598 (299) — *Relatore*: Cavallaro Nicola;

Senatore TRABUCCHI: Modificazioni alle norme del Codice civile relative al minimo di capitale delle società per azioni e a responsabilità limitata (*Approvata dal Senato*) (1094) — *Relatore*: Roselli;

Senatore MERLIN ANGELINA: Abolizione della regolamentazione della prostituzione e lotta contro lo sfruttamento della prostituzione altrui (*Approvata dalla I Commissione permanente del Senato*) (1439) — *Relatore*: Tozzi Condivi;

DI GIACOMO ed altri: Istituzione della provincia di Isernia (1119) — *Relatore*: Elkan;

COLITTO: Proroga del condono di sanzioni per infrazioni alle leggi sul matrimonio dei militari (1771) — *Relatore*: Gorini.

DAZZI ed altri: Istituzione dell'Alto Commissariato per il lavoro all'estero (1754) — *Relatore*: Lucifredi.

MUSOTTO ed altri: Estensione dei benefici della legge 14 dicembre 1954, n. 1152, ai combattenti delle guerre 1915-18 e 1935-36 (1834) — *Relatore*: Ferrario.

7. — *Discussione dei disegni di legge.*

Ratifica ed esecuzione della Convenzione culturale europea firmata a Parigi il 19 dicembre 1954 (*Approvato dal Senato*) (2506) — *Relatore*: Montini;

Revisione del contributo annuale dovuto dallo Stato all'Istituto nazionale di previdenza dei giornalisti italiani (2264) — *Relatore*: Berzanti;

Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 3 aprile 1948, n. 559, concernente il riassetto dei servizi dell'Istituto nazionale per l'assicurazione contro le malattie (377-ter) — *Relatore*: Cappugi.

Provvedimenti per le nuove costruzioni e per i miglioramenti al naviglio, agli impianti e alle attrezzature della navigazione interna (1688) — *Relatore*: Petrucci.

8. — Votazione per l'elezione di sette rappresentanti nella Assemblea della Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio.

*Discussione del disegno di legge:*

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo integrativo del trattato di amicizia, commercio e navigazione tra la Repubblica italiana e gli Stati Uniti d'America del 2 febbraio 1948, concluso a Washington il 26 settembre 1951 (378) — *Relatori*: Di Bernardo, *per la maggioranza*; Lombardi Riccardo, *di minoranza*.

*Discussione della proposta di legge:*

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE: Modifica al quarto comma dell'articolo 83 del Regolamento del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con regio decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405 (2066) — *Relatore*: Menotti.

---

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI  
Dott. VITTORIO FALZONE

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

ALLEGATO

## ORDINANZE DELL'AUTORITÀ GIURISDIZIONALE

### RELATIVE A GIUDIZI NEL CORSO DEI QUALI

### SONO STATE SOLLEVATE QUESTIONI DI LEGITTIMITÀ COSTITUZIONALE

Ordinanza della Corte di appello di Torino — in data 9 novembre 1956 — nel procedimento penale a carico di Grassotti Aldo, per il giudizio di legittimità costituzionale del decreto ministeriale 8 luglio 1924, n. 1340, in relazione al regio decreto 10 maggio 1923, n. 1792, e alla legge 3 dicembre 1922, n. 1601.

Ordinanza della Corte di appello di Torino — in data 5 dicembre 1956 — nel procedimento penale a carico di Giannace Angelo, per il giudizio di legittimità costituzionale del decreto ministeriale 8 luglio 1924, n. 1340, in relazione al regio decreto 10 maggio 1923, n. 1792, e alla legge 3 dicembre 1922, n. 1601.

Ordinanza del tribunale di Trapani — in data 7 novembre 1956 — nel procedimento penale a carico di Marino Gioacchino ed altri, per il giudizio di legittimità dell'articolo 18 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza in relazione all'articolo 17 della Costituzione.

Ordinanza del pretore di Arzignano — in data 10 dicembre 1956 — nel procedimento penale a carico di Folco Giancarlo, per il giudizio di legittimità dell'articolo 8 della legge 29 aprile 1949, n. 264, e dell'articolo 3 della legge 19 gennaio 1955, n. 25, in relazione agli articoli 2, 3, 4 e 16 della Costituzione.

Ordinanza del pretore di Otranto — in data 11 dicembre 1956 — nel procedimento penale a carico di De Paolis Biagio, per il giudizio di legittimità dell'articolo 13 della legge 29 aprile 1949, n. 264, in relazione all'articolo 4 della Costituzione.

Ordinanza del pretore di Otranto — in data 11 dicembre 1956 — nel procedimento penale a carico di Coluccia Vincenzo, per il

giudizio di legittimità dell'articolo 13 della legge 29 aprile 1949, n. 264, in relazione all'articolo 4 della Costituzione.

Ordinanza del pretore di Perugia — in data 2 novembre 1956 — nella causa civile Tedeschi Lorenzo contro Baldelli Dante, per il giudizio di legittimità della legge 29 maggio 1956, n. 500, in relazione all'articolo 42 della Costituzione.

Ordinanza del pretore di Città di Castello — in data 5 dicembre 1956 — nella causa civile Marziali Giuseppe contro Taffini Giovanni, per il giudizio di legittimità della legge 29 maggio 1956, n. 500, in relazione all'articolo 42 della Costituzione.

Ordinanza del pretore di Perugia — in data 18 novembre 1956 — nella causa civile Scorpioni Marsilio contro Rizzoli Franca, per il giudizio di legittimità della legge 29 maggio 1956, n. 500, in relazione agli articoli 3, 23, 24, 25, 41, 42, 75, 101, 102, 104, 136 della Costituzione e all'articolo 11 delle preleggi.

Ordinanza del pretore di Ravanusa — in data 4 dicembre 1956 — nel procedimento penale a carico di Gambino Gaetano ed altri, per il giudizio di legittimità dell'articolo 156 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza e, di conseguenza, degli articoli 285 e 286 del regolamento approvato con regio decreto 6 maggio 1940, n. 635, in relazione agli articoli 21 e 49 della Costituzione.

Ordinanza del pretore di Cerreto Sannita — in data 6 dicembre 1956 — nel procedimento penale a carico di Di Leone Libero Antonio, per il giudizio di legittimità dell'articolo 510 del codice di procedura penale, in relazione all'articolo 24 della Costituzione.

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

Ordinanza del pretore di Lucca — in data 21 novembre 1956 — nel procedimento penale a carico di Sillani Ada, per il giudizio di legittimità dell'articolo 3 della legge 4 gennaio 1951, n. 28, in relazione all'articolo 33 della Costituzione.

Ordinanza del pretore di Napoli — in data 21 novembre 1956 — nel procedimento penale a carico di Iorio Giuseppe, per il giudizio di legittimità dell'articolo 333 del codice penale in relazione all'articolo 40 della Costituzione.

Ordinanza del pretore di Velletri — in data 6 novembre 1956 — nel procedimento penale a carico di Riga Pasquale, per il giudizio di legittimità dell'articolo 654 del codice penale, in relazione all'articolo 21 della Costituzione.

Ordinanza del pretore di Leonforte — in data 16 novembre 1956 — nel procedimento penale a carico di Carosia Giovanni e Chiaramonte Pietro, per il giudizio di legittimità dell'articolo 25 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, in relazione all'articolo 17 della Costituzione.

Ordinanza del pretore di Mazzarino — in data 26 novembre 1956 — nel procedimento penale a carico di Guccione Ruggero, per il giudizio di legittimità degli articoli 11, 13 e 18 della legge 24 aprile 1949, n. 264, in relazione agli articoli 1, 4 e 36 della Costituzione.

Ordinanza del pretore di Savona — in data 29 novembre 1956 — nel procedimento penale a carico di Bogliolo Ernesto, per il giudizio di legittimità dell'articolo 156 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, in relazione all'articolo 49 della Costituzione.

Ordinanza del pretore di Galatina — in data 23 novembre 1956 — nel procedimento penale a carico di Coluccia Anna, per il giudizio di legittimità dell'articolo 21 della legge 29 aprile 1949, n. 264, in relazione agli articoli 2 e 4 della Costituzione.

Ordinanza del pretore di Avellino — in data 9 novembre 1956 — nella causa civile Capone Antonio contro Zeccardo Michele, per il giudizio di legittimità del decreto-legge 17 dicembre 1955, n. 1227, in relazione all'articolo 77 della Costituzione.

Ordinanza del pretore di Pontremoli — in data 21 dicembre 1956 — nel procedimento penale a carico di Lavaggi Olinto e Rossi Paolo, per il giudizio di legittimità dell'arti-

colo 18, comma primo, del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, in relazione all'articolo 17 della Costituzione.

Ordinanza del pretore di Gravina — in data 21 dicembre 1956 — nel procedimento penale a carico di Carriello Giuseppe e Tedesco Arcangelo Costantino, per il giudizio di legittimità dell'articolo 68 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, in relazione all'articolo 21 della Costituzione.

Ordinanza del tribunale superiore delle Acque pubbliche — in data 3 novembre 1956 — nella causa amministrativa « Terni » società per l'industria e la elettricità contro il Ministero dei lavori pubblici nonché contro i comuni di Amatrice ed altri, per il giudizio di legittimità dell'articolo 1, commi primo e ottavo, della legge 27 dicembre 1953, n. 959, in relazione all'articolo 23 della Costituzione.

Ordinanza del tribunale superiore delle Acque pubbliche — in data 3 novembre 1956 — nella causa amministrativa Società elettrica S.E.L.T.-Valdarno e Società idroelettrica alta Toscana (S.I.D.A.T.) contro il Ministero dei lavori pubblici nonché contro i comuni di Bagni di Lucca ed altri, per il giudizio di legittimità dell'articolo 1, commi primo e ottavo, della legge 27 dicembre 1953, n. 959, in relazione all'articolo 23 della Costituzione.

Ordinanza del tribunale superiore delle Acque pubbliche — in data 3 novembre 1956 — nella causa amministrativa Azienda elettrica municipale di Torino contro il Ministero dei lavori pubblici nonché contro i comuni di Ceresole Reale ed altri e nella causa amministrativa comuni di Locana ed altri contro il Ministero dei lavori pubblici, il Ministero dell'agricoltura e foreste nonché contro i comuni di Cuorgne ed altri, per il giudizio di legittimità dell'articolo 1, commi primo e ottavo, della legge 27 dicembre 1953, n. 959, in relazione all'articolo 23 della Costituzione.

Ordinanza del tribunale superiore delle Acque pubbliche — in data 3 novembre 1956 — nella causa amministrativa Società per azioni idroelettrica Piemonte contro il Ministero dei lavori pubblici ed altri, per il giudizio di legittimità dell'articolo 1, commi primo e ottavo, della legge 27 dicembre 1953, n. 959, in relazione all'articolo 23 della Costituzione.

## LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1957

Ordinanza del tribunale superiore delle Acque pubbliche — in data 3 novembre 1956 — nella causa amministrativa Società per azioni Piemonte centrale di elettricità contro il Ministero dei lavori pubblici nonché il comune di Mondovì, per il giudizio di legittimità dell'articolo 1, commi primo e ottavo, della legge 27 dicembre 1953, n. 959, in relazione all'articolo 23 della Costituzione.

Ordinanza del tribunale superiore delle Acque pubbliche — in data 3 novembre 1956 — nella causa amministrativa Società generale Elettricità della Sicilia contro il Ministero dei lavori pubblici nonché contro i comuni di Siracusa ed altri, per il giudizio di legittimità dell'articolo 1, commi primo e ottavo, della legge 27 dicembre 1953, n. 959, in relazione all'articolo 23 della Costituzione.

Ordinanza del tribunale di Montepulciano — in data 10 dicembre 1956 — nella causa civile Borghi Aldo contro Ente per la colonizzazione della Maremma tosco laziale e del territorio del Fucino, per il giudizio di legittimità costituzionale del decreto del Presidente della Repubblica 30 ottobre 1952, n. 1755, in relazione alla legge 21 ottobre 1950, n. 841.

Ordinanza del pretore di Legnago — in data 21 dicembre 1956 — nel procedimento penale a carico di Zago don Giuseppe, per il giudizio di legittimità dell'articolo 25 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, in relazione all'articolo 19 della Costituzione.

Ordinanza del tribunale di Padova — in data 10 gennaio 1957 — nel procedimento penale a carico di Girardello Angelo, per il giudizio di legittimità del regio decreto-legge 14 novembre 1926, n. 1923, convertito nella legge 5 agosto 1927, n. 1495, e successive modificazioni, e in particolare del regio decreto-legge 20 settembre 1934, n. 1489, in relazione all'articolo 76 della Costituzione.

Ordinanza della Corte di appello di Firenze — in data 26 ottobre 1956 — nella causa civile Ente per la colonizzazione tosco-laziale e Società anonima aziende agricole Pomaia, per il giudizio di legittimità costituzionale dei decreti del Presidente della Repubblica 29 novembre 1952, n. 2825, e 27 dicembre 1952, n. 3995, in relazione alla legge 21 ottobre 1950, n. 841.