

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

4^a COMMISSIONE

(Difesa)

GIOVEDÌ 25 GIUGNO 1959

(10^a seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CERICA

INDICE

Disegni di legge:

« Modifica alla legge 8 marzo 1958, n. 233, relativa al riordinamento del ruolo dei servizi dell'Aeronautica militare » (549) (D'iniziativa dei deputati Bovetti ed altri) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE	Pag. 70, 71, 73, 74, 75
ANGELILLI	71
CADORNA	71
CAIATI, Sottosegretario di Stato per la difesa	72, 74
CORNAGGIA MEDICI, relatore	70, 71, 75
JANNUZZI	72
NEGRI	74
PALERMO	70, 71

« Aumento delle misure del soprassoldo spettante agli ufficiali della Marina militare che prendono imbarco su piroscafi mercantili per campagne di istruzione professionale » (552) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE	75, 76
ANGELILLI, ff. relatore	76
CAIATI, Sottosegretario di Stato per la difesa	76
PALERMO	76
VERGANI	76

« Modifica dell'articolo 2 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 31 marzo 1947, n. 396, concernente le attribuzioni del Ministero della Marina mercantile » (557) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE	Pag. 77, 78
ANGELILLI, ff. relatore	77

La seduta è aperta alle ore 10,55.

Sono presenti i senatori: Angelilli, Cadorna, Cerica, Cornaggia Medici, Donati, Gerini, Grava, Imperiale, Jannuzzi, Marchini Camia, Negri, Palermo, Sartori, Scappini e Vergani.

Interviene il Sottosegretario di Stato per la difesa Caiati.

ANGELILLI, Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

4^a COMMISSIONE (Difesa)10^a SEDUTA (25 giugno 1959)

Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Bovetti ed altri: « Modifica alla legge 8 marzo 1958, n. 233, relativa al riordinamento del ruolo dei servizi dell'Aeronautica militare » (549)
(Approvato dalla Camera dei deputati)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge di iniziativa dei deputati Bovetti ed altri: « Modifica alla legge 8 marzo 1958, n. 233, relativa al riordinamento del ruolo dei servizi dell'Aeronautica militare », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

CORNAGGIA MEDICI, relatore. Non occorrono molte parole per illustrare il disegno di legge in esame, già approvato dalla competente Commissione della Camera dei deputati il 26 maggio 1959.

Il provvedimento, d'iniziativa parlamentare, concerne la modifica della legge 8 marzo 1958, n. 233, che ha riordinato il ruolo dei servizi dell'Aeronautica militare.

L'articolo 1 del disegno di legge stabilisce che dal 1° luglio 1959 l'organico degli ufficiali in servizio permanente effettivo dell'Arma aeronautica — di cui all'articolo 2 della legge 8 marzo 1958, n. 233 — è aumentato di una unità per il grado di tenente generale e di una unità per il grado di maggior generale, mentre è diminuito di due unità nel grado di colonnello. Inoltre, il limite di età per la cessazione dal servizio permanente effettivo del tenente generale è fissato in anni 65.

Gli articoli 2 e 3 contengono norme di attuazione e stabiliscono le variazioni alle precedenti disposizioni in correlazione con le modifiche introdotte dall'articolo 1.

L'articolo 4, e ultimo, provvede per la copertura dell'onere finanziario.

Come è noto l'Arma aeronautica comprende anche un ruolo servizi che è in via di continuo sviluppo, in quanto sempre maggiori risultano i servizi ai quali è necessario provvedere. Di qui la necessità che a capo di tale ruolo così importante sia preposto un ufficiale generale di grado più elevato che non

presentemente — cioè un tenente generale — e che i maggiori generali siano almeno due.

La conseguente proposta diminuzione del numero dei colonnelli, alla quale aderisco, ha lo scopo anche di contenere l'aumento della spesa.

Per le esposte ragioni concludo pregando la Commissione di dare voto favorevole al provvedimento.

PALERMO. Mi permetto di osservare che la riduzione del numero dei colonnelli ha come risultato una minore possibilità di scelta per le promozioni a generale.

CORNAGGIA MEDICI, relatore. Presentemente i colonnelli sono 34: la riduzione a 32 non modifica quindi in modo allarmante la situazione, dato che esiste sempre un sufficiente margine per la scelta dei più idonei al grado superiore.

D'altra parte, come già ho rilevato, con la anzidetta riduzione si è evitata la difficoltà di creare una variazione di bilancio troppo sensibile.

PALERMO. Non condivido, inoltre, il criterio di ridurre il numero dei colonnelli per aumentare quello dei generali. I generali devono fare i generali; e ciò naturalmente non è possibile, ove di generali vi sia una vera e propria inflazione.

PRESIDENTE. Occorre tener conto, senatore Palermo, dell'importanza che i servizi dell'Aeronautica hanno assunto in relazione alle esigenze non soltanto militari, ma anche civili.

Le varie segnalazioni, infatti, che servono per la rotta degli aerei sono compito delle postazioni a terra, che rientrano tra i servizi dell'Aeronautica.

PALERMO. E per tale compito occorre davvero un generale?

PRESIDENTE. Il complesso delle unità necessarie all'espletamento dei servizi è così rilevante, che a comandarlo vi deve essere un ufficiale generale di grado adeguato.

4^a COMMISSIONE (Difesa)10^a SEDUTA (25 giugno 1959)

D'altra parte, la riduzione nel numero dei colonnelli è stata fatta in base al criterio, già adottato in altri casi, di regolare in migliore maniera lo sviluppo della carriera, proporzionando la base della piramide al vertice: in definitiva, 32 colonnelli non sono pochi in confronto a due maggiori generali e a un tenente generale!

ANGELILLI. Data l'importanza assunta attraverso il tempo dal ruolo servizi, sono senz'altro favorevole all'approvazione del provvedimento.

CORNAGGIA MEDICI, *relatore*. Durante l'ultimo mio volo, conclusosi appena mezz'ora fa, il Comandante mi diceva che oggi il volare è cosa altrettanto impegnativa per il pilota, che per il controllore della circolazione aerea.

Ora, un ruolo che deve provvedere con un numeroso personale a servizi di fondamentale e vitale interesse, come sono quelli concernenti il controllo e la sicurezza della navigazione aerea, non può essere, per così dire, « decapitato » al grado di maggior generale, cioè al più basso grado degli ufficiali generali.

PALERMO. Credo di avere dei generali una concezione superiore a quella di altri. Il fascismo aveva instaurato una forma di corruzione, per cui, quando un ufficiale arrivava ad essere generale, doveva ricominciare l'intera carriera da capo: generale di brigata, generale di divisione, di corpo di armata, d'armata, maresciallo d'Italia, maresciallo dell'impero... Arrivati, poi, a maresciallo, a tale grado massimo, non si fermava nemmeno a quel grado: si era in attesa di essere fatti conti, marchesi, eccetera.

È necessario dunque non seguitare con la stessa mentalità; richiamo la vostra attenzione sul fatto che per il prestigio di un generale non è indispensabile che questi arrivi al grado di tenente generale.

PRESIDENTE. Il grado di tenente generale pone il capo dei servizi in argomento nelle condizioni di poter sostenere con maggiore probabilità di successo le propo-

ste che crede necessarie per il miglioramento dei servizi stessi, di poter parlare, insomma, provvisto di maggiore autorità.

Anch'io, naturalmente, sono del parere che debba essere evitata una inflazione negli alti gradi. Ma, nel caso presente, si tratta di un settore importantissimo, i cui vasti, delicati e complessi servizi sono fondamentali — ripeto — non solo per le esigenze militari, ma anche e forse in maggior misura rispetto alle esigenze della vita civile. Di conseguenza è necessario che a capo del settore vi sia una persona di grado così elevato, da poter discutere con la necessaria autorità i diversi problemi di sua competenza anche nei confronti di coloro che stanno al vertice della gerarchia aeronautica.

CADORNA. Mi permetto di far notare al senatore Palermo, a proposito dei gradi e delle funzioni, che nella gerarchia militare i gradi rappresentano anche, per così dire, delle *posizioni*, alle quali corrispondono altrettanti gradi nell'amministrazione civile: la pleiade, cioè, di gradi, ricordata dal senatore Palermo, è determinata dalla necessità di distinguere posizioni, che sono diverse anche sotto l'aspetto economico.

Mi preme comunque di mettere soprattutto in evidenza che il provvedimento in esame, anche se di modesta portata, viene, tuttavia, a toccare una legge di straordinaria importanza come quella degli organici, ed è di iniziativa parlamentare. Ora, a me non sembra opportuno che a modificazioni del genere si possa arrivare attraverso un'iniziativa parlamentare, senza il benessere del Governo...

PRESIDENTE. Quando il provvedimento, come nel caso presente, è stato discusso e approvato alla Camera dei deputati, il Governo in quella sede ha già avuto modo di esprimersi in maniera favorevole.

CADORNA. D'accordo; ma la questione da me posta è un'altra: e cioè che provvedimenti parziali, come quello in esame, i quali possono costituire dei pericoli precedenti, dovrebbero essere non di iniziativa parlamentare, bensì del Governo, che,

4^a COMMISSIONE (Difesa)10^a SEDUTA (25 giugno 1959)

nel formularli, potrebbe tener conto di tutte le analoghe situazioni.

Si tratta di provvedimenti, ripeto, che toccano e modificano una legge importantissima — quella degli organici — su cui è fondata la compagine delle Forze armate.

J A N N U Z Z I. Se al senatore Cadorna si può facilmente rispondere che il Governo non può certamente impedire l'iniziativa parlamentare e che, nel caso presente, l'iniziativa parlamentare è altamente qualificata, in quanto il primo dei proponenti è stato per due volte Sottosegretario per la difesa, bisogna tuttavia riconoscere che lo stesso oratore ha toccato, con le sue osservazioni, un tasto di fondamentale importanza.

E da parte mia chiedo all'onorevole rappresentante del Governo se sia giusto che il problema degli organici debba essere affrontato mediante provvedimenti isolati e frammentari, qual'è appunto il disegno di legge in esame, che riguardano questo o quel grado, senza tener conto degli organici nel loro complesso.

La precedente osservazione del senatore Palermo, circa l'inopportunità di ridurre il numero dei colonnelli, può anche essere fondata. Comunque, se si crede necessario diminuire il numero dei colonnelli del ruolo servizi dell'Arma aeronautica, quale viene ad essere, in conseguenza, la situazione per quanto concerne i maggiori, i capitani, e così via?

Credo, insomma, che sia giunto il momento per il Governo, per il Ministero della difesa, di decidersi ad affrontare il problema degli organici nella sua integrità con un progetto di legge veramente armonico e completo.

Perciò, nel dare il mio consenso al provvedimento in esame, rinnovo la raccomandazione già espressa in altra sede all'onorevole Ministro per la difesa.

C A I A T I, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Pregiudizialmente vorrei dire che, dall'esame di un modestissimo provvedimento, qual'è senza dubbio quello in esame, si è sviluppata una discussione che, per le sue proporzioni, è andata molto di là dell'argomento trattato.

Il tema all'ordine del giorno mi pare, infatti, assai limitato. Qui in sostanza si tratta di tener conto della particolare situazione di inferiorità, direi quasi di sudditanza — ove il termine potesse esprimere meglio le condizioni di disagio dell'interessato — nella quale si trova il generale a capo del ruolo servizi dell'Arma aeronautica: ruolo i cui settori in questi ultimi anni abbiamo incrementato, potenziato, migliorato, secondo le diverse e modernissime concezioni circa il modo nel quale debbono funzionare i rispettivi servizi, che, come è noto, sono alla base non solo delle infrastrutture, ma della sicurezza del volo.

A questi servizi oggi accedono, attraverso corsi speciali, elementi oltremodo preparati, dato che per essere, ad esempio, radaristi o meteorologisti, per poter insomma entrare in una organizzazione dove le decisioni, le consultazioni e le rilevazioni devono essere sollecite, tempestive, adeguate e complete, occorrono particolari e non comuni requisiti.

Debbo poi aggiungere che nel ruolo servizi non solo vi sono uomini provvisti di laurea, ma anche molti ufficiali i quali diventati inidonei al volo — fatto oggi molto frequente o per incidenti di volo, o perchè la velocità supersonica degli apparecchi a reazione non consente di volare a chi abbia superato una certa età — anzichè in pensione, vengono passati, quando abbiano particolari benemerienze e attitudini, nel ruolo servizi, dove completano la loro preparazione, integrando le nozioni acquisite nella pratica del volo con le nozioni concernenti la garanzia del volo stesso.

Si tratta dunque, come già altri hanno messo in evidenza, di un ruolo importantissimo: ma il generale che lo comanda è l'unico che, pur avendo alle sue dipendenze un numero di ufficiali e di unità così notevole — superiore anche a quello del Commissariato — abbia soltanto il grado di maggior generale.

Tale fatto, in relazione all'architettura dell'organico dell'Aeronautica, potrebbe anche sembrare di natura puramente estetica; ma così non è, in quanto i rapporti fra i capi dei singoli servizi in effetti si svolgono anche sul piano dell'autorità del grado. Magari potes-

4^a COMMISSIONE (Difesa)10^a SEDUTA (25 giugno 1959)

se valere soltanto il principio della competenza, e dell'autorità che nasce dalla personale preparazione! Ma, purtroppo, questa è un'utopia, e la realtà risulta molto diversa. Vi sono dunque esigenze pratiche, obiettive, che non possono essere trascurate.

D'altro canto, in ordine al problema dei rapporti fra la base e il vertice dell'organico, la riduzione di due posti nel grado di colonnello, nel mentre serve a garantire la copertura dell'onere, apporta un giusto ridimensionamento: è evidente che quando più larga è la base della piramide, maggiore è la sproporzione tra la base e il vertice.

Circa poi la revisione generale degli organici, il Governo sarebbe veramente lieto se il Senato volesse dare la sua collaborazione allo scopo di affrontare e risolvere il problema. Ma il Governo non può certamente impedire l'iniziativa parlamentare: io stesso non potrei accettare — finito, presto o tardi, il mio incarico ministeriale e tornato sui banchi della Camera — che mi venisse negata la possibilità di proporre delle leggi su argomenti come quello in esame, possibilità che — come spesso e anche recentemente si è verificato a proposito dei salariati e dei sottufficiali — serve a individuare determinate posizioni e situazioni, e a risolverle di comune accordo.

Sono, quindi, del parere che, anche, e soprattutto, attraverso la collaborazione resa possibile dall'istituto dell'iniziativa parlamentare, il Governo avrà maggiori probabilità di arrivare alla soluzione, da tutti auspicata, del problema degli organici.

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

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

Art. 1.

Con effetto dal 1° luglio 1959 l'organico degli ufficiali in servizio permanente effettivo dell'Arma aeronautica, ruolo servizi, stabilito dall'articolo 2 della legge 8 marzo 1958, n. 233, è aumentato di una unità per il grado di tenente generale e di una unità per il grado

di maggiore generale ed è diminuito di due unità nel grado di colonnello.

Il limite di età per la cessazione dal servizio permanente del tenente generale è stabilito in anni 65.

(È approvato).

Art. 2.

Le promozioni conseguenti alle modifiche all'organico di cui all'articolo 1 della presente legge sono effettuate con decorrenza 1° luglio 1959.

(È approvato).

Art. 3.

All'articolo 92 della legge 12 novembre 1955, n. 1137, sull'avanzamento degli ufficiali dell'Esercito, della Marina e dell'Aeronautica, l'alinea « nel ruolo servizi dell'Arma aeronautica, sino al grado di maggiore generale » è sostituito dal seguente: « nel ruolo servizi dell'Arma aeronautica, sino al grado di tenente generale; ».

Al quadro III della tabella n. 3 allegata alla legge 12 novembre 1955, n. 1137, quale risulta sostituito dalla tabella n. 1 allegata alla legge 8 marzo 1958, n. 233, sono apportate le seguenti aggiunte e variazioni:

1) prima del grado di maggior generale, è inserito nella colonna 1 il grado di tenente generale. In corrispondenza di detto grado, nella colonna 4 è aggiunta la cifra 1;

2) in corrispondenza del grado di maggior generale:

nella colonna 2 è aggiunta la locuzione « a scelta »;

nella colonna 4 la cifra 1 è sostituita dalla cifra 2;

nella colonna 5 è aggiunta la locuzione « 1 ogni 4 anni (b) »;

nella colonna 6 è aggiunta la parola « tutti »;

3) in corrispondenza del grado di colonnello:

nella colonna 4 la cifra 34 è sostituita dalla cifra 32;

4ª COMMISSIONE (Difesa)

10ª SEDUTA (25 giugno 1959)

nella colonna 5 la locuzione « 1 ogni 4 anni » è sostituita dalla locuzione « 1 ogni 2 anni (b) »;

4) in calce alla tabella è aggiunta la seguente nota:

« (b) salvo il disposto dell'articolo 31 ».

Alla tabella n. 10 allegata alla legge 12 novembre 1955, n. 1137, in corrispondenza del ruolo servizi, nella colonna 3 è aggiunta la frazione « 1/2 ».

(È approvato).

Art. 4.

Alla copertura dell'onere di lire 1.965.000 derivante dall'applicazione della presente legge nell'esercizio 1959-60 sarà provveduto mediante uguale riduzione degli stanziamenti del capitolo corrispondente al capitolo n. 169 dello stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario 1958-59.

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

(È approvato).

N E G R I. Chiedo la parola per una dichiarazione di voto. Darò senz'altro la mia approvazione al disegno di legge in esame, ma desidero premettere una raccomandazione riguardante l'assistenza in volo. Da segnalazioni pervenutemi non solo da connazionali, che fanno dei voli turistici, ma anche da amici francesi, che recentemente hanno avuto occasione di volare sul nostro territorio, pare che tale assistenza sia piuttosto scarsa: tanto che poco tempo fa si è verificato un incidente, che ha provocato la morte di due turisti stranieri, incidente che pare debba ascrivere alla deficienza delle segnalazioni. Non sono al corrente se, presso la Direzione generale servizi del Ministero, vi sia un ufficio che, in modo particolare, volga la sua attività alla assistenza in vantaggio di chi vola; comunque colgo l'occasione offerta dal provvedimento in esame, per raccomandare

che, ove non sia già fatto, vengano assunte provvidenze particolari allo scopo di incoraggiare la formazione di specialisti. Ciò in quanto, come è noto, per disimpegnare positivamente l'incarico di segnalatore degli aeroporti, occorre aver acquisito una specializzazione, che mi pare non sia raggiunta attraverso i corsi che si tengono attualmente. Non so se al Ministero siano pervenute comunicazioni analoghe; ma debbo dire che, stando alle segnalazioni fattemi, si ha l'impressione che chi arriva in Italia per effettuare voli turistici si trovi completamente nel buio, in quanto le segnalazioni non solo sono scarse, ma spesso inesatte. Con tale raccomandazione, dichiaro di votare a favore del disegno di legge in esame.

P R E S I D E N T E. Gli inconvenienti segnalati dal senatore Negri dipendono spesso dal fatto che coloro i quali navigano nei nostri cieli parlano esclusivamente la loro lingua, e non anche l'italiano. A questo proposito penso che forse sarebbe opportuno che al nostro personale destinato ad assicurare l'assistenza a chi vola fosse fatta compiere una maggiore pratica nelle lingue straniere: forse molti dei contrattempi lamentati verrebbero in tal modo eliminati.

C A I A T I, Sottosegretario di Stato per la difesa. Non risulta al Ministero, senatore Negri, che si siano verificati incidenti a causa di carenza di notizie sulle rotte da seguire e sulle condizioni atmosferiche in genere. A conferma di ciò, sarà bene che io ricordi che anche l'incidente verificatosi recentemente nella zona di Fiumicino, e che costò la vita ad un pilota inglese, fu dovuto al fatto che l'aviatore si era spostato arbitrariamente dalla rotta, allo scopo di effettuare un giro di piacere.

Va, poi, tenuto presente che, in tema di apparecchi turistici, non sempre ci troviamo di fronte a piloti qualificati; anzi, il più delle volte si tratta di persone, che, fornite di disponibilità economiche, vogliono soddisfare il desiderio di compiere un giro in aeroplano e tengono in non cale tutti i suggerimenti dati dai nostri uffici meteorologici. Accade spesso, infatti, che in un aeroporto sia con-

sentito a un apparecchio di decollare, ma gli sia fatto, invece, divieto di seguire una determinata rotta pericolosa, in quanto l'apparecchio non possiede l'attrezzatura per superare, ad esempio, un cumulo di nubi; trattandosi di aerei da turismo, per di più stranieri, il Comandante dell'aeroporto non può andare al di là dell'avvertimento. La qual cosa automaticamente lo pone al di fuori di ogni responsabilità; sarebbe, nondimeno, raccomandabile che i turisti prendessero le cose in tono più serio ed impegnativo.

CORNAGGIA MEDICI, relatore.
Desidero far notare al senatore Negri che è innegabile come il problema dell'assistenza al volo sia molto migliorato in Italia negli ultimi tempi mercè l'introduzione di nuovi apparecchi ed attrezzature. L'onorevole Presidente ha messo in evidenza l'importanza del problema della conoscenza delle lingue. Posso dire che anche in questo campo in Italia si sta facendo molto, come mi hanno confermato alcuni amici della 51^a Aerobrigata che sono qui in Roma a sostenere corsi di istruzione, e che stanno perfezionando la loro conoscenza dell'inglese usando i più moderni ed efficaci metodi di apprendimento. Da poco sono stati creati i « controllori dell'aria », i quali non solo debbono essere a conoscenza dei numerosi problemi della navigazione ed in grado, quindi, per quanto possibile, di risolverli, ma debbono altresì conoscere molto bene le lingue. Ebbene, mi risulta che il nostro personale è veramente all'altezza della situazione. Non metto in dubbio che si siano verificati degli incidenti, ma occorre anche esaminarne le cause. Per esempio, se un turista francese giunge in Italia e conosce solamente la sua lingua, è assai probabile che il suo volo rimanga muto e, quindi, quasi cieco; ciò perchè la lingua internazionale è l'inglese, nel senso che in ogni nazione le due lingue previste sono quella locale e quella inglese. Inoltre — e dico ciò con molto rammarico, perchè oltre che un pilota militare, sono anche un pilota civile — bisogna tener presente che i piloti civili, i cosiddetti turisti, spesso presumono troppo dalla loro abilità e dal loro mezzo; finiscono, pertanto, per essere essi stessi la causa di incidenti, talvolta mortali. Il fatto è che anche oggi, non

ostante gli enormi progressi compiuti dalla tecnica, gli aerei da turismo, per volare in determinate condizioni di tempo, devono essere muniti di speciali apparecchiature; e spesso volte, noi piloti non teniamo conto che, data la particolare struttura di alcuni apparecchi, nemmeno i più moderni accorgimenti sono sufficienti per superare determinate condizioni atmosferiche.

Ho detto ciò per arrivare alla conclusione che sottoscrivo anch'io in pieno la raccomandazione di incrementare i metodi di assistenza in volo; testimonio, però, che negli ultimi tempi tali metodi hanno ricevuto un notevole potenziamento ad opera del Ministero.

Occorre, infine, che noi teniamo presenti le seguenti considerazioni fondamentali: l'Italia è il paese più arduo nel mondo da sorvolare dato che vi sono mari spesso tempestosi e, fatta eccezione per quella Padana, non vi sono altre pianure, che si inframettano alla sequenza delle Alpi e degli Appennini; ad onta di ciò, vi è una affluenza di turisti anche aerei da tutte le parti del mondo, perchè il nostro è un Paese prestigioso, è sede del Papato, e vi è una infinità di altre cose che attraggono; si tratta, inoltre, di un centro naturale di diramazione per l'Africa, per lo Oriente vicino, medio ed estremo.

Mi pare dunque che si debba onestamente riconoscere che, ad onta di tante difficoltà, le cose da noi procedono abbastanza bene, anche se è fuori dubbio che è giusto adoperarsi perchè vadano ancora meglio.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Aumento delle misure del soprassoldo spettante agli ufficiali della Marina militare che prendono imbarco su piroscafi mercantili per campagne di istruzione professionale » (552)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Aumento delle misure del soprassoldo spet-

4^a COMMISSIONE (Difesa)10^a SEDUTA (25 giugno 1959)

tante agli ufficiali della Marina militare che prendono imbarco su piroscafi mercantili per campagne di istruzione professionale ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Data l'assenza, dovuta a malattia, del senatore Vallauri, la relazione sarà svolta dal senatore Angelilli.

ANGELILLI, *ff. relatore*. Il disegno di legge al nostro esame prevede l'aumento del soprassoldo spettante agli ufficiali della Marina militare, che prendono imbarco su piroscafi mercantili per campagne di istruzione professionale, in base al regio decreto-legge 26 novembre 1935, n. 1865, convertito nella legge 23 dicembre 1935, n. 2319. L'articolo 5 di tale legge fissa il soprassoldo da corrispondere a detti ufficiali nella misura di lire 16 per i capi-gruppo e di lire 14 per gli ufficiali in sottordine. Appare superfluo sottolineare l'irrisorietà attuale del soprassoldo previsto con la legge del 1935; e il presente disegno di legge, che ne propone una rivalutazione, è più che equo e logico. In base all'aumento proposto, il soprassoldo viene elevato a 560 lire giornaliere per gli ufficiali capi-gruppo e in lire 480 per gli altri.

All'aumento viene data decorrenza dal 1° luglio 1958, per farla coincidere con l'inizio dell'anno finanziario, mentre verranno convalidati con apposita norma i pagamenti che in precedenza si sono dovuti disporre a favore degli ufficiali imbarcati sui piroscafi mercantili.

PALERMO. Desidererei sapere se gli ufficiali della Marina militare svolgono la istruzione professionale unicamente sui piroscafi mercantili.

ANGELILLI, *ff. relatore*. No, sulle navi militari e su quelle mercantili.

CAIATI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Devo aggiungere che molte volte le navi mercantili vengono anche utilizzate come navi appoggio, e che altre volte possono essere prese a nolo e messe a disposizione delle Autorità militari per le campagne di istruzione professionale, e per la formazione degli equipaggi.

PALERMO. Desidererei un altro chiarimento: esiste una disparità di trattamento tra gli ufficiali imbarcati sulle navi da guerra e quelli imbarcati sulle navi mercantili, allorchè si procede alle campagne di istruzione professionale?

CAIATI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Si tratta di due situazioni diverse: mentre per gli ufficiali che svolgono attività di istruzione sulle navi da guerra scatta un trattamento organico, nei confronti, invece, degli ufficiali che tale attività svolgono su navi mercantili si ricorre al soprassoldo.

VERGANI. Noto che il trattamento del soprassoldo riguarda solo gli ufficiali: e qual'è la situazione dei sottufficiali?

CAIATI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Anche i sottufficiali beneficiano di un trattamento *ad hoc*; soltanto che, non essendo comandati, percepiscono un assegno di imbarco. Comunque, si tratta di un problema che sarà affrontato a parte, con un provvedimento che sta per essere portato all'esame del Senato.

PALERMO. Per ragioni formali sarei dell'avviso di eliminare dall'articolo 1 la poco elegante definizione di « valuta cartacea nazionale », che, oltre tutto, ha alcunchè di spregiativo.

PRESIDENTE. Vi sono molti casi nelle nostre leggi di definizioni anacronistiche e affatto superate; tuttavia, anche in questo caso è necessario mantenere la formula citata, in quanto nell'articolo 1 del presente disegno di legge non si fanno che ripetere le parole dell'articolo 5 della legge 23 dicembre 1935.

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

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

Art. 1.

Con effetto dal 1° luglio 1958, l'articolo 5 del regio decreto-legge 26 settembre 1935, n. 1865, convertito in legge con la legge 23

dicembre 1935, n. 2319, è sostituito dal seguente:

Art. 5. — « Agli ufficiali capi gruppo ed agli ufficiali componenti il gruppo, oltre al trattamento mensa dovuto agli ufficiali della Marina mercantile imbarcati sullo stesso piroscafo, compete il soprassoldo giornaliero, rispettivamente di lire 560 e lire 480. Nessun altro assegno speciale è loro dovuto.

Gli stipendi e loro accessori ed i soprassoldi di cui al comma precedente sono corrisposti in valuta cartacea nazionale senza aumento a titolo di cambio.

Le spese di cui al primo comma del presente articolo graveranno sul bilancio del Ministero della difesa per la parte relativa agli ufficiali del Corpo di Stato maggiore e del Genio navale e su quello del Ministero della marina mercantile per la parte relativa agli ufficiali del Corpo delle capitanerie di porto ».

(È approvato).

Art. 2.

Sono convalidati i pagamenti del soprassoldo disposti fino al 30 giugno 1958 nelle misure indicate nell'articolo precedente.

(È approvato).

Art. 3.

Alla maggiore spesa annua presunta di lire 200.000 derivante dall'applicazione della presente legge a carico dell'esercizio finanziario 1959-60 sarà fatto fronte, in ragione di lire 150.000 con i fondi stanziati sul capitolo corrispondente al capitolo 182 dello stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario 1958-59 e in ragione di lire 50 mila con i fondi stanziati sul capitolo corrispondente al capitolo 55 dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio 1958-59.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Modifica dell'articolo 2 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 31 marzo 1947, n. 396, concernente le attribuzioni del Ministero della Marina mercantile » (557)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifica dell'articolo 2 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 31 marzo 1947, n. 396, concernente le attribuzioni del Ministero della marina mercantile ».

Anche su questo disegno di legge la relazione sarà svolta dal senatore Angelilli, anzichè dal senatore Vallauri.

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge, di cui do lettura:

Articolo unico.

Sono abrogati il secondo periodo del secondo comma e il secondo periodo del terzo comma dell'articolo 2 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 31 marzo 1947, n. 396, al quale è aggiunto il seguente quarto comma:

« I contributi e gli oneri previsti dagli articoli 8, 9 e 10 del regio decreto legislativo 24 maggio 1946, n. 530, e dagli articoli 9 e 10 del regio decreto legislativo 31 maggio 1946, n. 572, a favore, rispettivamente, dell'Istituto nazionale per gli studi ed esperienze di architettura navale e del Collegio professionale marittimo "Caracciolo", sono posti a carico del Ministero della difesa ».

ANGELILLI, ff. relatore. Il disegno di legge in esame, presentato dal Ministro della difesa, di concerto con i Ministri del tesoro e della marina mercantile, intende legittimare di diritto e di forma una situazione che, di fatto, già si verifica, in merito ai contributi concessi in base ai relativi provvedimenti legislativi a favore dell'Istituto nazionale per gli studi e le esperienze di architettura navale e del Collegio professionale marittimo « Caracciolo ».

4^a COMMISSIONE (Difesa)10^a SEDUTA (25 giugno 1959)

Gli articoli 8, 9 e 10 del regio decreto legislativo 24 maggio 1946, n. 530, e gli articoli 9 e 10 del regio decreto legislativo 31 maggio 1946, n. 572, prevedono, infatti, la corresponsione di particolari contributi in favore di questi Istituti; e l'articolo 2 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato, 31 marzo 1947 n. 396, concernente le attribuzioni del Ministero della marina mercantile stabilisce, tra l'altro, la ripartizione dei detti contributi e oneri tra i Ministeri della marina mercantile e della difesa, ripartizione da effettuarsi con successivo provvedimento da emanarsi di concerto con il Ministero delle finanze e con quello del tesoro.

Motivi di ordine pratico hanno, tuttavia, consigliato di evitare il frazionamento tra bilanci di Amministrazioni diverse di contributi a favore di uno stesso Ente, sì che in effetti i previsti contributi in favore dei due Istituti marinari sono stati corrisposti dal Ministero della difesa.

Il presente disegno di legge, basandosi su questo dato di fatto e salve le norme concer-

nenti i poteri di vigilanza su tali Enti, intende pertanto modificare l'articolo 2 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato, n. 396, del 31 marzo 1947, sanzionando la situazione reale esistente, che si è rivelata la più pratica. Il provvedimento, del quale il relatore caldeggia l'approvazione, non comporta alcun onere finanziario.

P R E S I D E N T E. Poichè nessuno domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Metto ai voti il disegno di legge di cui ho dato già lettura.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 11,40.

Dott. MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari