

# SENATO DELLA REPUBBLICA

---

## IV COMMISSIONE

(Difesa)

---

RIUNIONE DEL 9 APRILE 1949

(6ª in sede deliberante)

---

Presidenza del Presidente CASATI

### Disegno di legge:

(Discussione e approvazione)

« Nuove misure delle indennità di aeronavigazione, di pilotaggio e di volo » (N. 329)  
(Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 55, 57
GASPAROTTO, <i>relatore</i> . . . . .	53, 57
PARATORE . . . . .	55
PALERMO . . . . .	55, 57
CINGOLANI . . . . .	56, 57
CERICA . . . . .	57

---

La riunione ha inizio alle ore 9.45.

Sono presenti i senatori: Barontini, Bencivenga, Cadorna, Caldera, Casardi, Casati, Cemmi, Cerica, Cingolani, Di Giovanni, Elia, Facchinetti, Gasparotto, Miceli Picardi, Palermo, Pertini, Ricci Mosè, Tignino, Vaccaro.

È altresì presente l'onorevole Paratore, Presidente della 5ª Commissione finanze e tesoro.

BARONTINI, *segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

### Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Nuove misure delle indennità di aeronavigazione, di pilotaggio e di volo ». (N. 329).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Nuove misure delle indennità di aeronavigazione, di pilotaggio e di volo ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore, senatore Gasparotto.

GASPAROTTO, *relatore*. La Camera dei deputati ha già approvato, nella seduta del 23 marzo di quest'anno, il disegno di legge presentato dal Ministro della difesa, di concerto con il Ministro del tesoro, per l'aumento delle indennità di volo agli aviatori, secondo una tabella che è allegata in calce al disegno stesso.

Devo notare che precedentemente il Consiglio dei Ministri, nella seduta dell'8 aprile 1948, aveva già approvato in linea di massima uno schema di decreto legislativo concernente nuove misure di indennità di aeronavigazione, di pilotaggio e di volo, demandandone ai Ministeri del tesoro e della difesa la definitiva formulazione. In fatti i colleghi sanno che molte volte il Consiglio dei Ministri prende deliberazioni di massima, demandando poi la stesura tecnica del provvedimento ai Ministri competenti, in questo caso della Difesa e del Tesoro.

Senonchè, sopravvenute contingenze politiche hanno impedito che questo schema diventasse provvedimento legislativo. E di qui la ripresa, per iniziativa del Ministro della difesa, del provvedimento che è stato questa volta presentato in sede legislativa.

Per quel che riguarda il merito, il provvedimento è più che giustificato. Io ho conferito, anche questa mattina, con il sottocapo di Stato Maggiore, ora nominato Segretario generale dell'Aeronautica militare, ed ho qui un fascicolo che è più che esauriente. L'indennità di volo attuale è così misera che mette in istato di permanente pericolo gli aviatori, in quanto che da precise statistiche fatte da medici, risulta che i rischi del volo sono in corrispondenza diretta con le condizioni fisiche ed anche morali dell'aviatore, del navigatore. È anche dimostrato che c'è una perdita umana in ragione di 1000-1500 ore di volo.

Le altre Nazioni danno cospicue indennità, a partire dalla minima corresponsione che è quella del Portogallo, di 40.000 lire mensili per arrivare alle 180.000 lire mensili degli Stati Uniti. La nostra è la più misera di tutte, e gli aviatori dicono che la loro situazione è addirittura insostenibile.

In questo memoriale, che è a vostra disposizione — non lo leggo perchè mi dilungherei troppo — si ha la spiegazione scientifica della corrispondenza diretta tra le condizioni fisiche e morali dell'aviatore e i rischi.

Debbo inoltre far notare che sul personale navigante incombe per legge l'obbligo dell'assicurazione, a totale carico dell'aviatore; con provvedimento in corso la quota di assicurazione sulla vita sarà portata ad un milione di lire, di modo che l'aviatore non riuscirà a coprire con la propria indennità nemmeno il premio mensile di assicurazione che sarà di circa 5.000 lire.

In queste condizioni la preoccupazione del Ministero della difesa è legittima, in quanto i migliori aviatori se ne vanno, con la speranza di trovare altrove condizioni migliori. Ricordo qui il maggiore Aldo Tait, che ha lasciato un ricordo sconcertante delle sue gesta africane: egli, disperatamente innamorato dell'aviazione militare, per provvedere alle esigenze della sua famiglia ha dovuto trasferirsi in una società di navigazione privata, la quale

gli ha offerto condizioni veramente seducenti. È per questo che il Ministro della difesa fa presente che se non si prende un provvedimento adeguato, gli aviatori se ne vanno e quelli che restano sono mantenuti in uno stato di permanente disagio fisico e morale che compromette le sorti della navigazione; tanto più che, accantonando le ragioni morali, il numero dei velivoli incidentati o distrutti comporta per l'erario una notevole spesa, che supera di gran lunga le cifre necessarie per un miglioramento delle condizioni del personale.

Di conseguenza la proposta contenuta nello schema di disegno di legge approvato dalla Camera dei deputati, comporta un onere per lo Stato, per aumento delle indennità di cui alle tabelle allegate, di circa 950 milioni l'anno. La questione, però, diventa un pochino delicata per quel che concerne gli arretrati, in quanto che il disegno di legge fa decorrenza del beneficio dal 1° maggio 1948.

Dalla conferenza che ho avuto stamane con il Segretario generale dell'Aeronautica, ho avuto conferma di quello che ieri una Commissione di aviatori ha detto al nostro Presidente, presenti gli onorevoli Cingolani, Cerica ed io stesso; e cioè che per quel che riguarda gli arretrati di un anno, dal 1° maggio 1948, al 1949, è intervenuto un dispaccio del Ministro Pella il quale autorizzava il pagamento parziale degli arretrati. Il telegramma è del seguente tenore: « 20525/138079 riferimento nota NR. 3783/UL. data 8 giugno ultimo scorso autorizzasi corresponsione con decorrenza primo maggio corrente anno indennità aeronavigazione et pilotaggio at personale ruolo navigante nelle seguenti misure mensili at titolo acconto due punti lire novemila at ufficiali et sottufficiali con meno di quindici anni di servizio effettivo aeronavigante virgola lire diecimila et undici mila quando essi abbiano compiuto rispettivamente quindici aut venti anni di effettivo aeronavigante punto pregasi inoltre codesto Ministero voler sollecitare invio disegno legge su materia in esame per poter giungere at definizione questione et sanare corresponsione trattamento provvisorio suddetto. Ministero tesoro Pella (Datato 11 luglio 1948) ».

Dunque il Ministro del tesoro ha autorizzato il fatto compiuto per quel che riguarda

## IV COMMISSIONE (Difesa)

6ª RIUNIONE (9 aprile 1949)

il pagamento, e devo anche far osservare che il disegno di legge è stato presentato di concerto con il Ministro Pella.

Quali, dunque, le conseguenze di tutte queste premesse? Il provvedimento nel merito si impone, non c'è dubbio; porta un onere veramente cospicuo, e sarebbe desiderabile che una legge di tanta portata finanziaria seguisse una via normale, e cioè che, approvato in sede di assemblea legislativa dalla Camera dei deputati, in sede di assemblea fosse approvato anche dal Senato. Questo porterebbe, però, ad un ritardo notevole che deluderebbe le legittime aspettative degli interessati.

PARATORE. La Commissione di finanze e tesoro, evidentemente, non può e non deve entrare nel merito; guarda semplicemente ad alcuni rilievi di carattere finanziario.

Anzitutto debbo dichiarare che non posso prendere atto della dichiarazione che ha fatto il Ministro del tesoro, perchè è molto grave il fatto di far eseguire dei pagamenti su delle spese che ancora non sono state autorizzate: questo porterebbe ad un completo sconvolgimento della finanza dello Stato. Invece di fare in tal maniera, perchè non approvare senz'altro la spesa?

Premesso questo, dichiaro che la Commissione di finanze e tesoro è contraria riguardo alla retroattività. La Commissione è stata sempre inesorabile a questo riguardo; bisogna assolutamente impedire che nelle leggi si continui a fare quello che si faceva durante il fascismo, cioè a stabilire la retroattività; e bisogna impedirlo perchè il danno può essere non solo attivo ma anche passivo, dato che molte volte il fisco chiede la retroattività per i provvedimenti tributari, riferendosi appunto a questa retroattività attiva. Devo dichiarare, perciò, che sotto questo punto di vista, la Commissione di finanze e tesoro è inesorabile.

C'è poi la questione formale della copertura dell'onere derivante dall'applicazione della presente legge. Si fa riferimento a un decreto legislativo il quale stabilisce che i proventi dall'esercizio di giuochi di abilità e di concorsi pronostici vanno allo Stato, per cui alla copertura dell'onere derivante dall'applicazione del disegno di legge in esame, verrebbe destinata, fino all'importo di 957 milioni, quota parte dello stanziamento del capitolo n. 92-bis, re-

lativo a quei proventi e di cui al decreto del Ministro del tesoro 30 novembre 1948. La Commissione di finanze e tesoro non ha trovato tale decreto e naturalmente, compiendo una istruttoria, ha interpellato la Ragioneria generale dello Stato, la quale ha detto che esiste effettivamente un decreto del 30 novembre 1948, decreto che aveva gelosamente conservato. Di modo che noi andiamo ad autorizzare delle spese senza sapere dove e come è stato pubblicato questo decreto. Credo quindi sia impossibile che la Commissione possa prendere alcuna deliberazione se prima non sia pubblicato questo decreto che stabilisce, in un articolo aggiuntivo, uno stanziamento di un miliardo e 500 milioni che sarebbero la ragione della copertura.

Senonchè anche su di un secondo punto, la Commissione ha sollevato una eccezione; e cioè si è domandata: fino ad oggi cosa si è introitato? Ci si è risposto che si sono introitati circa 600 milioni. Ma, allora, c'è la possibilità di copertura? Ecco l'eccezione della Commissione. Naturalmente, se la vostra Commissione decide di rinunciare alla retroattività, tale eccezione viene a cadere.

In altri termini se si rinuncia alla retroattività, rimane solo un problema formale: e cioè io prego che assolutamente si pubblichi quel decreto.

PRESIDENTE. Ma lei, onorevole Paratore, ha avuto certa notizia di questo decreto?

PARATORE. Sì, la ho avuta.

PRESIDENTE. Perchè allora lo hanno tenuto in serbo?

PARATORE. Mi è stato risposto a questo proposito che su di esso si è mantenuto il silenzio perchè non fosse dilapidato in breve tempo. Ora questo decreto che è del 30 novembre 1948, oggi, al mese di aprile del 1949, non è stato ancora pubblicato.

PRESIDENTE. Noi ringraziamo l'onorevole Paratore del contributo da lui recato nella discussione e di queste dichiarazioni di principio, che, del resto, facciamo anche nostre.

PALERMO. Sono dolente che l'onorevole Paratore sia andato via, perchè non concordo assolutamente con quanto egli ha esposto. Secondo me questo problema va impostato da un punto di vista morale ed anche di serietà democratica.

## IV COMMISSIONE (Difesa)

6<sup>a</sup> RIUNIONE (9 aprile 1949)

Noi ci troviamo di fronte al fatto che l'8 aprile 1948 il Consiglio dei Ministri approvò un decreto legislativo con il quale modificava l'indennità di volo; se questo decreto per intralci burocratici, o per altre ragioni, non ha visto la luce o non ha trovato applicazione, la responsabilità non può ricadere sugli aviatori. Quindi, allorchè l'onorevole Paratore dice che non può assolutamente essere consentita la retroattività, gli rispondo che questo discorso egli deve farlo al Consiglio dei Ministri. Quando il Consiglio dei Ministri si riunisce, esamina un provvedimento e stabilisce in linea di massima di adottarlo, penso che non sia simpatico, soprattutto nei riguardi di coloro che vengono danneggiati dalla mancata applicazione di questo provvedimento, dare la dimostrazione che ad un certo momento lo stesso Consiglio dei Ministri dice una cosa, mentre in un secondo momento ne dice un'altra.

Quindi per quel che riguarda la retroattività di questo disegno di legge sono completamente favorevole, perchè — torno a ripetere — il fatto che questo progetto venga portato con ritardo all'esame della Commissione non è una responsabilità che possa ricadere sugli aviatori, bensì sul Consiglio dei Ministri, per cui gli aviatori non debbano subire alcun danno.

A questo proposito voglio ricordare a tutti quanti voi che, in una delle prime riunioni della nostra Commissione, si esaminò appunto un progetto riguardante l'indennità di volo; e ricordo che in quella sede rilevai delle discrepanze tra i vari gradi, tanto che si disse di approvare quel provvedimento provvisoriamente perchè ci si assicurò che ce ne era un altro pronto che sarebbe stato portato subito al nostro esame. Ora se questo provvedimento, anzichè tempestivamente, è stato portato al nostro esame dopo un anno e più, la responsabilità non può ricadere sugli aviatori.

Inoltre a sostegno dell'approvazione integrale di tale progetto c'è anche una ragione morale. Qui tutti parliamo di voler ricostruire le forze armate, tutti diciamo che gli appartenenti a queste forze armate debbono essere ben retribuiti, debbono esser messi in condizione di avere un morale elevato; quando però si tratta di tramutare in fatti queste magnifiche affermazioni, arriva l'onorevole Paratore, o chi

per lui, e pone tutte queste restrizioni dal punto di vista del bilancio.

Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, noi ci troviamo oggi di fronte ad una indennità di volo che è semplicemente offensiva. Proprio ieri il Ministro del tesoro ci ha parlato della svalutazione; ebbene questi aviatori prima della guerra avevano una indennità di volo di 1000 lire: se noi volessimo fare le cose con perfetta coscienza, in base alla svalutazione attuale della moneta dovremmo portarla a 50.000 lire. Con questo disegno di legge si tende ad aumentarla fino a 13-14.000 lire, e penso che non sia proprio il caso di doverci discutere sopra, sollevando eccezioni finanziarie o di bilancio.

Per queste ragioni, per mio conto, esprimo parere non solo favorevole, ma incondizionatamente favorevole.

CINGOLANI. Mi dichiaro anzitutto completamente d'accordo con quanto hanno detto i colleghi Gasparotto e Palermo.

Debbo, anzi, ricordare un'altra cosa: che proprio contemporaneamente a quel decreto per l'indennità di volo, fu approvata l'indennità di bordo per gli imbarcati, il che valse ad aumentare e ad alimentare le speranze dei piloti, perchè, naturalmente, se era stato approvato l'aumento dell'indennità per gli imbarcati, non altrimenti doveva avvenire per quanto li riguardava. Invece non se ne è fatto niente.

Non voglio entrare nella discussione tecnica impostata dal collega Paratore; dico solo che noi possiamo benissimo prendere atto della situazione quale ci è stata esposta e dal relatore Gasparotto e dal senatore Palermo. Ricordo anche io che in una delle prime sedute della nostra Commissione, nella quale fu sottolineato che la differenza tra i vari gradi era eccessiva, ci si promise che immediatamente si sarebbe rimediato con un altro progetto di legge. Ora ne è sottoposto al nostro esame uno modestissimo, tale da acquetare gli equipaggi che sono composti di piloti, radiotelegrafisti, personale tecnico imbarcato, ufficiali del genio ed anche civili che fanno corsi per direttori di aeroporti, che vivono vita di apparecchio e che quindi sono compresi anche in queste tabelle. Noi, approvando questo disegno di legge, compiamo un atto di giustizia e, dopo le

## IV COMMISSIONE (Difesa)

6ª RIUNIONE (9 aprile 1949)

parole dell'onorevole Palermo, a me pare che l'approvazione possa essere unanime. Pen- serà poi il Governo a sanare la questione tra Ministro e Commissione di finanza.

PRESIDENTE. Anche per la copertura?

CINGOLANI. Anche per la copertura: non è possibile, per la vita stessa del Senato e degli aviatori, di ritirarci.

PRESIDENTE. In linea di principio l'onorevole Paratore non ha torto; dico questo per il futuro.

CINGOLANI. Avrà pure ragione, ma si può trovare anche la maniera di rimediare ad una situazione di questo genere a cui è legata l'onorabilità della nostra Commissione.

Mi si consenta, come uomo della strada, di dire che in una danza di centinaia di miliardi in qualche modo si possono trovare questi 900 milioni per venire incontro a chi rappresenta una « élite » non solo delle forze armate, ma anche di tutti i cittadini.

Per quel che riguarda le perdite umane in conseguenza del grave stato di disagio in cui versano i nostri aviatori, come ultimo rilievo mi si permetta di ricordare che il corso « Rex » dell'Accademia aeronautica, in dieci anni di attività di volo (1939-1949) su 210 ufficiali piloti ha avuto 94 caduti che costituiscono il 45 per cento del corso.

CERICA. I senatori Cingolani e Palermo e l'onorevole relatore hanno già riferito ampiamente ed hanno portato tesi eloquenti a sostegno di questo progetto di legge.

Io, perciò, mi permetto solo di richiamare l'attenzione dei colleghi su questo dato di fatto: un quadrimotore oggi costa 800 milioni di lire, e se noi consideriamo che, come già ha accennato l'onorevole Gasparotto, le ragioni degli inconvenienti mortali derivano molto spesso dallo scarso alimento ed anche dalle cattive condizioni psichiche e morali, noi dobbiamo risanare questa piaga, perchè se ritardiamo di qualche mese e sventuratamente nel frattempo cade uno di tali apparecchi costosissimi, non solo noi perdiamo una vita umana che è un capitale materiale e morale, ma perdiamo anche un capitale in danaro che costituisce il prezzo dell'apparecchio.

Quindi anche sotto questo lato pratico ho imposto il problema e ritengo che sia doveroso provvedere a sanare immediatamente questa dolorosa piaga.

CINGOLANI. Mi permetto di fare ancora rilevare che oggi le esercitazioni di alta quota non si fanno quasi più per lo stato di generale inferiorità — in tutti i Paesi, veramente, dopo la guerra — delle giovani generazioni. Questo mi è stato detto tanto all'Accademia di Nisida, quanto nei campi di Lecce dove erano i famosi apparecchi per alta quota. Si sono avute tre morti consecutive in una settimana per svenimento a bordo con conseguente caduta; non quindi per errore di manovra, bensì per deficienza umana.

GASPAROTTO, *relatore*. Da questo grafico contenuto nel memoriale che ho messo a vostra disposizione risulta che il rischio del personale della Marina militare è dello 0,007 per cento, rispetto all'indennità di imbarco che è di 7000 lire circa; il rischio del personale addetto alla bonifica dei campi minati è dello 0,01 per cento rispetto all'indennità che è di lire 18.000 circa; mentre il rischio del personale navigante dell'Aeronautica militare è dello 0,7 per cento, rispetto all'indennità di aeronavigazione che è di lire 3000 circa.

PALERMO. Vorrei aggiungere un ulteriore rilievo di ordine generale, che non so se rientri nella nostra competenza. Vi sono parecchi provvedimenti — come ad esempio quello a favore dei mutilati, anch'esso dell'8 aprile 1948 — per i quali non so se la Commissione abbia la competenza e l'autorità di dire al Governo che quando uno di questi provvedimenti della massima importanza viene esaminato e deliberato non deve esser consentito far trascorrere tanto tempo per metterlo in esecuzione.

PRESIDENTE. Questa è una raccomandazione che faccio mia e che esprimerò quanto prima ai Ministri competenti.

Se nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale, e passiamo alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

## Art. 1.

Le indennità mensili di aeronavigazione normale e di pilotaggio normale, di cui ai numeri 1 e 2 della lettera a) degli articoli 1 e 2 delle norme sulle indennità da corrispondere al personale militare e civile dell'aeronautica, approvate con regio decreto-legge 20 luglio 1934, n. 1302, convertito con modificazioni nella

legge 4 aprile 1935, n. 808, quali risultano successivamente modificati, sono stabilite nella misura risultante dai nn. 1 e 2 delle annesse tabelle *A* e *B*.

Le indennità mensili supplementari di aeronavigazione e di pilotaggio per servizi speciali di cui alla lettera *b*) dei suddetti articoli 1 e 2, sono stabilite nella misura risultante dalle annesse tabelle *C* e *D*.

(È approvato).

#### Art. 2.

I primi due commi dell'articolo 4 delle norme sulle indennità da corrispondere al personale militare e civile dell'aeronautica, approvate con regio decreto-legge 20 luglio 1934, n. 1302, convertito con modificazioni nella legge 4 aprile 1935, n. 808, quali risultano successivamente modificati, sono sostituiti dai seguenti:

« Al personale militare che frequenta corsi di pilotaggio, compreso quello che si svolge presso l'Accademia aeronautica, è dovuta, dalla data del conseguimento del brevetto di pilota d'aeroplano fino a quella del conseguimento del brevetto militare aeronautico, la indennità mensile di pilotaggio nella misura di lire 4.500.

Agli allievi dei corsi normali dell'Accademia aeronautica, muniti del brevetto militare aeronautico, spetta l'indennità mensile di pilotaggio nella misura di lire 4.500 fino alla nomina a sottotenente e lire 14.000 da tale nomina fino alla promozione a tenente ».

(È approvato).

#### Art. 3.

L'indennità di volo di cui all'articolo 9 delle norme sulle indennità da corrispondere al personale militare e civile dell'aeronautica, approvate con regio decreto-legge 20 luglio 1934, n. 1302, convertito con modificazioni nella legge 4 aprile 1935, n. 808, quale risulta successivamente modificato, è stabilita nella misura di lire 7.500 mensili.

Per avere diritto a tale indennità gli ufficiali di cui al citato articolo 9 debbono compiere, entro il periodo di tempo stabilito dal Ministero, il minimo dei voli da questo prescritto.

(È approvato).

#### Art. 4.

L'indennità di volo di cui all'articolo 10 delle norme sulle indennità da corrispondere al personale militare e civile dell'aeronautica, approvate con regio decreto-legge 20 luglio 1934, n. 1302, convertito con modificazioni nella legge 4 aprile 1935, n. 808, quale risulta successivamente modificato, è stabilita nella misura di lire 4.200 mensili.

(È approvato).

#### Art. 5.

Le indennità di volo di cui all'articolo 11 delle norme sulle indennità da corrispondere al personale militare e civile dell'aeronautica approvate con regio decreto-legge 20 luglio 1934, n. 1302, convertito con modificazioni nella legge 4 aprile 1935, n. 808, quale risulta successivamente modificato, per gli ufficiali, sottufficiali, primi avieri ed avieri scelti appartenenti all'Arma aeronautica, ruolo specialisti, qualora abbiano l'obbligo continuativo di volo e compiano, entro il periodo di tempo stabilito dal Ministero, il minimo dei voli da questo prescritto, sono stabilite nelle seguenti misure:

Ufficiali . . . . .	L. 4.200 mensili
Sottufficiali . . . . .	» 3.600 »
Primi avieri . . . . .	» 3.600 »
Avieri scelti . . . . .	» 3.000 »

Per gli ufficiali appartenenti al Corpo del Genio aeronautico, ruolo assistenti tecnici, qualora abbiano l'obbligo continuativo di volo e compiano, entro il periodo di tempo stabilito dal Ministero, il minimo dei voli da questo prescritto, l'indennità di volo prevista dallo stesso articolo 11 è stabilita nella misura di lire 3.000 mensili.

(È approvato).

#### Art. 6.

La tabella di cui al 1° comma dell'articolo 12 delle norme sulle indennità da corrispondere al personale militare e civile della aeronautica, approvate con regio decreto-legge 20 luglio 1934, n. 1302, convertito con

IV COMMISSIONE (Difesa)

6ª RIUNIONE (9 aprile 1949)

modificazioni nella legge 4 aprile 1935, n. 803, quale risulta successivamente modificata, è sostituita dalla seguente:

Durata del volo	Indennità per ogni volo
Per voli di durata inferiore ad una ora	L. 400
Per voli di durata da 1 ora a 2 ore	800
Per voli di durata da 2 ore a 3 ore	1.200
Per voli di durata da 3 ore a 4 ore	1.600
Per voli di durata uguale o superiore a 4 ore	2.000

Il terzo comma dell'articolo 12 delle suddette norme è sostituito dal seguente:

« L'importo dell'indennità in oggetto non potrà essere superiore, in ogni mese, alla somma di lire 4.200 per gli ufficiali o per gli impiegati civili di grado superiore al 12° e di lire 3.600 per i sottufficiali, i graduati e militari di truppa o per gli impiegati civili fino al grado 12° incluso e per i salariati ».

(È approvato).

#### Art. 7.

Alla copertura dell'onere derivante dalla applicazione della presente legge, ai sensi dell'articolo 81, quarto comma, della Costituzione, viene destinata, per l'esercizio 1948-1949, sino all'importo di lire 957 milioni, quota parte dello stanziamento del capitolo n. 92 bis « Proventi derivanti dalla organizzazione e dall'esercizio di giochi di abilità e di concorsi pronostici (decreto legislativo 14 aprile 1948, n. 496) » del bilancio dell'entrata per l'esercizio 1948-1949, di cui al decreto del Ministro del tesoro 30 novembre 1948, n. 173445.

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

(È approvato).

#### Art. 8.

La presente legge entra in vigore nel giorno successivo a quello della sua pubblicazione

nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana ed ha effetto dal 1° maggio 1948.

(È approvato).

#### TABELLA A.

#### MISURA INDENNITÀ DI AERONAVIGAZIONE NORMALE

Anni di volo	Importo mensile
1° Fino a 5 anni di effettivo servizio aeronavigante	L. 14.000
2° Da 5 anni fino a 10 anni	17.000
Da 10 anni fino a 15 anni	20.000
Da 15 anni fino a 20 anni	24.000
Da 20 anni fino a 25 anni	27.000
Da 25 anni in poi	32.000

(È approvata).

#### TABELLA B.

#### MISURA INDENNITÀ DI PILOTAGGIO NORMALE

Anni di volo	Importo mensile
1° Fino a 5 anni di effettivo servizio aeronavigante	L. 14.000
2° Da 5 anni fino a 10 anni	16.000
Da 10 anni fino a 15 anni	18.000
Da 15 anni fino a 20 anni	20.000
Da 20 anni in poi	22.000

(È approvata).

#### TABELLA C.

#### MISURA INDENNITÀ DI AERONAVIGAZIONE PER SERVIZI SPECIALI

Denominazione servizio speciale	Importo mensile
Alta velocità	L. 8.000
Alta quota	8.000
Istruttori scuole volo senza visibilità	4.800

(È approvata).

V COMMISSIONE (Difesa)

6ª RIUNIONE (9 aprile 1949)

## TABELLA D.

MISURA INDENNITÀ  
DI PILOTAGGIO PER SERVIZI SPECIALI

Denominazione servizio speciale	Importo mensile
Alta velocità . . . . .	L. 8.000
Alta quota . . . . .	8.000
Istruttori scuole volo senza visibilità	4 800

*(È approvata).*

Pongo ora in votazione il disegno di legge nel suo complesso.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

*(È approvato).*

La riunione termina alle ore 10,25.