

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

4^a COMMISSIONE

(Difesa)

VENERDÌ 20 OTTOBRE 1961

(43^a seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CADORNA

INDICE

DISEGNO DI LEGGE:

« Nuove misure delle indennità di aeronavigazione, di pilotaggio e di volo » (1695)
(Discussione e rinvio):

PRESIDENTE	Pag. 503, 506, 508
CAIATI, <i>Sottosegretario di Stato per la difesa</i>	506, 507, 508
CORNAGGIA MEDICI, <i>relatore</i>	503, 507
DE LUCA	505
JANNUZZI	505
MARAZZITA	506
PALERMO	506, 507, 508
VACCARO	505

La seduta è aperta alle ore 11,35.

Sono presenti i senatori: Angelilli, Cadorna, Cornaggia Medici, Luca De Luca, Gerini, Jannuzzi, Marazzita, Marchisio, Massimo Lancellotti, Palermo, Pajetta, Piasenti, Tolloy, Vaccaro e Vergani.

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

Interviene il Sottosegretario di Stato per la difesa Caiati.

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

Discussione e rinvio del disegno di legge: « Nuove misure delle indennità di aeronavigazione, di pilotaggio e di volo » (1695)

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

Dichiaro aperta la discussione generale.

CORNAGGIA MEDICI, *relatore.* Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, le indennità di aeronavigazione, di pilotaggio e di volo hanno anzitutto lo scopo di stabilire, in un certo senso, un equilibrio tra il maggior rischio del volo rispetto ad altre attività, pure rischiose, che si svolgono nel campo militare.

A questo proposito io non ho che da ricordare che presentemente tale rischio è maggiore che non in passato, per la semplicissima ragione che in tutti i Paesi del mondo la velocità degli aerei non è più oggi misurata in chilometri — o in miglia — ma addirittura in base alla cosiddetta « unità di Mach » dal nome del grande fisico e filosofo Ernesto Mach.

Oggi anzi la velocità « Mach uno » — ossia una velocità corrispondente a quella del suono — è ormai cosa comune e si parla di apparecchi supersonici, di apparecchi cioè che hanno una velocità di più Mach. Proprio pochi giorni fa un aereo di un Paese del mondo, aereo normale sotto alcuni aspetti, ha raggiunto i Mach cinque.

Ora l'incremento della velocità implica di per sé un aumento del pericolo, in quanto che — come tutti gli onorevoli colleghi sanno e mi insegnano — quando l'aereo si sostiene unicamente per l'impulso che i suoi propulsori gli danno, basta un niente perchè possa succedere qualcosa di molto dannoso per chi lo occupa.

E questo, il pericolo del volo, è un aspetto del problema. Ma esiste un altro aspetto da tener presente, e cioè che il volo, così come oggi si svolge, determina un'usura psichica e anche generale dell'organismo.

Già ho avuto occasione in questa stessa sede di rilevare, *en abrégé*, che quando si parla in generale delle misure da prendere per salvaguardare il pubblico, bisogna anche tener conto del pericolo rappresentato dai modernissimi apparecchi militari e civili i quali volano ad altissime quote e a grandissima velocità, e di conseguenza preoccuparsi della possibilità che divengano dei bolidi seminanti strage su agglomerati cittadini e rurali qualora, venendo meno la pressurizzazione delle cabine, i piloti perdano la coscienza.

Le esigenze infatti dell'alta velocità e del volo ad alte quote hanno imposto l'adozione di cabine pressurizzate e la permanente applicazione di inalatori da parte dei piloti per l'immediato impiego nel caso che la pressurizzazione non funzioni; e tutto ciò provoca una stanchezza respiratoria che ovvia-

mente ha ripercussioni sul sistema cardiovascolare.

Un altro elemento occorre poi tener presente, e cioè le strane ripercussioni dovute ai cosiddetti ultrasuoni. Come è stato accertato, il volo ad altissima velocità non soltanto è rischioso, ma produce un affaticamento maggiore. Lei, onorevole Presidente, che ha girato questo nostro mondo a ovest, a est, a sud e a nord, con apparecchi di tutti i tipi e di ogni Paese, sa benissimo che un pilota che vola oggi da Roma a New York in otto ore si stanca molto di più che non quello che faceva lo stesso percorso in sedici ore. Il fenomeno, al quale i medici dell'aeronautica stanno dedicando la maggiore attenzione, è appunto considerato come effetto soprattutto degli ultrasuoni.

Per questi specifici motivi debbono dunque essere aumentate le indennità in argomento. Ma è anche chiaro che — a parte la vocazione che la gioventù sente sempre altissima per la velocità, per una vita degna qual è quella vissuta « ne l'ampio e ne l'altezza », come dice Dante — bisogna pure che vi sia un incentivo a questa professione valorosissima, bisogna che anche il trattamento sia adeguato.

Ecco perchè il Governo si è fatto opportunamente iniziatore di questo provvedimento, il cui articolo 1 parla delle modifiche delle tabelle A, B e C annesse alla legge 17 dicembre 1953, n. 953; l'articolo 2 tratta delle particolari indennità dovute agli ufficiali e ai sottufficiali nominati istruttori di volo, e anche qui il vostro relatore — vecchio istruttore di pilotaggio — si permette di ricordare il fattore rischio, perchè oltre ai rischi normali l'istruttore è soggetto a quelli scaturiti dall'inesperienza e dagli errori che può commettere l'allievo. L'articolo 3 contempla l'indennità particolare al personale militare che frequenta corsi di pilotaggio, indennità che viene data dal giorno del conseguimento del brevetto di pilota di aeroplano fino a quella del conseguimento del brevetto di pilota militare, e l'indennità dovuta agli ufficiali che frequentano corsi di osservazione aerea. All'articolo 4 si stabilisce invece l'indennità di volo per gli ufficiali del genio aeronautico, e all'articolo 5 l'indennità agli

ufficiali dell'Arma aeronautica, ruolo specialisti. L'articolo 6 contempla l'indennità per i sottufficiali e graduati del Corpo del genio aeronautico, ruolo assistenti tecnici, e nell'articolo 7 si stabilisce che l'articolo 12 delle norme approvate con regio decreto-legge 20 luglio 1934, n. 1302, è sostituito da un nuovo articolo, in cui si prevede che ai dipendenti civili che compiono nell'interesse del servizio voli comandati spetta un'indennità di ottocento lire per ogni ora o frazione di ora di volo, fino a un massimo mensile di lire settemila.

L'articolo 8 stabilisce la decorrenza del provvedimento, mentre — infine — nell'articolo 9 è indicata la copertura dell'onere.

Seguono le nuove tabelle, che mi dispenso dal commentare perchè sono evidenti per se stesse.

Desidero tuttavia osservare che queste tabelle riguardano le indennità base, e ritengo pertanto — come del resto ho creduto di poter evincere dalla lettura del testo del provvedimento — che le indennità speciali per il personale degli aviogetti continuino a sussistere.

Presentemente chi vola con apparecchi che raggiungono le velocità altissime di cui ho parlato, ha un'indennità diversa rispetto a quelli che volano con apparecchi normali, ed è chiaro che, elevando le indennità base, anche coloro che volano più veloci continueranno ad aver quel vantaggio che è stato riconosciuto con una legge speciale allorchè sono entrati in funzione questi apparecchi velocissimi.

Concludo chiedendo agli onorevoli commissari di voler approvare il disegno di legge.

V A C C A R O . Presento due emendamenti, l'uno all'articolo 4 e l'altro all'articolo 5, sui quali sarò lieto di conoscere il parere del Governo.

All'articolo 4, vorrei che venissero aggiunte, dopo le parole: « per gli ufficiali del Corpo del genio aeronautico, ruolo ingegneri, ruolo chimici e ruolo fisici », le altre: « e per gli ufficiali del Corpo sanitario aeronautico, ruolo medici ».

All'articolo 5, propongo un emendamento aggiuntivo, consistente in un comma del seguente tenore: « L'indennità di volo

spettante agli ufficiali del Corpo di commissariato aeronautico, ai sensi dell'articolo 1 della legge 9 aprile 1958, n. 473, è stabilito nelle seguenti misure mensili:

Generale e Colonnello	L. 11.000
Tenente colonnello, Maggiore e Capitano	» 10.500
Tenente e Sottotenente	» 10.300 ».

J A N N U Z Z I . Sono favorevole al disegno di legge, del quale sottolineo un aspetto particolare che mi sembra di notevole importanza.

La differenza delle indennità previste è minima da grado a grado, e in alcuni casi vi è una vera e propria unificazione, come si rileva dalla tabella A per i gradi da capitano a tenente colonnello e da capitano a generale.

In sostanza, cioè, il provvedimento risponde al criterio generale che se si deve compensare il logorio fisico, si deve allora tener conto del fisico in se stesso, indipendentemente dal grado. E questo è l'aspetto che, ripeto, ho particolarmente notato nel provvedimento, per il quale il mio consenso sarebbe stato meno entusiastico se fosse stato invece presentato in un'altra forma.

D E L U C A . Sono sostanzialmente d'accordo, anche per quanto riguarda le tabelle. Tuttavia debbo fare in primo luogo una considerazione di carattere generale a proposito della formulazione: si citano vecchie leggi, decreti e così via, e per seguire il testo bisogna fare i necessari riscontri. Non sarebbe bene in questi casi ripetere le disposizioni?

In secondo luogo, una considerazione specifica: non capisco perchè nel provvedimento siano completamente ignorati i medici.

V A C C A R O . Ho già presentato in proposito un emendamento.

D E L U C A . Ne sono lieto, ma — se lo permette — anche noi presentiamo, al riguardo, un emendamento tendente ad aggiungere, dopo il primo comma dell'articolo 4, altro comma del seguente tenore: « L'indennità di volo di cui all'articolo 9

delle norme approvate con regio decreto-legge 20 luglio 1934, n. 1302, convertito, con modificazioni, nella legge 4 aprile 1935, numero 808, quale risulta successivamente modificato, è stabilita nelle seguenti misure:

Ufficiali medici:

da Generale a Capitano . . . L. 28.000
gradi inferiori a Capitano . . . » 25.000 ».

Io non so con precisione quali rischi affrontino i medici dell'Aeronautica, ma il fatto è che nella vecchia legge era prevista una indennità anche per i medici: pertanto, ripeto, non capisco perchè nel disegno di legge in esame non se ne parli.

P R E S I D E N T E . Tratteremo la questione quando si esaminerà l'articolo 4.

M A R A Z Z I T A . Dichiaro che il mio Gruppo è favorevole al provvedimento e al particolare spirito che lo informa.

P A L E R M O . Anche noi siamo perfettamente d'accordo, soprattutto per quanto riguarda lo spirito informatore del disegno di legge, e, quindi, voteremo a favore.

Vorrei soltanto fare un'osservazione, che concerne il trattamento degli aviatori civili. Siccome fino a questo momento l'Aviazione civile dipende ancora dal Ministero della difesa, sarebbe opportuno avere un quadro completo del trattamento, non soltanto dei piloti militari, ma anche dei piloti civili.

Ricollegandomi poi a quanto ha detto il collega De Luca circa le differenze tra la vecchia legge e il provvedimento in esame, rilevo che nelle tabelle a questo allegate non si trova una nota che invece esisteva nelle tabelle precedenti.

Ora, a mio avviso, così come nella tabella C è stata riportata in calce la nota in cui si dice che « Con decreti del Ministro della difesa, di concerto con il Ministro del tesoro, viene annualmente stabilito il numero massimo dei sottufficiali e graduati di truppa facenti parte degli equipaggi fissi di volo », si sarebbe anche dovuto riportare la nota nella quale si prevede che, come in passato, il personale facente parte degli equi-

paggi fissi di volo è tratto, mediante concorso interno annuale, dagli specialisti in servizio.

Presento dunque un emendamento in questo senso, perchè non capisco per quale ragione il personale facente parte di questi equipaggi dovrebbe perdere un vantaggio previsto dalla precedente legge.

C A I A T I , *Sottosegretario di Stato per la difesa.* Desidero anzitutto ringraziare la Commissione che all'unanimità ha dichiarato di guardare con particolare simpatia a questo disegno di legge.

L'iniziativa governativa è partita dal criterio secondo il quale il rischio, così come l'usura fisica, è comune a tutti i gradi. Anzi, se dovessimo scendere nei particolari, allorchè si determina il lutto, il danno è maggiore quando la vita stroncata è quella di un elemento giovane, perchè la misura della pensione è in relazione al grado rivestito al momento della sciagura.

Non potevamo dunque sottrarci, sul piano di una valutazione concreta, a questa doverosa considerazione.

In verità io sarei stato felicissimo di vedere senz'altro approvato questo disegno di legge, per il quale il travaglio delle trattative con i Ministeri finanziari è stato lungo e laborioso. Avrei voluto si fosse almeno guadagnato in questo senso del tempo, perchè gli emendamenti che comportano spese debbono naturalmente passare al vaglio della Commissione finanze e tesoro.

Come ho già rilevato, esiste l'accordo unanime della Commissione circa l'approvazione del disegno di legge; e gli emendamenti proposti si riferiscono a categorie ben individuate. Ora, sia allo scopo di consentire agli uffici del Ministero di valutarne la portata, sia al fine di conoscere al riguardo il parere della Commissione di finanza, prospetto l'opportunità — e faccio formale proposta in tal senso — di rinviare di qualche giorno il seguito della discussione del disegno di legge in esame.

Circa il problema dei medici dirò che ieri sera abbiamo fatto una riunione apposita per valutare l'onere probabile, perchè si sentiva nell'aria che i medici attendevano un riconoscimento. Riconoscimento doveroso,

perchè i medici dell'Aeronautica sono obbligati a volare in quanto debbono valutare le reazioni degli organismi degli equipaggi a una certa altezza, il che evidentemente richiede che gli accertamenti siano fatti durante il volo. Secondo il regolamento, in ogni aeroporto ci deve essere sempre un medico, ma in genere negli aeroporti i medici sono più di uno e quindi a turno debbono volare per fare i controlli.

L'Aeronautica ha una *équipe* di medici veramente notevole, la quale ha inoltre a disposizione strumenti scientifici molto complessi e di particolare interesse. Io non so se la Commissione ha avuto occasione di visitare qualche centro medico dell'Aeronautica, ma comunque posso assicurare che questi centri comprendono nella loro attrezzatura quanto di più moderno esista in materia per l'effettuazione di quei controlli difficili e delicati di cui il senatore Cornaggia Medici, con la competenza che gli deriva dalla sua esperienza di pilota, ha parlato nella brillante relazione.

Pur non dimenticando che il problema dell'indennità deve prevalentemente riguardare i piloti, a qualsiasi categoria appartengano, è un fatto che la situazione dei medici dell'Aeronautica merita davvero di essere considerata, e vedremo quale potrà essere la misura del riconoscimento.

Un'altra categoria da tener presente è quella degli ufficiali del Corpo di commissariato, che in verità non è mai stata trattata troppo bene. Anche questi ufficiali hanno una notevole responsabilità, ma non certo pari a quella dei medici, e pertanto si dovrà per essi stabilire un'aliquota più bassa.

PALERMO. Anche gli ufficiali di Commissariato volano?

CAIATI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Certamente, come del resto chiunque appartenga all'Aeronautica, perchè lo impegno di volare deve essere assunto appunto da chiunque entri in quest'Arma.

Ora, per quanto riguarda le manchevolezze che sono state rilevate, bisogna riconoscere che si tratta di cose che spesso emergono nel corso della trattazione dei provvedimenti,

e di ciò non ci si deve meravigliare. Quanto noi facciamo è sempre perfezionabile e molte volte infatti ci accorgiamo che in una iniziativa, parlamentare o del Governo, qualcosa può essere migliorato. E non si deve nemmeno dimenticare che spesso il meglio è nemico del bene: *summum ius summa iniuria*.

L'altra sera, ad esempio, ci siamo accorti che nel ruolo servizi sono compresi ufficiali provenienti dal ruolo piloti, ufficiali cioè che per effetto di un'inidoneità sopravvenuta — abbassamento della vista, infortunio ecc. — sono passati dal ruolo piloti al ruolo servizi. Ora, se genericamente, ai fini dell'indennità valida per il ruolo servizi, si stabilisce un'unica aliquota, senza fare una distinzione che mantenga il collegamento con il titolo conseguito attraverso lunghi anni di pilotaggio, è chiaro che si viene a porre sullo stesso piano, per quanto riguarda l'indennità, tutti coloro che si trovano nel ruolo servizi, vale a dire sia coloro che a questo ruolo hanno sempre appartenuto, sia coloro che nel ruolo servizi sono passati — come ho detto — per sopravvenuta inidoneità al volo dopo aver esercitato per anni l'attività di pilota.

Questa anzianità di servizio nel pilotaggio non può dunque non essere tenuta presente, e nella riunione cui ho accennato si è ritenuto che una diversa misura dell'indennità debba essere prevista per questi casi.

Così la discussione presente è certamente utile ai fini di un perfezionamento del disegno di legge e il rinvio che io chiedo — in fondo di pochi giorni — è un rinvio che ha intenti « migliorativi ».

CORNAGGIA MEDICI, *relatore*. Senatore Palermo, per quanto riguarda i piloti civili mi permetto di precisare che quelli di linea sono raggruppati nell'« Associazione nazionale piloti dell'aviazione civile ». Questi piloti hanno con la compagnia di bandiera, l'Alitalia, un contratto che comporta uno stipendio e un'indennità.

Ma il problema grave, come ben sa l'onorevole Sottosegretario, per questa gente — chiamiamola così — dell'aria, è quello della previdenza. Mi risulta che in proposito si

4ª COMMISSIONE (Difesa)

43ª SEDUTA (20 ottobre 1961)

stanno compiendo studi presso il Ministero del lavoro e della previdenza sociale. Comunque, riallacciandomi a quanto ha detto l'onorevole Sottosegretario, desidero ricordare che l'esercizio dell'attività di volo può essere bruscamente troncata per motivi più o meno gravi — riduzione del *visus*, disturbo all'equilibrio in dipendenza di un difetto dell'orecchio e così via — con gravi conseguenze per gli interessati, i quali vengono a trovarsi in una situazione drammatica e certamente ben diversa rispetto a quella in cui si troverebbero andando a riposo a sessant'anni. Ora i piloti civili pensano che, per avere essi una maggiore serenità durante lo esercizio della rischiosa professione, sarebbe bene provvedere alla risoluzione del problema cui ho accennato, e che senza dubbio ha notevole importanza.

E a proposito dei piloti civili io direi, passando a un'altra questione, che come per la lunga navigazione esiste un particolare riconoscimento consistente nell'assegnazione di una medaglia d'oro, d'argento o di bronzo, così si potrebbe trovare il modo di dare una particolare distinzione ai piloti civili. Oggi del resto non ha più senso parlare, come un tempo, di chilometri volati, sia perchè il conteggio viene fatto per lo più in miglia marittime, sia perchè oggi, dato che si vola a oltre mille chilometri l'ora, quel che conta è soprattutto la durata del volo, e quindi è più giusto parlare di « ore » volate.

Per i piloti civili bisognerebbe dunque tener presenti due obiettivi: una previdenza che tenga conto dello stato della persona al termine della sua attività lavorativa, anche

quando questa attività sia interrotta per il venir meno, in senso generico, dell'idoneità al volo; un particolare riconoscimento dell'attività svolta, da stabilire dopo approfondito esame.

Bisogna inoltre tener conto delle società di nuovo impianto, come a esempio la « Società aerea mediterranea ». I DC 6 dell'Alitalia passano alla S.A.M. e i piloti non hanno più il contratto con l'Alitalia, ma con la S.A.M.; abbiamo poi gli istruttori di Aero Club, e anche costoro si sono organizzati sindacalmente per poter arrivare, sia agli effetti della retribuzione, sia agli effetti della previdenza, a una situazione di maggiore serenità.

P A L E R M O . Siamo competenti noi per questi problemi?

C A I A T I , *Sottosegretario di Stato per la difesa.* No, si tratta di questioni che vanno risolte sindacalmente.

P R E S I D E N T E . Come i colleghi ricordano, l'onorevole Sottosegretario per la difesa ha avanzato richiesta di rinvio della discussione. Pertanto, se non si fanno osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviata ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle ore 12,05.

Dott. **MARIO CARONI**

Direttore gen. dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari