

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

4^a COMMISSIONE

(Difesa)

GIOVEDÌ 17 DICEMBRE 1959

(16^a seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CERICA

INDICE

Disegni 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-B) (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE	Pag. 138
CAIATI, Sottosegretario di Stato per la difesa	138
MASSIMO LANCELOTTI, relatore	138

« Nuove norme per il reclutamento degli ufficiali di complemento dell'Arma aeronautica, ruolo naviganti » (716) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE	139, 142, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 154, 155
CADORNA	148
CAIATI, Sottosegretario di Stato per la difesa	143, 144, 145, 148, 149, 152, 154, 155
CORNAGGIA MEDICI, relatore	140, 143, 146, 150, 152

GRAVA	Pag. 150
MARCHINI CAMIA	147
PALERMO	149, 150, 151, 152, 154, 155
SCAPPINI	147, 151
TOLLOY	143, 145, 146, 148
VERGANI	151

La seduta è aperta alle ore 10,50.

Sono presenti i senatori: Angelilli, Cadorna, Cerica, Cornaggia Medici, Franza, Gerini, Grampa, Grava, Imperiale, Marchini Camia, Massimo Lancellotti, Negri, Palermo, Piasenti, Sartori, Scappini, Tolloy, Vergani e Zanardi.

Interviene il Sottosegretario di Stato per la difesa Caiati.

TOLLOY, Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che 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-B) (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione 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 », già approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Comunico che sul disegno di legge in esame la Commissione finanze e tesoro ha dichiarato di non aver nulla da osservare per la parte di propria competenza.

MASSIMO LANCELLOTTI, relatore. L'articolo 5 del regio decreto legge 26 settembre 1935, n. 1865 (convertito in legge con legge 23 dicembre 1935, n. 2319) prevede la corresponsione di un soprassoldo per gli ufficiali della Marina militare, che si imbarcano per campagne d'istruzione professionale su navi della Marina mercantile, nella misura di lire 16 per il capo gruppo e di lire 14 per gli altri ufficiali.

Detti imbarchi, sospesi a causa del periodo bellico, furono ripresi il 1° agosto 1949 e da tale data fino al 28 febbraio 1951 furono effettuati otto turni d'imbarco. Dalla data del 1° marzo 1951 nessun altro imbarco è stato disposto.

Premesso tanto, il ripristino degli imbarchi dopo il periodo di sospensione rese di attualità il trattamento economico; infatti, se si fosse rimasti all'applicazione del *quantum* stabilito dall'articolo 5 del regio decreto legge 26 settembre 1935, n. 1865, si sarebbe avuto un contrasto stridente tra la realtà economica del dopoguerra e il trattamento stesso. È facile, in proposito, constatare che in dipendenza dello slittamento

subito dalla moneta nei confronti delle altre valute e dell'aumentato costo della vita nei diversi Paesi, la misura di detto soprassoldo appariva del tutto irrisoria.

Con il disegno di legge in esame i soprassoldi prima indicati sono stati perciò portati da lire 16 a lire 560 e da lire 14 a lire 480 con una rivalutazione di circa 35 volte, rivalutazione che si ritiene equa e che anzi è notevolmente inferiore all'aumento medio del costo della vita.

È da notare però che, col parere favorevole del Tesoro, era stato già concesso in via amministrativa un aumento degli assegni in questione da lire 16 a lire 320 e da lire 14 a lire 300, e, quindi, il presente disegno di legge convalida all'articolo 2 i soprassoldi pagati fino al 30 giugno 1959.

Poichè i pagamenti, come innanzi accennato, sono stati fatti per importi inferiori a quelli fissati dall'articolo 1, non sembra tuttavia opportuno che la disposizione di convalida dei pagamenti stessi debba riferirsi alle misure del predetto articolo 1, misure che hanno valore soltanto per l'avvenire.

Sono favorevole, pertanto, alle modifiche introdotte dalla Camera dei deputati negli articoli 1 e 2 del disegno di legge.

C A I A T I, Sottosegretario di Stato per la difesa. Gli emendamenti apportati dalla Camera dei deputati consistono unicamente nello spostamento di due date, reso necessario dal fatto che lungo tempo è stato richiesto dall'*iter* del provvedimento.

Si tratta dunque, per ragioni di ordine pratico, di spostare dal 1° luglio 1958 al 1° luglio 1959 la decorrenza del provvedimento, e di approvare, all'articolo 2, che vengano convalidati i pagamenti del soprassoldo disposti sino al 30 giugno 1959, anzichè sino al 30 giugno 1958.

Per tutto il resto concordo con quanto ha detto il relatore.

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

4^a COMMISSIONE (Difesa)16^a SEDUTA (17 dicembre 1959)

Passiamo pertanto alla discussione degli articoli.

Art. 1.

Con effetto dal 1° luglio 1959, 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 ».

Come è stato già detto, la Camera dei deputati ha modificato la prima parte dell'articolo 1.

Metto ai voti l'articolo 1 quale risulta nel testo emendato.

(È approvato).

Art. 2.

Sono convalidati i pagamenti del soprassoldo disposti fino al 30 giugno 1959 nelle misure indicate nell'articolo precedente.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 2 nel testo emendato dalla Camera dei deputati.

(È approvato).

Do, infine, lettura dell'articolo 3, che non è stato modificato dalla Camera dei deputati:

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.

Metto ai voti, nel suo complesso, il disegno di legge con le modificazioni testè approvate.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Nuove norme per il reclutamento degli ufficiali di complemento dell'Arma aeronautica, ruolo naviganti » (716)

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Nuove norme per il reclutamento degli ufficiali di complemento dell'Arma aeronautica, ruolo naviganti ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Comunico che sul disegno di legge in esame la 5^a Commissione ha espresso il seguente parere:

« La Commissione finanze e tesoro prende atto della dichiarazione, contenuta nella relazione che precede il disegno di legge che il provvedimento non reca una maggiore spesa e, pertanto, non solleva questione di copertura finanziaria.

Resta, tuttavia, il dubbio che prima di poter realizzare le economie per minori assunzioni si debba cominciare a pagare subito nelle nuove maggiori misure. Sarebbe

stato, pertanto, opportuno un diverso sistema di copertura finanziaria ».

CORNAGGIA MEDICI, *relatore*. Il provvedimento che è sottoposto all'esame e all'eventuale approvazione della nostra Commissione si inquadra nella presente situazione della tecnica del volo.

Non sarò certamente io, davanti a tanti competenti, a ricordare quali trasformazioni il volo abbia subito dal 7 dicembre 1903, allorchè i fratelli Wright levandosi in volo per pochi istanti compivano il primo tentativo di volo, e dal 1909, quando Blériot compì il primo volo in circuito.

Nè io ricorderò che proprio l'anno prossimo celebreremo in Italia il cinquantenario del primo volo con un velivolo italiano.

Erano quelli d'allora velivoli dal peso minimo, con una velocità tanto ridotta da non poter competere con le lente automobili del tempo; dotati di un'autonomia limitatissima, e i loro mezzi di propulsione, le installazioni e le strumentazioni di bordo erano così semplici che chiunque avrebbe potuto, senza bisogno di corsi di pilotaggio, mettersi in volo come i fratelli Wright, che — primi nel mondo — si levarono dalla terra della Carolina del sud senza alcun addestramento.

Oggi invece, chi entri nella cabina di un quadrigetto e non abbia familiarità con simili ordigni, rimane veramente terrorizzato dal numero e dalla complessità degli strumenti, e dal pensiero che il minimo errore nel loro uso può determinare la caduta di velivoli che oggi possono trasportare anche duecento persone e quindi disastri immani anche per le conseguenze che potrebbero avere qualora si verificassero su di un centro popolato.

Questa, dunque, la complessità intrinseca dei moderni velivoli, è la prima realtà da tener presente.

La seconda è che oggi — io mi riferisco particolarmente ai velivoli militari, ma il fatto si verifica anche nell'aviazione civile — a bordo vi è un solo pilota o al massimo due, i quali devono pilotare, navigare, fare da marconisti, da motoristi, da elettromecc-

canici. Le cose che un pilota deve conoscere e saper fare sono dunque moltissime e difficili e tutte di un'importanza enorme al fine di evitare quegli errori che, come dicevo prima, possono causare dei disastri irreparabili.

Sono verità queste che valgono per ogni schieramento militare del mondo, di ogni latitudine e longitudine, ed altresì per qualsiasi aviazione civile.

Un altro fatto straordinariamente importante è quello che si riferisce alla navigazione. Mentre una volta chi avesse voluto, da un punto qualunque della penisola, andare a Roma, non aveva che da mettere in movimento il motore e, se il carburante era sufficiente, se ne veniva a Roma volando alla velocità e alla quota che voleva e senza dare alcun preavviso; se insomma un tempo si poteva parlare in senso proprio di una libera aeronavigazione, oggi la realtà è ben diversa. Oggi tutto è calcolato e predisposto, esistono le aerolinee, le precedenze nei punti di sorvolo, i livelli (oggi non si parla più di metri o piedi di altezza, ma di livelli di navigazione), e chi vola deve essere padrone assoluto di tutti i mezzi, di tutti i sistemi, di tutti gli strumenti di navigazione, quali, ad esempio, i radar panoramici o di navigazione, i V.O.R., i radio compass e gli I.L.S. per l'atterraggio e così via, estremamente complessi.

Ebbene, nel mentre è chiaro che tutte queste cose non si possono conoscere e adoperare in poco tempo, il fatto è che i corsi di pilotaggio aereo per la nomina a sottotenente di complemento dell'Arma aeronautica durano solo circa un anno e mezzo.

Ora io ritengo — e l'onorevole Caiati, nella cui nobile terra del Salento è la culla delle grandi scuole di aviazione, può confermare — che in un anno e mezzo non è possibile formare un pilota.

D'altra parte è anche evidente che, una volta fatto il pilota, questi deve essere per così dire « sfruttato », immesso cioè nei reparti d'impiego, perchè significherebbe oltretutto andare contro a ogni sano concetto di economia militare, non dare agli ex allievi quella possibilità di impiego per la

quale sono stati appositamente addestrati con nobile sforzo.

In seguito a queste considerazioni è nata nel Ministero dell'aeronautica — nello Stato Maggiore, penso, e nell'Ispettorato delle scuole — l'esigenza di esaminare il problema se per gli allievi ufficiali piloti di complemento fosse ancora sufficiente il periodo di un anno e mezzo di ferma ordinaria, più sei mesi di addestramento presso i reparti.

Si sa come avviene oggi la preparazione di un ufficiale pilota di complemento. Si comincia con un T 6 per passare a un T 33 (in futuro si partirà dal MB 326 basico a getto), del valore di un centinaio di milioni. Ma l'aereo basico, convenzionale o a reazione, significa in fondo ben poco, perchè avviene poi il passaggio ai velivoli propriamente bellici: F 86, F 84, eccetera.

Nella situazione presente gli allievi, dopo aver acquisita la loro esperienza su questi velivoli, arrivano ai reparti: e qui dopo sei mesi o si rafforzano — e allora vengono a trovarsi press'a poco nelle condizioni previste dalle norme del disegno di legge in esame, oppure se ne vanno in congedo e in tal caso possiamo dire che si è sprecato quasi inutilmente molto denaro, per creare piloti che non servono più.

A parte le ragioni già esposte, che dimostrano come non sia possibile in un anno e mezzo dare a un allievo la preparazione base veramente adeguata, occorre tener presente — per quanto riguarda l'addestramento — che se già oggi i velivoli possono essere subsonici, parasonici e supersonici, i reparti saranno presto dotati di supersonici a « Mach 2 » e fra non molto si arriverà ai supersonici a « Mach 3 », ossia con velocità di 3.750 chilometri l'ora!

Di qui, sia per risparmiare vite umane così preziose, sia per non logorare e correre il rischio di perdere materiale costosissimo, l'esigenza di una preparazione basica, più vasta e più profonda, dei piloti, e la necessità che le unità umane destinate ai reparti non siano soggette a una continua rotazione, ma vi rimangano per un periodo di tempo più adeguato.

Ecco perchè il Ministero competente si è risolto a proporre la soluzione chiaramente illustrata dalla relazione che accompagna il disegno di legge.

Secondo le proposte, chi voglia fare l'allievo ufficiale pilota di complemento deve assumere una ferma quinquennale, di cui circa un anno e mezzo di scuola e il resto d'impiego presso i reparti.

Per l'ammissione ai corsi l'età minima è ancora di 17 anni, mentre la massima è stata abbassata da 23 a 22.

I tre anni di impiego sono proprio quelli che consentiranno di trarre i frutti dalla preparazione impartita.

Si potrebbe fare un'obiezione, che io stesso mi sono posta: e cioè si troveranno giovani disposti ad assumere una ferma così lunga e con tutte le altre condizioni richieste dalle nuove norme?

La risposta è semplice. Anzitutto occorre tenere presente che i giovani diventati ufficiali di complemento dell'Aeronautica, nella quasi totalità chiedono già oggi di rafforzarsi — e lo sono quasi tutti — con il sistema incerto della rafferma semestrale. Da questo lato non dovrebbero dunque esistere preoccupazioni.

D'altra parte a questi giovani si offrono altre possibilità: la prima è di passare fra i piloti delle linee aeree civili al termine dei cinque anni di ferma. E poichè l'Alitalia è una società di cui lo Stato è partecipante, e che non ha una scuola basica di volo, è evidente che non potrebbe fare a meno di questi elementi senza correre il rischio di restare senza piloti. Lo Stato spenderebbe, è vero, di più mantenendo in servizio per maggior tempo gli ufficiali di complemento, ma in pratica avrebbe il vantaggio di contare su piloti esperti anche per la suddetta società, di cui, come dicevo, è partecipante.

La seconda possibilità è il passaggio nel ruolo speciale dell'Aeronautica, che — gli onorevoli colleghi sanno benissimo — è ancora pressochè vuoto, e ha come grado terminale quello di tenente colonnello pilota.

Anch'io ho avuto il dubbio che cinque anni fossero troppi, ma l'ho superato in seguito a diverse considerazioni.

Anzitutto la lunghezza della ferma è temperata dalla possibilità di chiedere, dopo tre anni, il collocamento in congedo. E io credo che il Ministro non vorrà negare la concessione, perchè il volare non è un'azione che può essere imposta, in quanto risponde a una esigenza interiore e dipende quindi da una volontarietà assoluta.

Inoltre questi giovani avranno due altri incentivi, come oggi si dice: per ogni semestre di attività di volo riceveranno all'atto del congedo 100.000 lire, e quindi andranno a casa con un milioncino circa; e poi, per l'obbligo assunto di essere in allenamento un giorno la settimana, otterranno, come quelli in servizio, l'intera indennità di volo mensile, più un trentesimo di tutte le competenze spettanti agli ufficiali in servizio di pari grado, per ogni giorno di presenza ai reparti.

Con questo disegno di legge viene così risolto non solo il problema di fornire all'Arma giovani preparati, ma anche quello di dotare i reparti di elementi che non sarebbero continuamente sostituiti, ottenendo in tal modo un'economia nella preparazione.

Nella relazione ministeriale si afferma che oggi la formazione di un pilota costa 40 milioni. Ma a questo proposito la relazione ministeriale mi sembra troppo ottimistica, perchè — a mio avviso — la formazione di un pilota costa molto di più.

Comunque l'esperienza ha ormai da tempo insegnato che il personale tanto più costa quanto più si rinnova, e chi resta lontano dai reparti finisce col dimenticare ciò che ha appreso. Col sistema proposto riusciremo invece ad avere riserve veramente allenate.

Anche se la ferma è un po' lunga, la gioventù italiana — in fondo si tratta di raccogliere un centinaio di giovani l'anno — accorrerà e fornirà questi elementi. Nelle scuole gli incidenti saranno minori, perchè gli allievi potranno essere istruiti più adeguatamente e più metodicamente.

In conclusione: meno incidenti, giovani più allenati, assicurate le riserve dell'Aeronautica militare e all'aviazione civile la possibilità di avere piloti più preparati e in numero sufficiente. Ecco gli indiscutibili vantaggi offerti dal provvedimento in esame.

Riservandomi di dare ogni ulteriore spiegazione nel corso dell'esame dei singoli articoli, propongo perciò alla Commissione di dare il suo parere favorevole al disegno di legge, di modo che, se sarà approvato dalla Camera dei deputati, possa diventare legge dello Stato e incrementare così la nostra Aeronautica, l'Arma cioè che resta oggi la culla dell'aviazione civile, alla quale auguro che la vigilia natalizia sia di auspicio per i suoi compiti di colleganza che, senza dubbio, contribuiscono a rafforzare l'amicizia tra gli uomini e a mantenere la pace nel mondo.

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Cornaggia Medici per la preclara, appassionata ed efficace relazione che ha svolto. Con questa legge si tende a realizzare una conveniente riserva di piloti e comandanti aeronautici di alta qualificazione. La legge stessa, pertanto, copre la esigenza fondamentale dell'Aeronautica militare di avere a disposizione un gettito di ufficiali di complemento adeguato allo sviluppo tecnico e scientifico dell'aviazione moderna; ma copre, altresì, una esigenza fondamentale dell'aviazione civile italiana, per la quale formerà comandanti di alta capacità e di alto rilievo.

Come flotta aerea civile, rispetto a quelle straniere, l'Italia è ancora in posizione molto modesta; deve uscire dalla situazione presente e porsi in condizione di avviare verso uno sviluppo adeguato i propri trasporti aerei. Il movimento aereo, passeggeri e merci, può divenire altrettanto importante quanto quello dei trasporti marittimi.

Elemento fondamentale per un tale sviluppo è e sarà la disponibilità di personale adeguato indispensabile. Questa legge, pertanto, se ha un suo profilo specifico di legge inerente all'organizzazione militare, avrà un contenuto non semplicemente militare,

4^a COMMISSIONE (Difesa)16^a SEDUTA (17 dicembre 1959)

ma nazionale, perchè risponderà ad un bisogno di alto interesse nazionale.

T O L L O Y. Vorrei sapere qual'è il numero di ufficiali di complemento che potrà essere reclutato a norma del nuovo disegno di legge.

C O R N A G G I A M E D I C I, *relatore*. Il disegno di legge non lo prevede; ritengo che il numero sarà fissato con il bando di concorso. Comunque il Sottosegretario di Stato per la difesa potrà fornire dati più precisi.

C A I A T I, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Il secondo comma dell'articolo 1 dice:

« Il numero massimo dei sottotenenti di complemento reclutati in base alla presente legge che, per ciascun esercizio finanziario, può essere mantenuto in servizio è determinato annualmente con la legge di bilancio ».

Il Ministero della difesa aveva interesse a che non fosse inserita una simile disposizione, ma il Ministero del tesoro è stato di parere contrario.

In precedenza l'indicazione del numero di elementi reclutabili era compresa nel bando.

T O L L O Y. Sarebbe tuttavia utile conoscere come dato di partenza il numero previsto di elementi reclutabili in base ai calcoli fatti.

C A I A T I, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Non si è potuto procedere a nessun calcolo, poichè, ripeto, tutto dipende dalla legge di bilancio, che non è ancora stata fatta. Comunque sono molte le considerazioni, anche di ordine non economico, che possono determinare una maggiore, o minore, affluenza. L'ottimismo del relatore è da noi condiviso, dato che speriamo che l'affluenza di piloti nel futuro sia maggiore dell'attuale, naturalmente non nel senso che possiamo arruolarne un maggiore numero rispetto al numero che sarà stabilito dalla legge di bilancio.

Negli altri anni normalmente gli allievi dei corsi erano 200-250.

T O L L O Y. Premesso che per quanto riguarda i fini che il disegno di legge si propone non possiamo che essere tutti d'accordo, e così anche rispetto alle considerazioni prospettate dal relatore circa la necessità di far fronte alle difficoltà che oggi si presentano per la formazione di piloti capaci ed esperti, ho, tuttavia, delle perplessità, perchè — se devo esprimere la mia sincera opinione — mi pare che l'esperimento, in definitiva, verrebbe fatto a spese, o, per meglio dire, « sulla pelle » di coloro che parteciperanno ai corsi.

Ora, un provvedimento come quello in esame dovrebbe tener conto anche della situazione di fatto in cui questi giovani — rimasti per cinque anni alle armi e divenuti infine esperti piloti — verranno, in ultima analisi, a trovarsi.

Si è detto che gli anzidetti giovani potrebbero essere impiegati nell'aviazione civile; ma noi approviamo la legge in un momento in cui la nostra Aviazione civile è quella che è, vale a dire in condizioni non certamente tali da offrire lavoro a molti piloti. Ecco perchè ho richiesto di conoscere il numero degli ufficiali di complemento reclutabili: se si trattasse di 40 o 50 unità, non avrei nulla da obiettare; ma se, ad esempio, essi assommeranno a 250, credo che in tale eventualità l'Aviazione civile non sarebbe in grado di assorbirli.

C A I A T I, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Molti, purtroppo, si perdono per strada.

T O L L O Y. E anche questo è un argomento che aumenta le mie perplessità. Il relatore ha ricordato che agli ufficiali congedati alla fine della ferma verrebbe dato come premio qualcosa, ad un dipresso, come un milione: ma si tratta di una somma modesta per un giovane che, dopo aver impegnato in una attività, dopo tutto rischiosa, cinque anni — forse i migliori — della sua

4^a COMMISSIONE (Difesa)16^a SEDUTA (17 dicembre 1959)

vita, deve poi ricercare una nuova sistemazione.

E poichè la sistemazione più naturale è nell'Aviazione civile, noialtri — se non vogliamo creare degli spostati — abbiamo il dovere morale di sapere se la presente situazione dell'Aviazione civile italiana, o quella prevedibile nei prossimi anni, potrà consentire, o meno, l'assorbimento degli ufficiali piloti di complemento al termine della ferma.

Altrimenti avverrà quanto è sempre accaduto, ossia che chi ha servito per cinque anni l'Arma, e, quindi, sente di poter vantare dei diritti, che non possono esaurirsi certamente nel « milione » ricevuto, chiede il passaggio nei ruoli permanenti con relative complicazioni.

Almeno bisognerebbe elevare il premio di congedo a cinque, dieci milioni. Solo se il premio fosse tale, ognuno di noi, credo, qualora un giovane gli chiedesse consiglio se frequentare, o meno, i corsi di pilotaggio, gli direbbe di sì, di tentare l'esperimento, perchè con il premio di fine ferma egli avrebbe il tempo e quindi la possibilità di trovare una sistemazione civile.

Se, invece, si tratterà di fare per cinque anni il pilota — cinque anni che, ripeto, sono dell'età migliore e più importante nella vita di un giovane — e tornarsene, poi, a casa a cercare una nuova sistemazione sia pure con un premio di congedo di un milione, io credo che nessun giovane dotato, cioè nessun giovane veramente provveduto sotto tutti i punti di vista, accetterebbe un simile ingaggio; e comunque io non mi sentirei certo disposto a consigliarlo di accettare.

Se, almeno, vi fosse una certa sicurezza che gli anzidetti giovani, una volta congedati, possano essere assorbiti dall'Aviazione civile, sarebbe già un altro discorso. Ma io penso che oggi l'Aviazione civile in Italia potrebbe, al massimo, dare impiego a una ventina di nuovi piloti.

Pregherei, dunque, di rinviare la discussione del disegno di legge, in maniera che sia data a noi la possibilità di approfondire

il contenuto del provvedimento nei suoi diversi aspetti.

Aggiungo che ero già pervenuto alle considerazioni esposte quando il senatore Negrì mi ha passato una copia del « Corriere dell'aviatore », nel quale ho letto che a proposito dell'argomento in esame sono manifestate perplessità analoghe a quelle cui sono pervenuto per conto mio, indipendentemente dunque da ogni altra influenza o suggestione.

In un brano del giornale si parla, infatti, di una « categoria di spostati già numerosa ». In questa atmosfera, non sarà certamente facile trovare dei giovani che accorran volentieri ai corsi.

Pur essendo dunque d'accordo sui fini del disegno di legge e sulla necessità di un maggiore addestramento dei piloti, non mi sento in coscienza di convenire che il provvedimento, nella sua attuale stesura, corrisponda nel modo migliore allo scopo che si vuole raggiungere.

Propongo, pertanto, un rinvio della discussione, non soltanto per poter approfondire una critica che ora ho prospettato in termini dopo tutto blandi, ma segnatamente per suggerire soluzioni costruttive.

C A I A T I, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. La relazione che ha fatto il senatore Cornaggia Medici è così completa e lucida che mi esime da ulteriori chiarimenti.

Devo dire che le perplessità manifestate dal senatore Tolloy non sono in ordine alla sostanza del disegno di legge, ma rispetto a delle previsioni.

Non v'è dubbio che il provvedimento segna un deciso passo innanzi; se fino a ieri, in condizioni peggiori di quelle che prevede il presente disegno di legge, abbiamo potuto contare su dei giovani disposti ad arruolarsi — anzi ne abbiamo avuti a nostra disposizione più di quanti ne consentissero le possibilità — è da ritenere che con le agevolazioni, che oggi si intendono accordare, non soltanto ne avremo in maggior numero, ma in condizioni fisiche di particolare ulteriore selezione, così da con-

4^a COMMISSIONE (Difesa)16^a SEDUTA (17 dicembre 1959)

sentire che essi rispondano pienamente alle esigenze dell'Aeronautica in genere; non credo, infatti, che il relatore abbia inteso parlare soltanto dell'Aviazione civile. Dai corsi usciranno, certamente, degli aviatori civili; ma in mezzo ad essi vi sono, tuttora, anche aviatori, che esplicano gli obblighi di leva mercè un periodo maggiore di addestramento e che, quindi, più che adempiere agli obblighi di leva, assolvono un servizio volontario con particolare entusiasmo.

Il volo è una impresa che viene affrontata con grande passione; e quanto si dice per questi aviatori, deve essere detto anche per gli ufficiali che volano durante l'intera loro vita, specialmente per gli istruttori nelle scuole, i quali debbono sottoporsi ad un rischio, allorchè eseguono il volo abbinato col doppio comando.

Se le perplessità, pertanto, sono in ordine a tale problema, che non è specifico della legge, ma è comune alla situazione di tutti gli arruolamenti dell'Aeronautica, esse possono essere facilmente superate.

Quanto alla preoccupazione di creare degli sfaccendati, credo che tale pericolo non esista; oggi vi sono non pochi generali di squadra aerea che non provengono dall'Accademia, ma dal servizio di complemento, e si tratta di piloti nel senso schietto della parola. Ma vi è di più: i piloti di complemento possono passare nelle altre specialità delle Forze Armate, se vogliono rimanere in servizio effettivo, dato che ogni anno si bandiscono dei concorsi; aggiungo che essi saranno preferiti, qualora volessero passare nei reparti dell'Esercito che dispongono di aviazione per esplorazione.

T O L L O Y. Però la lettera della legge ha la sua importanza e il suo valore. L'articolo 8 recita al primo comma:

« Al compimento della ferma di cinque anni, gli ufficiali di complemento dell'Arma aeronautica, ruolo naviganti, reclutati a norma della presente legge, sono collocati in congedo illimitato ».

C A I A T I, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Ciò perchè non si devono

creare speranze in nessuno. Chi accetta di arruolarsi, lo fa spontaneamente, e deve sapere che alla fine dei cinque anni di ferma non mantiene alcun titolo nè alcun diritto connesso alla legge, per modo che debba essere trattenuto in servizio. Diversamente, creeremmo speranze ed illusioni.

D'altro canto, teniamo presente che il limite massimo di età per l'ammissione è di ventidue anni, e che perciò quando questi giovani termineranno i corsi avranno davanti a loro innumeri possibilità.

Non esistono, quindi, ragioni fondate per accettare un rinvio della discussione del disegno di legge; un rinvio non aggiungerebbe alcun ulteriore elemento di chiarificazione a quelle che sono, a mio avviso, delle perplessità di indole generica, che permarranno, pur non avendo valore di concretezza.

L'arruolamento è più che libero, e chi non vuole continuare il corso trova modo di farsi mandare via; chi poi non dà un buon rendimento, dopo tre mesi viene inviato ad altre destinazioni, oppure è congedato. Coloro che restano, evidentemente rimangono a causa dell'entusiasmo che possiedono, poichè per fare una vita in tal modo spericolata occorre avere delle convinzioni profonde. Il volo, prima che per aria, va fatto, direi, nell'anima, nel senso che si deve possedere la vocazione di librarsi in un clima di assoluto pericolo.

Se la Commissione insisterà nel chiedere il rinvio, il Governo si rimetterà alla sua volontà; però ha il dovere di far presente fin d'ora che non potrà portare elementi nuovi a quelli che già si deducono dal testo del disegno di legge, che mi pare siano sufficienti a dare una chiara visione che con il presente provvedimento si fa un passo avanti, soprattutto impedendo quella saltuarietà « dei richiami a convulsione », per determinati periodi, durante i quali la maggior parte del tempo va perduta per mettere chi è stato ufficiale in condizione di riadattarsi al volo. Chi dedica, invece, settimanalmente mezz'ora al volo, continua a mantenersi in allenamento.

4^a COMMISSIONE (Difesa)16^a SEDUTA (17 dicembre 1959)

Peraltro, il rischio viene garantito dalla indennità di aeronavigazione e da un compenso, per ogni giornata di effettiva presenza, pari a un trentesimo delle competenze nette mensili corrisposte a un pari grado richiamato con assegni, che abbia uguale situazione di famiglia; tutto ciò in considerazione della complessità degli apparecchi sui quali gli aviatori devono esplicare le loro funzioni.

CORNAGGIA MEDICI, *relatore*. Devo al senatore Tolloy un breve chiarimento: quelle che sono le sue ragioni di riserva, sono state logicamente anche le mie. Ho studiato il problema, e mi sono soprattutto domandato se avremmo trovato gli elementi sufficienti.

Teniamo, però, presente che oggi, sia nelle scuole di volo come nei reparti, vi è del tempo libero a disposizione degli allievi; quindi molti di essi potranno anche mandare avanti gli studi universitari, approfittando delle licenze e del tempo libero a loro disposizione, come abbiamo fatto tutti noi, che siamo entrati all'Università con le stellette e ci siamo laureati con le stellette, e per di più in tempo di guerra.

Bisogna, poi, considerare che non soltanto l'Alitalia offre delle possibilità di assorbimento, ma anche tutte le altre linee aeree del mondo. Non in tutti i Paesi, infatti, esiste l'attitudine psicotecnica per pilotare i velivoli; ed allora sono richiesti gli italiani, così come accade anche in questi giorni.

Teniamo presente, inoltre, che i giovani piloti di complemento per molti anni non solo si assicurano la gioia immediata di volare con dei velivoli modernissimi, ma si assicurano anche, come ha detto il Sottosegretario, l'indennità di aeronavigazione, che si ritiene potrà essere presto anche aumentata, ed in più quel trentesimo di mensilità giornaliera di cui all'articolo 12; non resteranno pertanto privi di mezzi.

In conclusione, ritengo che un rinvio non potrebbe portare ad una sostanziale modifica del disegno di legge, anche per ragioni di copertura finanziaria, mentre penso, e mi scusi il Sottosegretario se dico una cosa che

spetterebbe alla sua autorità affermare, che forse un ritardo potrebbe essere piuttosto dannoso per la nuova sistemazione dei corsi.

Mi permetto, quindi, di insistere affinché il provvedimento venga subito esaminato dalla nostra Commissione.

TOLLOY. A me sembra che il disegno di legge non abbia un'urgenza tale da richiederne l'esame immediato. Prospettavo soltanto l'opportunità di un rinvio alla prossima seduta per poter concorrere alla discussione con emendamenti ponderati, dal momento che con questo provvedimento si pongono dei problemi piuttosto seri.

I giovani, di cui discorriamo, termineranno i corsi, in media, a ventisette anni: si tratta di un'età che, contrariamente a quanto ha affermato il Sottosegretario, oggi non rende così facile trovare una sistemazione.

Quanto al tempo libero da impiegare ai fini universitari, penso che i corsi siano in tal modo impegnativi, da non lasciare il tempo di svolgere contemporaneamente altre attività.

Ma la mia preoccupazione deriva soprattutto da quanto sto per dire. Oggi, in una parte della gioventù — ed è augurabile che si tratti di una parte notevole — esiste l'amore per tutto ciò che si riferisce alle conquiste della tecnica, della scienza moderna, di cui l'aeroplano indubbiamente costituisce una tra le più importanti.

Ora, siamo noi che dobbiamo considerare con attenzione quale sarà la situazione di tali giovani alla fine del periodo di addestramento.

Accennavo prima, ad esempio, alla possibilità di accordare un premio superiore; e mi pare che a questo proposito si potrebbe trovare una via di conciliazione.

Se le cose stanno come diceva il Sottosegretario, penso che il provvedimento dovrebbe recare una disposizione atta a dare ai giovani in questione un titolo per poter passare nel servizio permanente, poichè è chiaro che in tale eventualità il premio non sarebbe più necessario.

Ma poniamo il caso che non vi sia possibilità, quindi, di passaggio dei giovani alla

Aviazione militare, perchè gli organici militari si restringono; ebbene, mi pare che in tale situazione la soluzione prevista dal disegno di legge non sarebbe una giusta via d'uscita.

Per tutti questi motivi vorrei avere il tempo, insieme ai senatori della mia parte, di studiare degli emendamenti, non già per sovvertire i fini del disegno di legge nel suo complesso, ma per modificarne e renderne più pertinenti alcune disposizioni.

PRESIDENTE. Mi permetto far osservare al senatore Tolloy che la situazione degli aviatori ufficiali di complemento, di cui si tratta nel presente disegno di legge, va vista sotto un profilo diverso. Il milione in contanti, previsto come somma di buonuscita al termine dei cinque anni di ferma, considerato come cosa a sè stante, sarebbe veramente scarso, semprechè non si considerasse, in un diverso complesso, la situazione degli interessati.

L'addestramento aeronautico moderno, che nei cinque anni di ferma i giovani stessi dovranno compiere in base al presente disegno di legge, non è il semplicistico addestramento di pilotaggio sportivo. È un addestramento superiore di alta qualificazione, scientifico e tecnico, per adeguarli al volo moderno sugli apparecchi attuali e futuri, che sono quanto mai scientificamente complicati per meccanismi e funzionamento. Nel campo elettronico, nel campo delle telecomunicazioni, nel campo meteorologico ed in tutto il complesso dello scibile, richiesto per gli aviatori, ai giovani stessi viene impartito un insegnamento e realizzata una preparazione a carattere e contenuto universitario, lunga, metodica, vasta e costosissima. Essi pertanto, al termine dei cinque anni, possono avere la garanzia di avere in mano una professione che li renderà non destinati a rimanere penosamente nella massa degli intellettuali disoccupati che disgraziatamente ancora in Italia non riescono a trovare impiego e lavoro, pur possedendo lauree; ma saranno invece elementi preziosi, ricercati dall'aviazione civile italiana, per la quale saranno fonte di espansione e di afferma-

zione nel mondo. E, ove rimanessero esuberanti anche ai bisogni ed agli sviluppi della nostra aviazione civile, sia pur certo il senatore Tolloy che troverebbero ampie possibilità di elevate remunerazioni nelle aviazioni civili straniere. I compartimenti stagni nell'economia e nel lavoro degli Stati non sono oggi più possibili. La intera Africa e l'Asia sono in moto. Tutti i Paesi sottosviluppati hanno delle aviazioni civili e debbono svilupparle; e sono abbisognevole di elementi tecnici preparati. Il pericolo di mancanza di lavoro esiste solo per coloro che non hanno ottime qualificazioni. L'Italia ha una popolazione densissima e non ha scuole di qualificazione, e questo è il suo dramma. Questa legge apre a dei giovani italiani le vie del mondo, creando dei qualificati di alta classe. È perciò che io vedo nel provvedimento in esame una legge di interesse nazionale, forse ancor più che una stretta legge di semplice interesse militare.

SCAPPINI. Ritengo che tutti noi possiamo concordare sull'esigenza di un provvedimento come il presente, che appare indispensabile. Pertanto, non condivido le preoccupazioni espresse dal senatore Tolloy, benchè la mia parte politica abbia in animo di presentare alcuni emendamenti.

Quando un giovane avrà compiuto i cinque anni di addestramento, di cui al disegno di legge, se anche non troverà assorbimento nell'Aviazione civile o in altre attività collaterali dell'Esercito, risulterà sempre un privilegiato nella vita civile; oggi, con lo sviluppo della tecnica, della scienza, gli specializzati sono, infatti, ricercatissimi.

Se si ritiene, quindi, che nel tempo che rimane a nostra disposizione questa mattina il provvedimento possa, come io ritengo, essere interamente esaminato e votato, sarei del parere di proseguire la discussione. Se i colleghi invece sono convinti che ciò non s'è possibile, tanto vale arrestarsi, prima di prendere in esame i singoli articoli.

MARCHINI CAMIA. Non nascondo che nutro delle preoccupazioni in ordine a quella che potrà essere la sistemazione

degli ufficiali che non intendessero intraprendere la carriera militare, o non potessero entrare nell'Aviazione civile, soprattutto perchè penso che, quando avranno raggiunto il ventisettesimo anno di età, difficilmente potranno partecipare ai concorsi per le carriere civili, dato che il limite d'età per poter partecipare ai concorsi viene fissato quasi sempre al ventisettesimo anno. Tali giovani, pertanto, si verrebbero a trovare in condizioni di inferiorità rispetto ai colleghi di altre Armi, che sono posti in congedo prima dei ventisette anni, e la prospettiva di non poter partecipare ai concorsi per le carriere civili verrebbe a precludere ad essi molte strade. È accaduto recentemente che alcuni giovani, che avevano chiesto, ad esempio, di entrare nella TETI, si sono sentiti rispondere dal direttore generale che non potevano essere assunti, perchè si erano presentati al concorso dopo aver superato il ventisettesimo anno, e l'avevano superato, in quanto avevano frequentato la scuola di allievi ufficiali.

Occorrerebbe, per lo meno, stabilire a favore di costoro un beneficio di alcuni anni, nella partecipazione ai concorsi, in modo che avessero la possibilità di prendere parte ai concorsi.

C A I A T I, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Per i concorsi di gruppo B il minimo d'età è di ventinove anni, e per alcuni anche di trentadue; per quelli di gruppo A è fissato a trentaquattro. Il limite di ventisette anni è stabilito per i concorsi che esigono una minore qualificazione, come quelli ricordati dal senatore Marchini Camia, e che sono di gruppo C.

C A D O R N A. Mi associo alle considerazioni esposte dal Presidente.

Non ci troviamo, infatti, di fronte a una categoria di ufficiali di complemento che sono, in sostanza, della gente che non ha nè arte nè parte, e che si è dedicata al servizio militare per sbarcare il lunario. Si tratta, invece, di giovani sceltissimi, di gente in gamba sotto tutti i punti di vista, anche sotto quello dell'iniziativa personale, e che non va confusa con gli individui provvisti di « mentalità pensionistica ».

A venticinque, ventisei, o ventisette anni, uomini di questa fatta, che hanno sperimentato cinque anni di rischi per aria e che sono stati addestrati tecnicamente, non vanno alla ricerca di impieghi di Stato; e nemmeno si preoccupano di conseguire la laurea, poichè probabilmente troveranno impieghi di altro genere.

Si tratta, insomma, di uomini che cercano un'altra carriera che non sia quella di ufficiali nei magazzini. Certamente, un milione costituisce una cifra che non può permettere a una persona di stare senza far niente; si tratta, però, di una somma idonea a dare la possibilità di trascorrere cinque o sei mesi di riposo, prima di assumere l'impiego che certamente il giovane riuscirà a trovare dopo i cinque anni di servizio. D'altra parte, se vogliamo fare l'ipotesi, invece, di un giovane che non riesce a trovare alcun impiego, se invece di un milione diamo a costui cinque milioni, dopo un anno egli si troverà nelle medesime condizioni, tanto più trattandosi di una persona abituata a un tenore di vita elevato.

Noi dobbiamo creare in questi giovani la confidenza in se stessi, perchè coloro che hanno confidenza in se stessi troveranno sicuramente il modo di procurarsi un impiego.

Se poi partissimo dall'idea che dei giovani che vengono scelti per il loro ardimento, debbano anche essi arenarsi, allora è segno che abbiamo un concetto molto modesto delle nostre possibilità, come Paese, come razza, come persone!

T O L L O Y. La proposta formale, che io avanzo, è di chiudere oggi la discussione generale, rinviando alla prossima seduta lo esame degli articoli del disegno di legge.

Qualora tale proposta venisse respinta, vorrei sapere, però, quali sono le ragioni che rendono così urgente l'approvazione del provvedimento.

P R E S I D E N T E. Metto ai voti la proposta di rinvio della discussione, avanzata dal senatore Tolloy.

(Non è approvata).

T O L L O Y. Non essendo preparato a presentare dei seri emendamenti a un di-

4^a COMMISSIONE (Difesa)16^a SEDUTA (17 dicembre 1959)

segno di legge di tanta importanza, al quale volevo contribuire in termini costruttivi, mi si consenta allora di non partecipare più oltre al proseguimento dei lavori della Commissione.

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.

Per procedere al reclutamento dei sottotenenti di complemento dell'Arma aeronautica, ruolo naviganti, sono indetti dal Ministero della difesa corsi di pilotaggio aereo nei modi e alle condizioni appresso indicate.

Il numero massimo dei sottotenenti di complemento reclutati in base alla presente legge che, per ciascun esercizio finanziario, può essere mantenuto in servizio è determinato annualmente con la legge di bilancio.

(E approvato).

Art. 2.

Ai corsi di pilotaggio di cui all'articolo 1 possono essere ammessi, a domanda, i cittadini italiani che soddisfino alle seguenti condizioni:

1) abbiano compiuto il diciassettesimo anno di età e non superato il ventiduesimo alla data stabilita dal bando di concorso;

2) non abbiano ancora adempiuto agli obblighi della ferma di leva;

3) risultino di buona condotta morale e civile ed appartengano a famiglie di incensurabile moralità;

4) abbiano conseguito un diploma di scuola media superiore o altro titolo di studio, in Italia o all'estero, riconosciuto equipollente dal Ministero della pubblica istruzione;

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

6) si impegnino ad assumere, in caso di ammissione al corso, una ferma di anni cinque e ad adempiere agli obblighi di allenamento stabiliti dall'articolo 12;

7) facciano risultare, se minorenni, di avere ottenuto il consenso del padre o di chi esercita la patria potestà o la tutela.

PALERMO. Io non sono favorevole alla dizione del punto 3): « risultino di buona condotta morale e civile ed appartengano a famiglie di incensurabile moralità; ».

Sono certo che il collega Cadorna ricorderà tutte le discussioni sorte in passato a questo proposito, e poichè successivamente ho avuto occasione di constatare che ciò che poteva sembrare allora un preconcetto, una prevenzione, nella realtà si è realmente verificato, mi permetto di proporre il seguente emendamento tendente a sostituire la dizione del numero 3) con la seguente: « risultino di buona condotta ed appartengano a famiglie incensurate ».

Ciò per evitare che il giudizio possa essere ispirato da concezione personalistica o aprioristica; le famiglie debbono essere incensurate, non incensurabili.

CAIATI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. La formulazione contenuta nel disegno di legge è quella che viene adoperata per tutti i bandi di reclutamento; e non va intesa nel senso in cui è stata interpretata dal senatore Palermo.

I giovani da arruolarsi, che devono avere delle attitudini fisiche particolari, possono, al momento in cui vengono sottoposti alla visita medica, risultare idonei, ma è possibile che alcune tare si manifestino successivamente durante il periodo di volo, tare magari dovute a fatti familiari, a ereditarietà. Ecco perchè l'Amministrazione, ed in particolar modo quella della Difesa, deve preoccuparsi di ciò.

Vi è il problema della vita di chi pilota un aereo, e quello del capitale che gli viene affidato, capitale notevole per un Paese come il nostro; inoltre il pilota, a seguito di un incidente di volo che avvenga al di fuori del campo di aviazione, può arrecare danni alla collettività.

4^a COMMISSIONE (Difesa)16^a SEDUTA (17 dicembre 1959)

Dobbiamo, quindi, preoccuparci di esaminare la situazione di una famiglia sotto lo aspetto che ho detto, perchè non tutti gli elementi, che possono fare insorgere preoccupazioni in chi deve compiere determinati arruolamenti, risultano dal certificato penale.

PALERMO. Potrei elencare dei casi specifici. Si sono avute persone che sono state escluse dal corso allievi ufficiali perchè figli di comunisti.

Ora, noi vogliamo evitare che si possa commettere un simile abuso, che è contrario alla Costituzione. Si può essere di ottima condotta, e di una morale diversa da quella più diffusa ed accreditata in un particolare momento.

PRESIDENTE. La dizione inserita nel disegno di legge è quella che, come ha detto il Sottosegretario, normalmente viene adoperata per il reclutamento degli ufficiali dei carabinieri, delle guardie di finanza, e via dicendo.

Una situazione familiare anormale, per esempio, può influire sulla psiche di un giovane, che ne sente le ripercussioni, pur possedendo tutte le qualità per poter essere accettato ai corsi. Per fare l'aviatore occorrono nervi saldissimi e serenità d'animo.

PALERMO. Non propongo di accettare ai corsi indiscriminatamente tutti i giovani; affermo soltanto di arruolare i giovani che abbiano una buona condotta e che appartengano a famiglie incensurate. Che cosa si può volere di più? Una persona è censurata o incensurata, ma non può essere censurabile. Accogliere così com'è formulata la dizione governativa, significa rimettersi all'arbitrio di chi deve esprimere il giudizio.

CORNAGGIA MEDICI, *relatore*. Sono dolente di non essere d'accordo con il senatore Palermo, ma, a mio avviso, non è opportuno modificare la formulazione del punto 3), che è quella che abbiamo approvato per tutte le leggi dello Stato.

GRAVA. Potrei essere d'accordo col senatore Palermo se la dizione parlasse di buona condotta « morale, civile e politica », come si richiedeva ai miei tempi. Successivamente è stata, giustamente, tolta la parola « politica »; pertanto un comunista che desideri frequentare i corsi e che abbia buona condotta morale non può essere escluso; se nondimeno, ciò avviene, egli potrà senza altro fare ricorso. La situazione mi pare che sia assolutamente chiara.

Non si può, d'altra parte, fare una distinzione per quanto concerne la morale; la morale è la medesima per tutti.

PALERMO. Dicendo « buona condotta » si intende condotta morale e civile; la condotta non può essere buona, se è immorale e incivile!

Comunque, noi potremmo anche rinunciare all'emendamento da noi proposto qualora il rappresentante del Governo dichiarasse che per buona condotta morale e civile non si intende in alcun modo dare un giudizio politico, nè tanto meno riferirsi a determinate ideologie politiche.

GRAVA. A mio avviso, non occorre giungere a tanto, poichè la legge non può essere interpretata diversamente da quello che dice. Come ripeto, la parola « politica » è stata soppressa.

PALERMO. Si potrebbe allora giungere a un compromesso mantenendo la dizione « buona condotta morale e civile », ma sostituendo la parola « incensurabile » con la parola « incensurata ».

PRESIDENTE. Si tratterebbe allora di un concetto affatto diverso. Come è già stato rilevato, una famiglia può non avere alcun carico penale, e nello stesso tempo essere nota per la sua scarsa moralità. I giovani, di cui discutiamo, devono essere sereni e tranquilli anche nei riguardi delle loro famiglie, perchè se vanno incontro a dei traumi psichici derivanti da una cattiva situazione familiare non potranno assumere le responsabilità che le loro mansioni comportano.

VERGANI. L'emendamento, che proponiamo, tiene conto della situazione che in pratica esiste nel nostro Paese, e tende unicamente a mettere l'Esecutivo in condizione di interpretare più rettamente, diciamo così, il pensiero del legislatore.

Neppure noi vogliamo che vadano a fare i piloti i giovani corrotti o che possono provocare i danni di cui si parlava poco fa; però, teniamo conto del fatto che oggi, malgrado la soppressione della parola « politica », esistono purtroppo degli abusi in questo campo. Con l'emendamento proposto noi vorremmo limitare tali abusi, mettendo, come ho detto, l'Esecutivo in condizioni di interpretare più rettamente il pensiero del legislatore.

PRESIDENTE. Incensurata può essere una famiglia di gente senza alcuna moralità, che è riuscita, nondimeno, a farla franca perchè non ha nessun carico penale o di polizia; incensurabile, invece, è quella famiglia che, nell'estimazione della gente che la conosce, è composta di persone perbene e che vivono in tranquillità spirituale.

Vorrei, pertanto, pregare il senatore Palermo e gli altri firmatari di non insistere nell'emendamento.

SCAPPINI. Siamo costretti ad insistere, perchè il nostro disaccordo verte segnatamente sulla questione dell'incensurabilità. La parola « incensurabile » consente, infatti, di indagare su troppi aspetti della vita della famiglia.

L'interpretazione della morale, nel sistema che purtroppo oggi è in uso, non è fondata soltanto su quelle caratteristiche di rilievo che sono annotate nei dizionari sotto la voce « moralità ». Lasciamo pure, nondimeno, la parola « moralità »; però sostituiamo l'aggettivo « incensurata », al posto di « incensurabile ».

PRESIDENTE. Metto ai voti lo emendamento presentato dal senatore Palermo ed altri, tendente a sostituire al numero 3), l'attuale dizione con la seguente: « ri-

sultino di buona condotta e appartengano a famiglie incensurate ».

(Non è approvato).

Metto, pertanto, ai voti l'articolo 2 nella formulazione di cui ho già dato lettura.

(E approvato).

Art. 3.

I giovani ammessi ai corsi di pilotaggio aereo sono assunti, col grado di aviere allievo ufficiale di complemento, in servizio militare nell'Aeronautica per compiersi una ferma di cinque anni a decorrere dalla data di invio alla scuola di pilotaggio. Essi sono promossi avieri scelti dopo un primo periodo di istruzione della durata di tre mesi e sergenti all'atto del conseguimento del brevetto di pilota d'aeroplano.

(E approvato).

Art. 4.

Il Ministro della difesa, su proposta del comandante della scuola di pilotaggio, ha facoltà di dimettere dai corsi gli allievi che, per ragioni fisiche o per mancanza di attitudine al pilotaggio o per motivi disciplinari, siano ritenuti non pienamente idonei a proseguire i corsi stessi.

PALERMO. Noi consentiamo sul fatto che il Ministro abbia il diritto, su proposta del comandante della scuola di pilotaggio, di dimettere dai corsi gli allievi che, per ragioni fisiche, o per mancanza di attitudine, o per ragioni disciplinari, risultino non idonei a proseguire i corsi; riteniamo, però, che tale facoltà dovrebbe essere limitata al tempo previsto dall'articolo 3, cioè al periodo di addestramento di tre mesi, salvo restando al Ministro il diritto di dimettere dal corso, in qualsiasi momento, gli allievi colpiti da motivi disciplinari.

Propongo, pertanto, insieme con i senatori Vergani, Scappini e Zanardi, il seguente emendamento tendente ad inserire al primo

4^a COMMISSIONE (Difesa)16^a SEDUTA (17 dicembre 1959)

rigo, dopo le parole « Il Ministro della difesa » e prima delle altre « su proposta » le seguenti parole: « ad eccezione dei motivi disciplinari, durante i tre mesi del periodo di istruzione »; e, conseguentemente, a sopprimere le parole: « per ragioni fisiche o per mancanza di attitudine al pilotaggio o per motivi disciplinari ».

CORNAGGIA MEDICI, *relatore*. Vi sono dei piloti che fanno ottima prova sull'apparecchio ad elica, ma non sono adatti, poichè non hanno le reazioni psico-fisiche adeguate, per gli apparecchi a reazione; è chiaro, d'altra parte, che il passaggio ai vari tipi di aeroplani deve essere graduale.

PALERMO. In seguito al chiarimento del relatore non insisto nell'emendamento da noi proposto.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 4.

(È approvato).

Art. 5.

Al termine del corso, gli allievi che abbiano superato le prove prescritte per il conferimento del brevetto di pilota militare e gli esami teorici conseguono, se giudicati idonei ad assumere le funzioni del grado, la nomina a sottotenente di complemento dell'Arma aeronautica, ruolo naviganti.

Gli allievi che abbiano superato le prove prescritte per il conferimento del brevetto di pilota militare, ma che non abbiano conseguito l'idoneità agli esami o siano stati giudicati non idonei al grado di sottotenente di complemento dell'Arma aeronautica, ruolo naviganti, conseguono la nomina a pilota militare e in tale qualità completano, col grado di sergente, la ferma di leva.

PALERMO. La dizione dell'articolo non risulta equa nè per gli allievi, nè per l'Amministrazione.

Si tenga presente che si tratta di ufficiali di complemento ai quali non saranno mai richieste funzioni di comando, ma semplicemente qualità di pilota. Ora, a causa delle limitazioni e delle garanzie già contenute nei precedenti articoli, la mancanza di attitudini dovrebbe assumere forme vistose, sicuramente rilevate durante i primi tre mesi di corso, che sono quelli specificamente formativi sotto l'aspetto militare.

Propongo pertanto, insieme con i senatori Vergani, Scappini e Zanardi, di sopprimere, al primo comma dell'articolo 5, le parole: « se giudicati idonei ad assumere le funzioni del grado ».

CAIATI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. In pratica avverrà quanto accade nell'Esercito, dove il sottotenente comandante di plotone può giungere a comandare una compagnia; nel nostro caso, infatti, gli allievi si troveranno ad assumere le funzioni del grado, ottenendo anche il comando di una piccola squadriglia.

Ora noi potremmo trovarci di fronte a piloti in grado di pilotare un aereo, ma non in possesso di tutti i requisiti morali occorrenti per svolgere funzioni di comando. Vi è a nostra disposizione una intera casistica che mi permette di dimostrare la fondatezza di questa mia affermazione.

CORNAGGIA MEDICI, *relatore*. Concordando con le osservazioni prospettate dall'onorevole Sottosegretario, mi dichiaro contrario all'emendamento proposto dal senatore Palermo ed altri.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento soppressivo proposto dai senatori Palermo, Vergani, Scappini e Zanardi, di cui è già stata data lettura.

(Non è approvato).

Metto ai voti l'articolo 5, del quale ho già dato lettura.

(È approvato).

Art. 6.

Coloro che non conseguono il brevetto di pilota d'aeroplano o quello di pilota militare oppure siano dimessi dal corso per ragioni fisiche o per mancanza di attitudine al pilotaggio cessano dalla qualità di allievo ufficiale e completano la ferma di leva nella categoria governo del ruolo servizi dell'Aeronautica, col grado raggiunto; essi possono, però, far domanda, previa rinuncia al grado raggiunto, di partecipare, in relazione al titolo di studio posseduto, ad uno dei corsi indetti per allievi ufficiali di complemento dell'Aeronautica di ruolo diverso da quello naviganti.

In tal caso i dimessi possono essere inviati in licenza straordinaria senza assegni, in attesa di essere avviati ai corsi allievi ufficiali anzidetti.

Il periodo di tempo trascorso alle armi in qualità di allievo ufficiale pilota di complemento è considerato utile agli effetti del compimento della ferma di leva.

Coloro che intendessero concorrere all'ammissione ai corsi allievi ufficiali di complemento dell'Esercito possono, a giudizio del Ministro della difesa, essere rimessi a loro domanda e previa rinuncia al grado raggiunto, a disposizione dei distretti militari.

(È approvato).

Art. 7.

I dimessi dai corsi per motivi disciplinari cessano dalla qualità di allievo ufficiale e completano la ferma di leva nella categoria governo del ruolo servizi dell'Aeronautica, col grado raggiunto.

(È approvato).

Art. 8.

Al compimento della ferma di cinque anni, gli ufficiali di complemento dell'Arma aeronautica, ruolo naviganti, reclutati a norma della presente legge, sono collocati in congedo illimitato.

Coloro che hanno trascorso alle armi almeno tre anni dalla data di inizio della ferma possono chiedere di essere collocati in congedo

illimitato prima del compimento della ferma stessa. Sulla domanda decide il Ministro, sentita la Commissione ordinaria di avanzamento.

(È approvato).

Art. 9.

Gli ufficiali collocati in congedo illimitato ai sensi dell'articolo 8 hanno diritto ad un premio di congedamento di lire 100.000 per ogni semestre di servizio prestato per il quale abbiano percepito la indennità mensile di aeronavigazione.

(È approvato).

Art. 10.

Il Ministro della difesa, sentita la Commissione ordinaria di avanzamento, può disporre il collocamento in congedo illimitato, prima del compimento della ferma contratta, degli ufficiali di complemento dell'Arma aeronautica, ruolo naviganti, reclutati a norma della presente legge, che siano incorsi in gravi infrazioni disciplinari.

(È approvato).

Art. 11.

Gli ufficiali di complemento dell'Arma aeronautica, ruolo naviganti, reclutati a norma della presente legge, che, per qualsiasi motivo, siano esonerati dal pilotaggio, vengono trasferiti, con il proprio grado e la propria anzianità, nel ruolo servizi dell'Arma aeronautica. Qualora abbiano trascorso alle armi un periodo di tempo corrispondente alla ferma di leva, essi sono collocati in congedo illimitato.

(È approvato).

Art. 12.

Dopo il collocamento in congedo illimitato gli ufficiali di complemento dell'Arma aeronautica, ruolo naviganti, reclutati a norma della presente legge, hanno l'obbligo di svolgere attività di volo, da effettuarsi, con le

4^a COMMISSIONE (Difesa)16^a SEDUTA (17 dicembre 1959)

modalità stabilite dal Ministero della difesa, nella giornata della domenica o, eventualmente, in altra giornata della settimana stabilita dall'Amministrazione, tenuto conto delle esigenze degli ufficiali interessati.

Gli ufficiali di cui al precedente comma, nelle giornate in cui svolgono attività di volo, sono considerati, agli effetti della legge 10 aprile 1954, n. 113, richiamati in servizio a domanda senza assegni.

Agli ufficiali che adempiono all'obbligo di svolgere attività di volo sono corrisposti:

a) un compenso mensile pari all'indennità mensile di aeronavigazione;

b) un compenso pari, per ogni giorno di effettiva presenza ai reparti, a un trentesimo delle competenze, al netto delle ritenute erariali, dovute al pari grado richiamato con assegni, che abbia uguale situazione di famiglia. A tal fine non si considerano tra le predette competenze la tredicesima mensilità e l'indennità di aeronavigazione;

c) il rimborso delle spese di viaggio eventualmente sostenute per recarsi dal proprio domicilio all'aeroporto.

Coloro che in un semestre non abbiano svolto l'attività minima prescritta perdono nel semestre successivo il compenso di cui alla lettera a).

A questo articolo è stato presentato dai senatori Palermo, Vergani, Scappini e Zanardi un emendamento inteso a sostituire, al secondo comma, le parole: « a domanda senza assegni » con le altre: « d'autorità ».

Temo però che la modifica in questione potrebbe portare conseguenze dannose per gli interessati, in caso di incidenti, venendo ad essere mutato il valore giuridico del rapporto d'impiego.

PALERMO. L'articolo 49 della legge 10 aprile 1954, n. 113, recita: « L'ufficiale in congedo quando si trova in servizio temporaneo è soggetto alle leggi ed ai regolamenti vigenti per gli ufficiali in servizio permanente in quanto gli siano applicabili.

L'ufficiale in congedo illimitato è soggetto alle disposizioni di legge riflettenti il grado,

la disciplina e il controllo della forza in congedo ».

Quindi, il solo fatto di trovarsi in servizio, sia pure a domanda, mette l'ufficiale in congedo illimitato in condizione di godere di tutti i benefici previsti dal regolamento vigente per gli ufficiali effettivi.

CAIATI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. La posizione degli ufficiali in questione è la stessa di quelli collocati in congedo, e poi richiamati a domanda, con la differenza che i primi percepiscono un compenso mensile pari all'indennità di aeronavigazione e un compenso per ogni giorno di effettiva presenza pari ad un trentesimo dovuto al pari grado richiamato con assegni, e avente eguale carico di famiglia.

PALERMO. Mi sembra che l'articolo presenti una contraddizione, essendo l'allenamento un obbligo preciso per gli ufficiali in congedo illimitato.

CAIATI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Attualmente gli ufficiali piloti in congedo illimitato devono svolgere l'intero allenamento annuale in una sola soluzione, il che li pone ovviamente in una posizione di maggior rischio.

Con il provvedimento in esame, invece di esercitarsi per venti o venticinque giorni dopo undici mesi magari di inattività, essi compiranno, invece, due ore, due ore e mezza settimanali di allenamento, percependo, come ho detto, un compenso mensile e raggiungendo gli stessi risultati pratici.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento sostitutivo proposto dai senatori Palermo ed altri, di cui è già stata data lettura.

(Non è approvato).

Metto ai voti l'articolo 12, del quale ho già dato lettura.

(E approvato).

4^a COMMISSIONE (Difesa);16^a SEDUTA (17 dicembre 1959)

Art. 13.

Gli ufficiali di complemento dell'Arma aeronautica, ruolo naviganti, provenienti dai corsi di pilotaggio aereo istituiti prima della data di entrata in vigore della presente legge, se ancora alle armi alla data predetta, possono chiedere ed ottenere di assumere la ferma di anni cinque decorrente dalla data in cui vennero avviati ai corsi di pilotaggio aereo. In tal caso si applicano a detti ufficiali le norme dei precedenti articoli 8, 9, 10, 11 e 12.

(È approvato).

Dopo l'articolo 13 i senatori Palermo, Scapini, Vergani e Zanardi propongono di inserire un articolo aggiuntivo, del seguente tenore:

Art. 13-bis.

Il personale assunto in servizio per effetto della presente legge gode integralmente di tutte le provvidenze assicurative riconosciute ai pari grado e categorie del servizio permanente effettivo, a norma dell'articolo 49 della legge 10 aprile 1954, numero 113.

PALERMO. In tal modo offriremo al personale in parola delle garanzie nell'eventualità di un incidente.

CAIATI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Un trattamento del genere è già implicito nell'articolo 12.

PALERMO. In tal caso non insisto nella mia proposta di emendamento.

PRESIDENTE. Do, pertanto, lettura dell'ultimo articolo del disegno di legge.

Art. 14.

Sono abrogate le leggi 25 luglio 1941, n. 1136, 27 giugno 1942, n. 976, 18 dicembre 1952, n. 3098, nonché le altre norme in contrasto o comunque incompatibili con la presente legge.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 12,55.

Dott MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari