

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV COMMISSIONE

(Difesa)

RIUNIONE DEL 16 OTTOBRE 1952

(60^a in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CASATI

INDICE

Disegno di legge :

(Discussione e approvazione)

« Agevolazioni a favore dell'aviazione da turismo » (N. 2516) :

GASPAROTTO, <i>relatore</i>	Pag. 556, 557
CADORNA	556
PALERMO	557
CERICA	557
JANNUZZI, <i>Sottosegretario di Stato per la difesa</i>	557
CORNAGGIA MEDICI	557

« Modifiche al regolamento per l'applicazione del regio decreto 30 dicembre 1923, n. 2994, sullo stato giuridico ed il trattamento economico dei salariati dipendenti dalle Amministrazioni dello Stato » (N. 2499) :

VACCARO, <i>relatore</i>	558
JANNUZZI, <i>Sottosegretario di Stato per la difesa</i>	558

(Discussione e rinvio)

« Modifiche all'articolo 2 della legge 25 luglio 1941, n. 1136, sull'ordinamento dei corsi

allievi ufficiali piloti di complemento dell'Aeronautica militare » (N. 2387) :

CORNAGGIA MEDICI, <i>relatore</i>	Pag. 560
CASARDI	561
PRESIDENTE	561

La riunione ha inizio alle ore 9,45.

Sono presenti i senatori : Beltrand, Bruna, Casardi, Casati, Cemmi, Cerica, Cermenati, Cornaggia Medici, Lavia, Lazzaro, Leone, Martini, Morandi, Palermo, Pellegrini, Pertini, Salvi e Vaccaro.

Interviene altresì il Sottosegretario di Stato per la difesa, senatore Jannuzzi.

CEMMI, *Segretario*, dà lettura del processo verbale della riunione precedente, che è approvato.

Discussione e approvazione del disegno di legge :

« Agevolazioni a favore dell'aviazione da turismo » (N. 2516).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge : « Agevolazioni a favore dell'aviazione da turismo ».

Do lettura dell'articolo unico :

« La durata dell'esenzione dalle tasse di approdo, di partenza e di ricovero, concessa ad aeromobili da turismo di tipo e di fabbricazione straniera con l'articolo unico della legge 29 marzo 1949, n. 162, è elevata da due a quattro anni ».

Dichiaro aperta la discussione su tale articolo. Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Gasparotto.

GASPAROTTO, *relatore*. Il disegno di legge è molto semplice e in un unico articolo propone di prorogare la durata dell'esenzione dalle tasse di approdo, di partenza e di ricovero, concessa ad aeromobili da turismo di tipo e fabbricazione straniera, da due a quattro anni. Si tratta di favorire il turismo esercito da privati. Dopo la prima guerra mondiale c'è stata una fioritura di iniziative nuove soprattutto da parte di ufficiali congedati i quali con piccola moneta potevano acquistare degli aeromobili. Si è costituita una falange di dilettanti piloti promettentissima per l'Italia, sia nella dannata ipotesi del servizio di guerra, sia per l'aviazione civile. Però questi apparecchi biposti sono di provenienza straniera perchè l'Italia allora non li fabbricava.

La legge 29 marzo 1949, n. 162, che estendeva agli aerei di produzione straniera già immatricolati nel Registro aeronautico nazionale e di proprietà di cittadini o di società italiane, l'esenzione per la durata di due anni dalle tasse di approdo, di partenza e di ricovero di cui usufruiscono gli aeromobili da turismo di tipo nazionale, era intesa a soddisfare una esigenza veramente sentita dal turismo aereo nostrano giacchè, massime in quel periodo di tempo, l'industria nazionale non era ancora in grado di costruire aerei veramente rispondenti a determinate necessità turistiche. La proroga della legge sopra citata — unanimemente invocata dagli ambienti interessati al turismo aereo — risponde a due precisi scopi: a) mantenere per un altro biennio la facilitazione di cui trattasi a vantaggio di coloro che, essendo già proprietari di aeromobili da turismo di produzione straniera, meritano una ulteriore agevolazione fiscale, giacchè l'acquisto degli stessi aeromobili venne determinato da riconosciute necessità di ordine contingente e non da snobistiche preferenze; b) permettere al turismo aereo, che ha bisogno di essere incoraggiato e facilitato dopo la difficoltosa ripresa post-bellica, di non subire nuovi dannosi impedimenti.

A prescindere dal fatto che l'attività turistica di piccola portata potrebbe avvalersi in Italia soltanto degli aerei di tipo « FL. 3 » (di cui è stata sospesa la costruzione), « MB. 308 », « Rondone » e « Grifo », mette conto di osservare che tali apparecchi sono tutti biposti e dotati di piccola potenza: ciò che peraltro ne

rende economico l'esercizio. Ma il turismo aereo, se vuole mantenersi in vita, deve anche poggiare su una attività di maggiore respiro, estesa cioè su più vasti itinerari e con mezzi dotati di maggiore capacità di trasporto. Pertanto sono necessari aeromobili di più forte potenza e di più larga capienza (tri o quadriposti) di quelli sopracitati. Aerei di tali caratteristiche tuttavia non vengono ancora fabbricati in Italia e quindi il turista deve ricorrere alla produzione industriale estera. Ecco quindi una ragione ancora più valida per consigliare la proroga della esenzione dalle tasse aeroportuali.

Gli apparecchi di cui trattasi usufruiscono, d'ordinario, di tutti gli aeroporti civili aperti alla circolazione aerea. Bisogna inoltre tener presente che gli aerei di produzione straniera impiegati per il turismo aereo e già immatricolati in Italia, si presume che non oltrepasino al momento attuale la sessantina (pertanto l'ammontare del mancato introito per la finanza è del tutto esiguo).

Le tasse per cui si chiede di prorogare l'esenzione sono le seguenti: tasse di approdo e partenza, lire 100 per tonnellata o frazione di tonnellata sulle prime 25 tonnellate; tasse di ricovero, lire 100 giornaliere per tonnellata o frazione di tonnellata per ricovero al coperto o allo scoperto.

Di conseguenza, se si vuole mantenere in vita l'aviazione da turismo, bisogna concedere questa facilitazione.

PRESIDENTE. Comunico che la Commissione finanze e tesoro ritiene, in via del tutto eccezionale, che si possa concedere l'esenzione prevista dal disegno di legge in esame. Formula però il voto che tale esenzione non sia ulteriormente prorogata.

CADORNA. Mi associo completamente alle conclusioni del relatore, in quanto ritengo che il Governo è il primo interessato a fare tutto il possibile perchè la sciagurata nostra industria aeronautica abbia lavoro. Tale industria oggi versa in una crisi tutta particolare perchè è molto difficile che l'industria nazionale possa improvvisare o costruire degli apparecchi da guerra per la complessità delle macchine, per il costo dei prototipi. È certo pertanto che l'apparecchiatura di aerei da turismo, se fosse possibile realizzarla, rappresenterebbe uno sfogo sia pure limitato per l'industria aeronautica.

Conosco per diretta conoscenza la storia della « Marchetti », che versa in grave crisi e chiede aiuti ovunque per avere qualche commessa e qualche lavoro. Se fosse possibile un qualunque incoraggiamento per tali fabbriche a costruire prototipi per il turismo (molto più facili che non per gli apparecchi da guerra) riterrei che questo dovrebbe essere tentato.

PALERMO. Quando venne il disegno di legge che chiedeva due anni di esenzione io mi opposi ed oggi, partendo proprio dalla considerazione che ha fatto l'onorevole Cadorna, dichiaro di votare contro questo disegno di legge. L'altra volta si concedettero due anni di esenzione agli apparecchi da turismo stranieri, perchè le condizioni della nostra industria erano quelle che erano; ma passati due anni, poichè la nostra industria aeronautica continua a morire giorno per giorno, penso che concedendo ancora una esenzione di due anni noi veniamo a danneggiare l'industria nazionale. Pertanto, a nome del mio Gruppo, mi dichiaro contrario all'approvazione di questo disegno di legge.

GASPAROTTO, *relatore*. Io conosco a fondo la questione, sono stato Ministro dell'aeronautica, Ministro della difesa, ho visitato la « Savoia-Marchetti ». La « Savoia-Marchetti » per tirare avanti fabbrica persino carriole per il trasporto di pietre. Non si può improvvisare una nuova industria. Siamo tutti d'accordo sul concetto di battere alle porte del Ministero della difesa per chiedere aiuto. Abbiamo fatto un congresso per l'aviazione civile a Milano. Ma qui si tratta di una semplice proroga: se non si aiutano i giovani sportivi che spendono quattrini per alimentare questa forma di turismo da diporto che è la preparazione all'aviazione, ci si assume una responsabilità abbastanza grave. Si tratta in ogni caso di una proroga di appena due anni.

PALERMO. Voglio ricordare all'onorevole Gasparotto che proprio dall'ultima o penultima relazione sul bilancio del Ministero della difesa si seppe che l'industria aeronautica prima della guerra occupava oltre 80 mila dipendenti operai; oggi ne occupa soltanto 5 mila. Durante la guerra l'industria aeronautica arrivò a 200 mila operai. Ora di fronte a questa situazione, e disponendo di mano d'opera qualificata, noi sentiamo che la « Marchetti » anzichè costruire aeroplani fa delle carriole ed

altre cose. Questo mi convince ancora maggiormente a votare contro il disegno di legge, aggiungendo che questi apparecchi da turismo sono in mano solo a pochi privilegiati che avendo la possibilità di poter acquistare apparecchi da turismo, possono, quanto meno, pagare le tasse.

JANNUZZI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Mi pare che l'onorevole Palermo confonda l'industria aeronautica con l'attività aviatoria. Qui è necessario, onorevole Palermo, che alla ripresa dell'industria aeronautica non si trovi già morta l'attività civile con la mancanza di quegli apparecchi, venendo meno i quali, l'aviazione civile si spegne e la ripresa industriale di essa sarebbe perfettamente inutile. Come giustamente è stato rilevato dall'onorevole relatore, si tratta solo di una proroga e di un breve periodo di due anni, perchè quando si tratta di industria aeronautica non crediate che in due anni si possa risolvere il problema. In due anni appena appena si potrà avviare una ripresa, e forse al termine di essi sarà necessaria una nuova proroga. Però il fatto stesso che ci siamo limitati a due anni di proroga sta a dare la migliore dimostrazione che noi speriamo che entro quel termine l'industria aeronautica italiana sia posta in condizioni di alimentare l'aviazione civile da turismo che non deve perire.

CERICA. Vorrei dire una parola più di senso pratico che non di contenuto tecnico. Lo sviluppo dell'aviazione richiede attrezzature industriali ma anche preparazione del personale. Quindi dobbiamo adesso considerare che sviluppare la passione di quelli che possono essere i futuri piloti è per lo meno un'attività che ci farà trovare del personale pronto per poter poi azionare quella ripresa dell'attività industriale che tutti auspichiamo. Mi pare, non potendo per ora contare su uno sviluppo industriale, che sia il caso di cercare per lo meno di non inaridire la fonte del personale addestrato al pilotaggio.

CORNAGGIA MEDICI. Mi compiaccio nel vedere il collega Palermo, che intende professare teorie estremamente internazionaliste, perseguire, in questa occasione, idee nazionalistiche. Ma debbo dichiarargli che anche qui si applica il vecchio detto *primum vivere deinde philosophari*, perchè la cosa che più preme è

che non scompaiano i superstiti piloti che ancora si dedicano a questa forma di attività turistica aeronautica. Auspico il giorno nel quale le nostre fabbriche potranno darci velivoli di questo tipo. Mi permetto d'altra parte di osservare che non bisogna essere così pessimisti e pensare che le nostre fabbriche non facciano niente; perchè è vero come abbiamo tutti constatato anche nei giorni scorsi, che moltissimi aerei nuovi, anche a reazione, sono usciti dalle nostre officine, che sviluppano già un'attività in questo senso. Il pensare di poter progettare e realizzare un prototipo ed un velivolo in brevissimo tempo è oggi impossibile e quindi, per non far morire d'inedia questi superstiti piloti, mi dichiaro favorevole a questo progetto di legge.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione. Metto ai voti l'articolo unico del disegno di legge, di cui ho già dato lettura. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« **Modifiche al regolamento per l'applicazione del regio decreto 30 dicembre 1923, n. 2994, sullo stato giuridico ed il trattamento economico dei salariati dipendenti dalle Amministrazioni dello Stato** » (N. 2499).

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « Modifiche al regolamento per l'applicazione del regio decreto 30 dicembre 1923, n. 2994 sullo stato giuridico ed il trattamento economico dei salariati dipendenti dalle Amministrazioni dello Stato ». Dichiaro aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Vaccaro.

VACCARO, *relatore*. Con il regio decreto 30 dicembre 1923 veniva fissato lo stato giuridico ed il trattamento economico dei salariati dipendenti dallo Stato e venivano fissate le modalità perchè questi fossero adibiti soltanto ad alcuni servizi. Le tabelle, con le quali venivano fissate le indennità a questi sottufficiali, soldati, caporali ecc. ecc., furono poi aumentate con

la legge 15 dicembre 1949, n. 1111, ma rimaneva stabilito ancora che questi militari dovessero semplicemente essere impiegati per la manutenzione, la custodia e la riparazione del materiale presso i reggimenti di bersaglieri, reggimenti di artiglieri, battaglioni e gruppi del genio, reggimenti di carri armati e centri automobilistici, senza indicare altri servizi ai quali potessero essere adibiti.

Ora, con questa norma di legge, si verrebbe a fissare che questi operai militarizzati o questi militari fossero adibiti indiscriminatamente a tutti i servizi, a seconda delle necessità.

La spesa di questo provvedimento è di lire 9 milioni ogni anno. Quindi è un provvedimento di scarsissima importanza, ma vorrei sollecitare il rappresentante del Governo a studiare la situazione dei salariati dipendenti dalle Amministrazioni dello Stato. Nell'Amministrazione militare ve ne sono moltissimi ed adesso, avendoli trasferiti dai centri dove erano stati assunti, si trovano in condizioni di grave disagio, perchè, con lo stipendio, anzi col salario che percepiscono, non riescono a sopperire ai bisogni delle proprie famiglie. Molti di questi sarebbero disposti ad accettare un trattamento di quiescenza e a lasciare il servizio, al quale, per le condizioni economiche, non possono sufficientemente attendere. Questa è una raccomandazione che mi permetto di fare al rappresentante del Governo, perchè si verrebbe ad ottenere una notevole deduzione di spese per questo personale, ed il personale stesso sarebbe contento di tornare ai lavori, ai quali prima era occupato.

JANNUZZI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Il disegno di legge in esame, come ha osservato l'onorevole relatore, è di una chiara semplicità. Si tratta di estendere un trattamento speciale, che era stato previsto soltanto per gli addetti alla custodia, alla riparazione, alla manutenzione del materiale. È un provvedimento di giustizia perequativa, che ritengo non debba trovare difficoltà.

In quanto alla raccomandazione fatta dal senatore Vaccaro, senz'altro l'accolgo. La questione non è nuova per il Ministero, come l'onorevole Vaccaro già sa perchè ho avuto l'onore di averlo come mio predecessore, ed è all'esame da diverso tempo: difficoltà di vario ordi-

ne, soprattutto finanziario, si sono opposte; comunque, se la Commissione lo desidera, nella prossima riunione potrà fornire elementi più concreti circa l'andamento dell'esame della questione, in modo da poter dare più precise notizie sulla possibilità o meno che il desiderio dell'onorevole Vaccaro e della Commissione venga accolto.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Comunico infine che la Commissione finanze e tesoro non ha nulla da osservare sull'aspetto finanziario del provvedimento di legge.

Metto ai voti gli articoli del disegno di legge, di cui dò lettura:

Art. 1.

L'articolo 265 del regolamento per l'applicazione del regio decreto 30 dicembre 1923, n. 2994, sullo stato giuridico ed il trattamento economico dei salariati dipendenti dalle Amministrazioni dello Stato, approvato con regio decreto 31 dicembre 1924, n. 2262, quale risulta modificato dall'articolo unico del regio decreto 23 marzo 1933, n. 338, è sostituito dal seguente:

« Le disposizioni relative al personale militare aggregato agli stabilimenti di lavoro dello Stato, contenute nei precedenti articoli 256 e 258 a 264, sono applicabili altresì al personale operaio militare dell'Esercito addetto alla custodia, manutenzione, allestimento e riparazione del materiale del gruppo C, di cui all'articolo 307 del Regolamento per l'amministrazione e la contabilità dei corpi, istituti e stabilimenti militari, approvato con regio decreto 10 febbraio 1927, n. 443, e che abbia conseguito la regolare nomina e copra un posto previsto dalle tabelle organiche del tempo di pace dell'Ente presso il quale presta servizio ».

(È approvato).

Art. 2.

Alla maggiore spesa annua di lire 9.000.000, derivante dalla attuazione della presente legge, sarà fatto fronte con le somme già stanziare nel capitolo 43 dello stato di previsione della

spesa del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario 1952-53, e nel corrispondente capitolo per gli esercizi successivi.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Discussione e rinvio del disegno di legge: « Modifiche all'articolo 2 della legge 25 luglio 1941, n. 1136, sull'ordinamento dei corsi allievi ufficiali piloti di complemento dell'Aeronautica militare » (N. 2387).

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno il disegno di legge: « Modifiche all'articolo 2 della legge 25 luglio 1941, n. 1136, sull'ordinamento dei corsi allievi ufficiali piloti di complemento dell'Aeronautica militare ».

Do lettura dell'articolo unico:

Articolo unico.

L'articolo 2 della legge 25 luglio 1941, n. 1136, quale risulta modificato dall'articolo 1 della legge 27 giugno 1942, n. 976, è sostituito dal seguente:

« Ai corsi di pilotaggio aereo, di cui al precedente articolo, possono essere ammessi, a domanda, i cittadini italiani in possesso dei seguenti requisiti:

1) abbiano compiuto il 17° anno di età e non superato il 23° alla data stabilita dal bando di concorso;

2) debbano ancora adempiere agli obblighi della ferma di leva per avere regolarmente ottenuto il ritardo nella prestazione del servizio militare per ragioni di studio o per altri legali motivi, ovvero, se già incorporati nella Aeronautica militare, debbano ancora ultimare la ferma di leva;

3) risultino di buona condotta pubblica e privata ed appartengano a famiglia di incensurabile moralità;

4) abbiano conseguito il diploma di maturità classica o scientifica o artistica, ovvero di abilitazione tecnica o magistrale, ovvero, se in possesso di un titolo di studio conseguito all'estero, questo sia ritenuto dal Ministero della pubblica istruzione equipollente ad uno dei titoli predetti;

5) abbiano l'attitudine al pilotaggio militare da accertarsi presso un Istituto medico legale dell'Aeronautica.

Dichiaro aperta la discussione su tale articolo.

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Cornaggia Medici.

CORNAGGIA MEDICI, *relatore*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il Ministro dell'aeronautica, di concerto con il Ministro del tesoro, ha ritenuto presentare un nuovo testo dell'articolo 2 della legge 25 luglio 1941, n. 1136, soprattutto agli effetti di abbassare il limite massimo per l'ammissione nei corsi degli allievi piloti di complemento, da 26 anni a 23. Dichiaro preliminarmente che sono contrario alla modifica, e ne dirò rapidamente i motivi. La ragione addotta dal Governo è questa. Per poter pilotare velivoli che raggiungono delle velocità infrasoniche o ultrasoniche, si richiedono degli elementi giovanissimi. Sono state scritte in materia, sia dai competenti di medicina aeronautica, sia dai competenti genericamente in materia di volo, molte cose; ed io mi permetterei di osservare che quello che è stato scritto ha tenuto forse conto di esperienza e di impressioni affrettate.

Accade sempre, nella storia del progresso, che quando viene in evidenza un nuovo mezzo di trasporto, lo si guardi quasi come un mostro e, quando si raggiungano determinati limiti, si dica che quei limiti sono assolutamente insuperabili e si determini uno stato di inferiorità dell'umanità rispetto alle nuove prospettive che si dischiudono.

Onorevoli colleghi, voi ricordate cosa si pensava quando le automobili raggiunsero le alte velocità. Si diceva che bastava sporgere la mano fuori, che questa sarebbe stata tagliata; e cosa si pensava ai tempi dei primati, quando ancora non c'era la cabina stagna. Poi l'esperienza successiva ha dimostrato che queste preoccupazioni erano infondate.

Mi permetto di osservare che certamente un organismo molto giovane può avere qualche elemento di favore, rispetto ad un altro; ma si tratta di elementi quasi infinitesimali e non riesco a rendermi conto quanta importanza possano avere nella pratica del pilotaggio. D'altra parte, la Commissione tenga presente che oggi per l'impiego dei nuovi velivoli si usa necessariamente la cabina stagna e spesso anche la posizione di pilotaggio è tale, che le sollecitazioni sono molto minori di quelle che avrebbero potuto essere con un assetto di pilotaggio differente.

L'esperienza più recente mi permette di riferirmi, per esempio, ai collaudatori delle macchine della F.I.A.T., che sono piloti in età matura, per i quali gli inconvenienti lamentati non si sono verificati. Ritengo pertanto l'elemento psicofisico insufficiente a determinare un mutamento della norma, mentre ritengo che ci siano elementi positivi perchè la norma sia mantenuta. La prima ragione è questa: molti giovani, nella speranza di poter diventare piloti militari *aere proprio* hanno fatto delle spese per ottenere il brevetto di pilotaggio. Mi permetto inoltre di fare presente il bando in questi giorni affisso in tutte le vie d'Italia, il quale porta ancora il limite attuale di anni 26 e non quello abbassato, di modo che una nostra disposizione di legge che uscisse in questi giorni, sarebbe una disposizione in contrasto col diritto acquisito da costoro.

V'è poi un altro motivo. La Commissione deve tener presente come sia opportuno che oggi ci si possa valere, come ufficiali di complemento piloti, di elementi che abbiano una notevole cultura nel campo scientifico e matematico. Tutti sanno che il corso d'ingegneria normalmente dura da 5 a 6 anni; abbassando il limite a 23 anni impediremmo ai laureati di inserirsi in questo ruolo e quindi impoveriremmo i ruoli degli ufficiali piloti di complemento dell'apporto che potrebbero dare i laureati.

Per le ragioni che ho detto e che mi sembrano attinenti ad una obiettiva valutazione dell'età in rapporto al pilotaggio, e soprattutto per non privare quelli che nutrivano la speranza di diventare piloti militari di poter raggiungere il loro sogno e per dare all'Arma giovani che siano laureati soprattutto in quelle

facoltà che costituiscono un arricchimento per l'Arma stessa, esprimo il parere che il limite dei 26 anni sia mantenuto.

CASARDI. Ho avuto qualche volta l'occasione di occuparmi dell'età degli ufficiali dell'Aeronautica. Io so che per gli apparecchi a reazione l'età di 32 anni è l'età limite, perchè col passare degli anni questi piloti subiscono una certa usura.

In gran parte sono d'accordo col collega Cornaggia Medici, ma osservo che se cominciamo ad ammettere ai corsi di pilotaggio aereo gli allievi con 26 anni di età, considerando che il corso dura almeno 1 anno, potremo servirci di questi piloti soltanto per cinque anni. In proposito faccio anche notare che la formazione di un pilota per apparecchio a reazione costa 40 milioni come ho appreso da dati forniti dal Ministero dell'aeronautica. Possiamo noi spendere 40 milioni per usufruire di questi bravi ragazzi per soli 5 anni? Non mi sembra questo economico un dato da trascurare.

Osserva il senatore Cornaggia che vi sono persone di una certa età — indubbiamente uomini coraggiosi e altamente sportivi — che fanno i collaudatori di macchine. Siamo d'accordo, ma qui dobbiamo riferirci a voli di

guerra che hanno una lunga durata. Le alte velocità abbreviano i tempi ma sottopongono il fisico a sforzi veramente notevoli.

È giusto quanto dice il senatore Cornaggia che sono stati già affissi bandi di concorso in cui il termine massimo per la partecipazione è di 26 anni di età e che non avremmo il diritto di abbassare questo termine improvvisamente. Potremmo però temperare questo limite procedendo a scalare: ossia per questo anno, ad esempio, mantenere l'età di 26 anni, l'anno venturo limitarla a 25 anni e l'anno ancora di là portarla a 24, in modo da dar tempo di continuare gli studi a questi ragazzi. La licenza liceale si prende normalmente a 18 anni e penso che 24-25 anni potrebbe essere l'età giusta per contemperare i vari argomenti prospettati, quelli molto seri del senatore Cornaggia e i modestissimi miei.

PRESIDENTE. Data la delicatezza dell'argomento e l'opportunità che il rappresentante del Governo possa fornire nuovi elementi al dibattito, rinvio il seguito della discussione alla prossima riunione.

La riunione termina alle ore 10,20.