

# SENATO DELLA REPUBBLICA

## 4<sup>a</sup> COMMISSIONE

(Difesa)

GIOVEDÌ 12 DICEMBRE 1957

(77<sup>a</sup> Seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CERICA

### I N D I C E

#### Disegni di legge:

« Modifica dei termini di liquidazione della indennità supplementare da parte delle Casse ufficiali dell'Esercito, della Marina e dell'Aeronautica » (2241) (Discussione e rinvio):

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 1147,	1149
MESSE . . . . .		1148
ROGADEO, <i>relatore</i> . . . . .		1147

« Modifiche al regio decreto-legge 10 dicembre 1934, n. 2126, convertito nella legge 8 aprile 1935, n. 810, sulla concessione di un premio a favore degli acquirenti di aeromobili da turismo » (2256) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE . . . . .	1150, 1151, 1152,	1154
CARON, <i>Sottosegretario di Stato per la difesa</i> . . . . .		1151, 1153
CORNAGGIA MEDICI, <i>relatore</i> . . . . .		1150

La seduta è aperta alle ore 10,15.

Sono presenti i senatori: Angelilli, Cadorna, Cerica, Cornaggia Medici, De Bacci, Farina,

Grammatico, Granzotto Basso, Imperiale, Iorio, Jannuzzi, Marchini Camia, Messe, Rogadeo, Smith e Taddei.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, il senatore Negri è sostituito dal senatore Locatelli.

Interviene il Sottosegretario di Stato per la difesa Caron.

CORNAGGIA MEDICI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

**Discussione e rinvio del disegno di legge: « Modifica dei termini di liquidazione della indennità supplementare da parte delle Casse ufficiali dell'Esercito, della Marina e dell'Aeronautica » (2241).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifica dei termini di liquidazione della indennità supplementare da parte delle Casse ufficiali dell'Esercito, della Marina e dell'Aeronautica ».

Il Sottosegretario Caron, qui presente, non è competente per la discussione di tale disegno di legge. Ritengo però che esso, essendo stato presentato dal Ministro della difesa d'accordo col Ministro del tesoro, possa essere discusso anche in assenza del rappresentante del Governo espressamente incaricato di sostenerne la discussione, che è il senatore Bosco, attualmente indisposto.

Dichiaro aperta la discussione generale.

ROGADEO, *relatore*. Onorevoli colleghi, il disegno di legge che siamo chiamati a discutere riguarda la modifica dei termini di liqui-

dazione della indennità supplementare da parte delle Casse ufficiali dell'Esercito, della Marina e dell'Aeronautica.

Le Casse ufficiali, sorte in successivi anni (nel 1930 per l'Esercito, nel 1934 per la Marina e nel 1937 per l'Aeronautica) sono finanziate con una aliquota dell'1 per cento che gli ufficiali versano a tali Casse sulla base del loro stipendio lordo, acquisendo il diritto a una indennità supplementare dopo un certo numero di anni: secondo le leggi attuali, otto anni per l'Esercito e per la Marina, quattro anni per l'Aeronautica.

Io sono stato presidente della Cassa ufficiali della Marina; e inoltre, quale ufficiale, sono stato anche uno dei beneficiari del trattamento di tale Cassa. Sono stato quindi da ambedue i lati della barricata: e se da un lato, come amministratore — legato dalle leggi che regolano l'amministrazione di questi fondi — molte volte mi sono trovato nell'impossibilità di venire incontro ad appelli angosciosi di molti ufficiali che richiedevano aiuti; dall'altro, quando ho dovuto aspettare otto anni per la liquidazione del mio assegno, ho auspicato e desiderato che una legge come quella che ora stiamo discutendo fosse approvata al più presto.

Basta questo per dirvi come io non possa che essere favorevole all'approvazione del presente disegno di legge. E ciò per due ragioni.

La prima è una ragione di fondo: oggi non è più come in passato, quando andare in pensione significava chiudere una onorata carriera e potersi dedicare ai propri *hobbies* o pallini. Adesso l'ufficiale che lascia il servizio e va in pensione è costretto a prendere una nuova strada; e ciò con difficoltà enormi, sia per il grado che ha rivestito che per la sua età; grado ed età, infatti, invece di facilitargli una nuova vita, gliela ostacolano, perchè molti non vogliono avere come propri dipendenti persone che hanno rivestito gradi di una certa elevatezza, e perchè l'età stessa è un coefficiente negativo per trovare nuove occupazioni. In questo periodo, quindi, gli ufficiali hanno bisogno di riunire tutte le proprie risorse, per far fronte a situazioni contingenti.

La seconda ragione, di forma, è la differenza di trattamento esistente fra gli ufficiali dell'Aeronautica, che possono ottenere l'indennità supplementare entro quattro anni dalla cessa-

zione del servizio permanente, e gli ufficiali delle altre forze armate, che possono ottenerla soltanto dopo otto anni. È evidente la necessità di unificare le prestazioni delle tre Casse ufficiali. La differenza di trattamento provoca oggi commenti e giudizi molto severi, poichè lo stato d'animo delle persone interessate è spesso esasperato da situazioni economiche assai gravi.

Propongo quindi alla Commissione di approvare il presente disegno di legge, il quale, oltre tutto, non comporta nessun onere finanziario a carico del bilancio dello Stato.

Sono lieto inoltre di constatare che esso contempla la possibilità di ridurre ulteriormente questo periodo di quattro anni, poichè dà facoltà al Ministro della difesa, in base alle disponibilità finanziarie delle singole Casse, di abbreviare gradualmente tale termine fino alla sua completa eliminazione, onde arrivare alla liquidazione dell'indennità supplementare nel momento stesso in cui gli ufficiali lasciano il servizio permanente.

Esprimo quindi parere favorevole all'approvazione del presente disegno di legge, augurandomi che le sue disposizioni siano al più presto possibile attuate, poichè esiste una viva attesa da parte di molti ufficiali.

MESSE. Non posso che dichiararmi favorevole all'approvazione del disegno di legge al nostro esame. Vorrei però far presente che sarebbe a mio parere opportuno un emendamento all'articolo 1.

Tale articolo stabilisce infatti il pagamento, agli ufficiali che ne abbiano diritto, dell'indennità supplementare prevista dalla legge 29 dicembre 1930, n. 1712, per gli ufficiali dell'Esercito, dalla legge 14 giugno 1934, n. 1015, per gli ufficiali della Marina militare e dalla legge 4 gennaio 1937, n. 35, per gli ufficiali dell'Aeronautica militare, allo scadere del quarto anno dalla data di cessazione dal servizio permanente.

Ma, sebbene il finanziamento necessario per il pagamento dell'indennità sia ottenuto mediante ritenuta dell'1 per cento sullo stipendio degli ufficiali in s.p.e., dell'ausiliaria e della riserva richiamati in servizio, detto articolo non prevede la liquidazione di tale indennità

4<sup>a</sup> COMMISSIONE (Difesa)77<sup>a</sup> SEDUTA (12 dicembre 1957)

agli ufficiali nelle posizioni di ausiliaria e di riserva richiamati in servizio.

Finora agli ufficiali nelle posizioni di ausiliaria e riserva che siano stati richiamati in servizio la Cassa ha liquidato l'assegno speciale previsto dalla legge 9 maggio 1940, n. 371, in funzione dell'ultimo stipendio attribuito in servizio permanente e l'indennità supplementare in funzione dell'ultimo stipendio attribuito in servizio permanente e degli anni di servizio prestati sia in servizio permanente sia da richiamato nelle posizioni di ausiliaria o di riserva.

Nulla da eccepire per gli ufficiali che non abbiano avuto alcuna promozione, ma per gli ufficiali che nel frattempo siano stati promossi ed in conseguenza abbiano versato alla Cassa contributi in funzione dello stipendio riferito al nuovo grado, sembra onesto stabilire che sia l'assegno speciale, sia l'indennità supplementare siano riferiti al grado rivestito dall'ufficiale al momento del ricollocamento in congedo.

Un precedente lo troviamo nella legge sullo stato degli ufficiali dove, all'articolo 69, il legislatore stabilì che al termine del periodo di permanenza in ausiliaria, durante il quale la ritenuta in conto Tesoro viene operata in ragione del 6 per cento, venisse liquidato all'ufficiale un nuovo trattamento di quiescenza in relazione a detto periodo e sulla base degli assegni pensionabili che servirono alla liquidazione del trattamento concesso all'atto della cessazione dal servizio permanente, salvo che l'ufficiale medesimo fosse stato richiamato per almeno un anno, nel qual caso il nuovo trattamento di quiescenza verrebbe liquidato sulla base degli ultimi assegni pensionabili percepiti durante il richiamo.

Ed è ovviamente giusto che così sia, perchè durante il periodo di cui trattasi la ritenuta in conto Tesoro viene fatta sullo stipendio percepito in quel periodo.

Allo scopo di evitare che gli ufficiali soprari-cordati siano defraudati di cospicue somme, propongo di aggiungere all'articolo 1 il seguente capoverso:

« Per gli ufficiali dell'Esercito, della Marina militare e dell'Aeronautica militare che nelle posizioni di ausiliaria o riserva siano stati richiamati in servizio per almeno sei mesi, la indennità supplementare viene riliquidata dopo

il collocamento in congedo sulla base dell'ultimo stipendio percepito durante il richiamo, detraendo eventuali somme corrisposte dalla Cassa allo stesso titolo, e corrisposta dopo trascorso lo stesso periodo di tempo previsto nei precedenti commi ».

Per quanto riguarda invece l'assegno speciale, raccomando al Governo di voler provvedere in sede di modifiche alla legge 9 maggio 1940, n. 371, attualmente all'esame della Camera dei deputati.

Debbo inoltre far presente che nel disegno di legge di cui ci stiamo occupando non è determinata l'autorità che ne deve stabilire le norme applicative.

All'articolo 3, nella disposizione transitoria, è detto che per gli ufficiali nei cui riguardi il quadriennio di cessazione dal servizio permanente effettivo sia già scaduto alla data di entrata in vigore della presente legge o venga a scadere nei quattro anni successivi, sarà provveduto secondo norme che saranno stabilite con decreto del Presidente della Repubblica da emanarsi su proposta del Ministro della difesa, di concerto con il Ministro del tesoro, previa deliberazione del Consiglio dei ministri e sentito il parere del Consiglio di Stato.

Confrontando l'ultimo comma dell'articolo 1 con l'articolo 3, appare che per una modifica sostanziale della legge è sufficiente un decreto del Ministro per la difesa (articolo 1), mentre per l'adozione di una semplice norma applicativa e transitoria viene richiesto (articolo 3) un decreto del Presidente della Repubblica che, dovendo seguire un *iter* molto più complesso, non può non frustrare l'immediatezza del provvedimento.

Sarà quindi opportuno perfezionare il disegno di legge in esame, in considerazione della necessità, segnalata da parte dei Consigli di amministrazione delle tre Casse, che siano emanate nuove norme al fine di eliminare tutti gli aspetti negativi che la gestione delle Casse ha finora rivelati e che intralciano il buon andamento amministrativo delle Casse stesse.

**PRESIDENTE** Il presente disegno di legge poteva essere discusso anche in assenza del rappresentante del Governo solo nel caso che non fossero stati proposti emendamenti. In questa previsione avevo dichiarato aperta la

4<sup>a</sup> COMMISSIONE (Difesa)77<sup>a</sup> SEDUTA (12 dicembre 1957)

discussione. Poichè invece il senatore Messe ha presentato degli emendamenti, il che porta come conseguenza la necessità di sentire il parere del Governo, ritengo opportuno sospendere la discussione. Essa sarà ripresa in una prossima seduta alla presenza del rappresentante del Governo.

(Così rimane stabilito).

**Discussione e approvazione del disegno di legge:**

« **Modifiche al regio decreto-legge 10 dicembre 1934, n. 2126, convertito nella legge 8 aprile 1935, n. 810, sulla concessione di un premio a favore degli acquirenti di aeromobili da turismo** » (2256) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche al regio decreto-legge 10 dicembre 1934, numero 2126, convertito nella legge 8 aprile 1935, n. 810, sulla concessione di un premio a favore degli acquirenti di aeromobili da turismo », già approvato dalla Camera dei deputati .

Dichiaro aperta la discussione generale.

CORNAGGIA MEDICI, *relatore*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Sottosegretario: sono molto lieto di riferire, brevissimamente, alla presenza del senatore Caron, Sottosegretario per la difesa e in modo particolare per l'aviazione civile, su un disegno di legge, già approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 13 novembre scorso, che tende a modificare il regio decreto-legge 10 dicembre 1934 convertito poi nella legge 8 aprile 1935, n. 810, sulla concessione di un premio a favore degli acquirenti di aeromobili da turismo.

Credo che di fronte a questa Commissione, così illuminata e sempre così attenta ai problemi dell'aeronautica, non sia necessario spendere molte parole per mettere in evidenza la necessità — ai fini dell'aeronautica militare ai fini dell'aeronautica civile e ai fini dell'industria — di favorire l'incremento del turismo aereo.

Per turismo aereo — mi ero rifiutato un giorno di darne la definizione — intendiamo l'attività di coloro i quali posseggono degli aeromobili dei quali si servono per mantenersi in allenamento, per andare un poco a spasso per i cieli; e che, qualche volta — ed è allora che cessa la caratteristica di turismo — usano degli aereo-veicoli per i loro spostamenti per ragioni d'affari, di professione, ecc.

È chiaro che si debba fare qualcosa per spingere la nostra industria a produrre questi speciali velivoli; ed è chiaro che se nessuno li usasse l'industria produrrebbe dei velivoli per metterli ad invecchiare nelle aviorimesse. È quindi necessario dare un incentivo diretto o indiretto perchè l'industria aeronautica italiana venga ripotenziata.

Col decreto-legge al quale fa riferimento il presente disegno di legge si erano stabilite delle facilitazioni per gli acquirenti di tale tipo di velivoli; la somma massima concessa a quel tempo era di 2 milioni.

La prima cosa che si intende fare oggi è un certo adeguamento monetario: i 2 milioni vengono portati a 50 milioni; ed è pur sempre un adeguamento insufficiente.

Il disegno di legge stabilisce poi quali possono essere i destinatari di questo premio di acquisto, e cioè gli Aero Clubs d'Italia, gli Aero Clubs locali e i cittadini italiani provvisti di brevetto di pilota di velivolo per turismo aereo, i quali potranno avere il premio di volta in volta, secondo le determinazioni della Direzione generale aviazione civile e traffico aereo (che noi ci auguriamo divenga presto Alto Commissariato e poi Ministero).

Essendo poi contemplata dal terzo comma, lettera b), dell'articolo unico del regio decreto-legge 10 ottobre 1935, n. 1851, convertito nella legge 20 gennaio 1936, n. 216, una limitazione nel valore che può essere corrisposto a titolo di contributo, il disegno di legge al nostro esame stabilisce ora che gli Aero Clubs d'Italia e gli Aero Clubs locali, ai quali è concesso l'acquisto di più apparecchi, siano esclusi da quella limitazione.

È molto importante poi stabilire (oggi che tutto il volo è controllato e diretto radio-elettricamente) che nel prezzo di acquisto si tiene conto della cellula, del motore e degli stru-

4<sup>a</sup> COMMISSIONE (Difesa)77<sup>a</sup> SEDUTA (12 dicembre 1957)

menti di bordo, i quali sono oggi essenziali per l'aeronavigazione.

L'ammontare complessivo dei premi di acquisto viene elevato, come abbiamo detto, a 50 milioni; e poichè le fabbriche di motori italiani oggi non sono ancora ben provviste, e non hanno la possibilità di fornire motori, si stabilisce, nel presente disegno di legge, che può essere computato, nel prezzo, per la durata di due anni, anche un motore di marca straniera, fatta eccezione per i motori che abbiano una potenza tra 190 e 270 cavalli, nel qual caso il prezzo del motore straniero deve essere diffalcato.

L'articolo 6, infine, provvede alla copertura dell'onere finanziario.

Prego gli onorevoli colleghi di voler provare il disegno di legge al nostro esame, non tanto perchè è opportuno mettere i cittadini italiani in condizione di poter volare per proprio conto, quanto perchè il problema può essere considerato sotto una prospettiva molto più ampia. Io sono sempre stato un credente nella possibilità di una risurrezione dell'industria aeronautica italiana. Non mi nascondo tutte le difficoltà che ci sono, e rendo omaggio agli amici della Difesa (e in particolare al Sottosegretario Caron) per quello che hanno fatto in questo campo. Ma quanto più noi, anche per quel che riguarda la realizzazione di piccoli velivoli, metteremo i nostri progettisti e costruttori nelle condizioni di lavorare, tanto più ci avvicineremo a quella meta che dobbiamo raggiungere: tornare cioè a produrre in serie anche grandi velivoli, che potranno essere collocati sul mercato mondiale. In questo senso il disegno di legge al nostro esame rappresenta senz'altro un incentivo.

Vorrei infine mettere in evidenza un'altra esigenza: la necessità di far sì che la passione aeronautica venga tenuta accesa attraverso gli Aero Clubs, poichè il nostro Paese ha un bisogno enorme di familiarizzarsi col volo.

Tutte queste ragioni mi inducono a pregare l'onorevole Commissione di voler approvare il disegno di legge.

**PRESIDENTE.** Comunico che sul disegno di legge in esame la Commissione finanze e tesoro ha dichiarato di non aver nulla da osservare.

**CARON, Sottosegretario di Stato per la difesa.** Prendo la parola per ringraziare innanzi tutto il collega senatore Cornaggia Medici, il quale ha illustrato così ampiamente e chiaramente il disegno di legge che il Governo ha l'onore di proporre, dopo l'approvazione della Camera dei deputati, al Senato della Repubblica.

Il disegno di legge non è — dobbiamo dirlo — grande cosa. Se pensiamo infatti che nel 1934 il contributo dello Stato era di complessivi 2 milioni, e un aereo dell'epoca costava circa 30.000 lire, possiamo dire che il presente disegno di legge, oggi che gli aerei da turismo costano 3 milioni, non è tale da portare il contributo al livello precedente. Il Governo è però convinto che occorre rompere un certo cerchio di diffidenza che si è creato intorno all'aviazione civile e all'industria aeronautica; e piuttosto che continuare in lunghe diatribe col Ministero del tesoro — la cui competenza è ovvia in ogni campo, quando si tratta di spendere — abbiamo creduto opportuno accontentarci di questa prima cifra e porre termine ad una discussione che, se non sbaglio, si protraveva da un paio di esercizi. Bisognava pur fare qualcosa; ed è questo il piccolo merito che in questo momento si attribuisce al Governo, e chi vi parla in particolare: aver chiuso questa discussione e fatto sì che oggi, con l'approvazione del Senato, questo provvedimento diventi legge.

Tengo poi a contestare la critica apparsa su un giornale di estrema sinistra: non è assolutamente vero che con questo provvedimento si diano soldi a chi più ne ha. Il contributo è infatti destinato in modo particolare agli Aero Clubs; e se ci sarà qualche privato che acquisterà un aereo di questo genere, ed avrà il premio, sarà pur sempre qualcuno munito di brevetto, e quindi un amatore del volo. È chiaro perciò che con questo provvedimento desideriamo sopra tutto venire incontro agli Aero Clubs; e a tal proposito desidero prendere di fronte al Senato lo stesso impegno preso alla Camera dei deputati: io metterò ogni mia cura perchè, data anche la disponibilità piuttosto esigua, questo denaro vada agli Aero Clubs. E appunto per chiarire la situazione, il Governo ha voluto l'emendamento in cui si parla di Aero Clubs locali, periferici; precisa-

mente perchè intendiamo distribuire il contributo il più equamente possibile, sopra tutto agli Aero Clubs.

Credo però che il presente disegno di legge abbia anche un secondo significato: cominciare a dimostrare l'attenzione del Governo per l'industria aeronautica. L'altro giorno abbiamo visto volare per la prima volta un apparecchio della « Macchi », un apparecchio-scuola sul quale il Governo e il Ministro della difesa fanno grande affidamento. La nostra industria aeronautica è oggi particolarmente attrezzata per apparecchi di questo genere. Col presente disegno di legge pensiamo di cominciare a dare un aiuto a questa industria. L'approvazione unanime della Camera dei deputati e, spero, del Senato, rinforzerà la voce del Ministro della difesa per chiedere, per il prossimo esercizio, dei fondi ancora superiori a quelli attualmente previsti, in modo che il contributo diventi più efficace.

Colgo l'occasione favorevole, per fare al Senato una dichiarazione che ripete quella che ho già fatto alla Camera. Non si creda che il richiamo frequente che viene fatto all'industria aeronautica da molti tecnici, giornali e parlamentari sia ispirato a una tradizione superata alla quale si vuol fare riferimento esclusivamente per appoggiare qualcosa che non è invece razionale ed economicamente produttivo per il Paese. L'industria aeronautica — desidero che i senatori lo sappiano — è innanzi tutto un'industria adatta al nostro Paese, in quanto è precisamente lo sforzo dell'uomo che rappresenta la maggior parte del costo, e noi sappiamo perfettamente quante braccia sono disoccupate in Italia. Oltre a ciò, abbiamo anche il grande vantaggio — e lo abbiamo dimostrato in tutte le sedi internazionali — di avere delle attrezzature che ci permettono di produrre, anche in grande serie, apparecchi piccoli e medi; il costo di produzione è tale da poter far tornare la nostra industria ai fulgori di un tempo.

È questo un preciso dato di fatto economico; è utile per il nostro Paese far ritornare alla condizione d'un tempo l'industria aeronautica. Ne avremo tutti i vantaggi, fra cui quello della qualificazione di una mano d'opera che è particolarmente adatta allo scopo. Le costruzioni

aeronautiche richiedono infatti l'intelligenza, di cui il nostro popolo è ben fornito; richiedono una specie di passione artigianale, di cui abbiamo preclari esempi nel nostro Paese; richiedono una grande quantità di materiale per gran parte nostro. Tutto ciò domani potrà essere sviluppato anche su un mercato comune, quale quello che noi auspichiamo fra i sei Paesi della Comunità del carbone e dell'acciaio. Pertanto, esistendo anche la possibilità di contrapporre costi più bassi alla produzione di altri Paesi, abbiamo tutto l'interesse di venire incontro all'industria aeronautica.

È la prima volta che ho il piacere di parlare di problemi di aviazione civile di fronte al Senato e, dato che ho anche la fortuna di appartenere a questo ramo del Parlamento, desidero dire alla Commissione che, se non mancherà a favore dell'aviazione civile il contributo di attenzione e di voto della Camera e del Senato, faremo veramente il bene del nostro Paese.

**PRESIDENTE.** Qualsiasi commento è inutile, dopo le spiegazioni del rappresentante del Governo. La Commissione aderisce pienamente alla sintesi fatta dal Sottosegretario. Il problema di lavoro qualificato che lo sviluppo dell'aviazione civile può portare a soluzione è un problema fondamentale. Credo perciò che la Commissione unanime non avrà nulla da obiettare al presente disegno di legge, che è nell'interesse dell'economia nazionale e quindi del popolo italiano.

Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli, di cui dò lettura:

#### Art. 1.

Il comma 2°, lettera a), dell'articolo unico del regio decreto-legge 10 ottobre 1935, n. 1851, convertito nella legge 20 gennaio 1936, n. 216, è sostituito dal seguente:

« All'Aereo Club d'Italia, agli Aero Clubs locali e ai cittadini italiani provvisti di bre-

vetto di pilota di velivolo per turismo aereo, acquirenti di aeromobili da turismo, può essere concesso un premio di acquisto la cui misura è determinata di volta in volta dal Ministero della difesa-Aeronautica (Direzione generale aviazione civile e traffico aereo) ».

(È approvato).

#### Art. 2.

Il comma 3°, lettera *b*), dell'articolo unico del regio decreto-legge 10 ottobre 1935, n. 1851, convertito nella legge 20 gennaio 1936, n. 216, è sostituito dal seguente:

« Sono esclusi dalla sopra stabilita limitazione l'Aereo Club d'Italia e gli Aero Clubs locali, ai quali è concesso l'acquisto di più apparecchi nei limiti e con le modalità che saranno determinate di volta in volta dal Ministero difesa-Aeronautica (Direzione generale aviazione civile e traffico aereo) ».

(È approvato).

#### Art. 3.

L'articolo 3, comma 1°, del regio decreto-legge 10 dicembre 1934, n. 2126, convertito nella legge 8 aprile 1935, n. 810, è sostituito dal seguente:

« La determinazione del valore dell'aeromobile agli effetti della concessione del premio è fatta tenendo conto unicamente del valore della cellula, del motore e degli strumenti di bordo essenziali per il volo normale dell'aeromobile, nonchè delle eventuali installazioni di apparecchi radioelettrici, con esclusione di ogni altra installazione accessoria ».

(È approvato).

#### Art. 4.

L'articolo 9 del regio decreto-legge 10 dicembre 1934, n. 2126, convertito nella legge 8 aprile 1935, n. 810, è sostituito dal seguente:

« Il Ministero della difesa è autorizzato a corrispondere premi di acquisto, nella forma indicata dai precedenti articoli, fino all'annuo ammontare complessivo di lire 50 milioni ».

(È approvato).

#### Art. 5.

Per la durata di due anni dall'entrata in vigore della presente legge il premio di cui all'articolo 1 del regio decreto-legge 10 dicembre 1934, n. 2126, convertito nella legge 8 aprile 1935, n. 810, quale sostituito dal regio decreto-legge 10 ottobre 1935, n. 1851, convertito nella legge 20 gennaio 1936, n. 216, può essere concesso prescindendo dalla condizione di cui all'articolo 2, lettera *c*), del regio decreto-legge medesimo.

Qualora però il motore di provenienza estera abbia una potenza tra 190 HP e 270 HP, la determinazione del valore dell'aeromobile, agli effetti della concessione del premio di cui all'articolo 1 dovrà essere fatta detraendo l'importo riguardante il valore del motore.

CARON, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Sulla seconda parte dell'articolo 5 richiamo la particolare attenzione del Senato. Infatti, poichè essa è stata oggetto di qualche critica, è bene sia chiaro che l'indicazione in essa contenuta è fatta proprio a ragion veduta. Sappiamo infatti che, mentre non si costruiscono nel nostro Paese motori che non siano tra i 190 e i 270 cavalli, si è iniziato proprio in questi ultimi tempi la costruzione in Italia su licenza straniera di motori tra 190 e 270 cavalli. Con questo riferimento preciso — che dal punto di vista della tecnica legislativa non è certamente un sistema preclaro — noi diamo subito l'indicazione che l'industria, qualora volesse iniziare la costruzione di altri motori, potrà trovare domani in altre successive leggi l'aiuto di cui ha bisogno. Questo è un chiarimento richiesto dal Ministro dell'industria, precisamente per dare la prova che quando l'industria comincia a fare qualcosa il Governo cerca di aiutarla il più possibile.

4<sup>a</sup> COMMISSIONE (Difesa)77<sup>a</sup> SEDUTA (12 dicembre 1957)

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 5.

*(È approvato).*

Art. 6.

L'onere derivante dall'applicazione della presente legge nell'esercizio finanziario 1957-1958 sarà fronteggiato a carico del capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero della difesa, per l'anzidetto esercizio, corrispondente al capitolo n. 284 dello stato di previsione per l'esercizio 1956-57.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

*(È approvato).*

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

*(È approvato).*

*La seduta termina alle ore 11.*

Dott. MARIO CARONI  
Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari