

COMMISSIONE VII

DIFESA

XIX.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 10 FEBBRAIO 1960

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PACCIARDI

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (<i>Discussione e rinvio</i>):	
Nuove norme per il reclutamento degli ufficiali di complemento dell'Arma aeronautica ruolo naviganti. (<i>Approvato dalla IV Commissione permanente del Senato</i>). (1889)	141
PRESIDENTE	141, 143, 144, 146, 149, 150
FORNALE, <i>Relatore</i>	141
ROMEO	143
GUADALUPI	143, 147, 150
CAIATI, <i>Sottosegretario di Stato per la difesa</i>	144
ROMUALDI	146, 148, 150
PUCCI ANSELMO	146
GHISLANDI	147
DANTE	147
CORONA GIACOMO	148
CLOCCHIATTI	150

La seduta comincia alle 9,40.

BUFFONE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(*E approvato*).

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che si trovano attualmente in congedo gli onorevoli deputati D'Arezzo, Iozzelli e De Caro.

Discussione del disegno di legge: Nuove norme per il reclutamento degli ufficiali di complemento dell'Arma aeronautica, ruolo naviganti (Approvato dalla IV Commissione permanente del Senato) (1889).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 1889, concernente nuove norme per il reclutamento degli ufficiali di complemento dell'Arma aeronautica, ruolo naviganti. Il disegno di legge è già stato approvato dalla competente Commissione permanente del Senato della Repubblica nella seduta del 17 dicembre 1959. L'onorevole Fornale, *Relatore*, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

FORNALE, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi! Il reclutamento degli ufficiali piloti di complemento è attualmente disciplinato dalla legge 25 luglio 1941, n. 1136, modificata successivamente nel 1942 e nel 1952. In base a tale legge, i cittadini italiani possono essere ammessi ai corsi di pilotaggio per la nomina a sottotenente di complemento dell'Arma aeronautica, ruolo naviganti, alle seguenti condizioni:

abbiano compiuto il 17° anno di età e non superino il 23°;

non abbiano ancora adempiuto agli obblighi di leva;

abbiano conseguito il diploma di maturità classica, scientifica, tecnica o magistrale

o titoli equipollenti riconosciuti e conseguiti all'estero;

abbiano attitudine al pilotaggio militare.

I giovani ammessi ai corsi di pilotaggio con il grado di allievo ufficiale di complemento, vi compiono 18 mesi di ferma ordinaria decorrente dalla data di invio alla scuola di pilotaggio. Inoltre sono obbligati a compiere, dopo conseguito il brevetto di pilota militare, un periodo di addestramento di sei mesi presso i reparti di impiego.

In relazione alle esigenze dello sviluppo della tecnica nel campo della preparazione dei piloti per i moderni velivoli militari, è sorta la necessità di introdurre modifiche ai criteri cui, nel passato, sono state informate le norme per il reclutamento ed allenamento degli ufficiali piloti di complemento.

Infatti esistono alcuni inconvenienti che debbono necessariamente essere eliminati: nel breve periodo del servizio di leva manca il tempo per dare ai giovani la preparazione necessaria ad un pilota che sia allenato a volare con gli aerei in dotazione oggi ai reparti. Si è già arrivati ad elevare da 50 a 250 ore il periodo necessario di volo per dare il tempo appena sufficiente a conseguire il brevetto di pilota militare.

Dopo il congedamento i piloti partecipano annualmente, in base alla legge 21 giugno 1943, ad esercitazioni di volo durante le quali sono considerati richiamati in servizio a tutti gli effetti. Oggi il sistema di allenamento annuale non risponde più all'esigenza di tenere allenati i piloti della riserva, perché la complessità degli aerei moderni e degli strumenti che vi sono installati, fa sì che dopo qualche mese di interruzione dell'allenamento, il pilota perde già gran parte della sensibilità e sicurezza nel pilotaggio.

Ed allora accade che ogni qualvolta l'ufficiale pilota viene richiamato per l'allenamento deve essere sottoposto ad un periodo di cosiddetta « ripresa » con voli a doppio comando, ed in tal modo deve essere sempre prorogato il periodo di trattenimento per richiamo. Naturalmente con lo svantaggio di avere in congedo una riserva che non è prontamente e costantemente preparata. Senza contare che il pilota trattenuto, in servizio oltre il periodo stabilito, si illude spesso di essere ammesso al servizio permanente e molti sono quelli che premono per arrivare a tale scopo.

Pertanto, da anni era avvertita la necessità di un provvedimento che si basasse su due criteri fondamentali: 1°) ferma speciale, superiore a quella di leva e stabilita per un pe-

riodo di tempo che consenta un proficuo impiego del pilota, in modo da evitare trattenimenti in servizio, oltre tutto finanziariamente gravosi; 2°) allenamento a periodi frequenti.

Nella situazione presente gli allievi, dopo aver acquisita la loro esperienza su velivoli scuola, arrivano ai reparti ed in relazione al breve tempo di ferma che hanno a disposizione, fanno un'affrettata esperienza sui velocissimi velivoli moderni, in cui il pilota deve conoscere perfettamente tutti gli strumenti di navigazione che sono numerosi e complessi. Si può dire che la preparazione non è completa, ma parziale. Infatti, come è possibile che in un anno e mezzo un giovane pilota possa essere veramente preparato e soprattutto addestrato alla guida perfetta di aerei supersonici che possono raggiungere delle velocità strabilianti?

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

Riconosco, allora, fondate ed effettivamente esatte le modifiche che il nuovo disegno di legge apporta nei confronti delle vecchie disposizioni.

Innanzitutto il cittadino che aspiri a fare l'allievo ufficiale pilota di complemento, deve assumere l'impegno ad una ferma di cinque anni, di cui circa un anno e mezzo di scuola e il resto d'impiego presso i reparti. Per la ammissione ai corsi l'età minima è ancora di 17 anni, mentre la massima è stata abbassata da 23 a 22. Se la ferma di cinque anni appare piuttosto lunga e può presentare a taluno il pericolo che pochi siano coloro che si vincolano per un periodo così lungo di tempo, si può, tuttavia, osservare che i piloti, dopo cinque anni di servizio, possono avere buone probabilità di essere assunti presso le linee aeree civili, come l'« Alitalia » che è una società in cui lo Stato è partecipe e che non ha una scuola di piloti. Quindi lo Stato se oggi deve spendere di più per tenere in servizio gli ufficiali piloti di complemento per cinque anni, domani potrà avere un vantaggio, potendo contare su piloti esperti e ben addestrati per le linee civili.

Inoltre c'è la possibilità di passaggio nel ruolo speciale dell'Aeronautica che è quasi vuoto e che ha come grado terminale quello di tenente colonnello pilota.

La lunghezza della ferma è anche temperata dalla possibilità di chiedere, dopo tre anni, il collocamento in congedo. Ancora servirà come incentivo il fatto che i giovani aspiranti riceveranno all'atto del congedo 100 mila lire per ogni semestre di attività di volo, ed in più 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.

Concludendo, con l'entrata in vigore del presente disegno di legge, potremo avere in Italia certamente un numero minore di incidenti di volo e giovani più preparati ed allenati, assicurate le riserve sia all'Aeronautica militare che a quella civile. E ciò mi pare sia cosa di non poco conto.

Perciò, personalmente convinto della bontà e necessità del disegno di legge, già approvato dal Senato, mi auguro sinceramente che venga approvato dalla Commissione e che al più presto divenga legge operante, perché in tal modo saremo certi di compiere un dovere verso la nostra Aeronautica militare, ma indirettamente verso le nostre Forze armate, di cui oggi soprattutto l'Aeronautica è parte veramente essenziale e determinante.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Relatore per la sua chiara relazione e dichiaro aperta la discussione generale.

ROMEO. In linea di massima la mia parte è d'accordo per questo disegno di legge; tuttavia non possiamo fare a meno di sollevare anche qui alcune riserve che sono già state rappresentate al Senato dalla nostra parte politica.

In primo luogo sorgono alcune perplessità circa la validità del premio di congedamento, stabilito in lire 100 mila per ogni semestre nel quale ci siano stati periodi di volo. Noi riteniamo che anche se questa somma potrà raggiungere il milione — come era stato proposto al Senato — essa sia molto modesta per coloro che hanno prestato servizio per alcuni anni; anche se, per contro, si può ribattere che nel corso di questi cinque anni di servizio i giovani allievi ufficiali hanno potuto conseguire una specializzazione che darà loro la possibilità di accedere all'aviazione civile in Italia e all'estero. Perciò noi riteniamo che l'entità della indennità debba essere migliorata.

In secondo luogo non possiamo non rilevare ciò che è detto al n. 3° dell'articolo 2 del disegno di legge, in cui si pone come requisito

di ammissione ai corsi la condizione che il giovane aspirante, oltretutto risultare di buona condotta morale e civile, appartenga a famiglia di incensurabile moralità.

Giustamente al Senato i senatori della nostra parte politica hanno fatto rilevare come una famiglia debba essere incensurata e non incensurabile perché con questa seconda dizione si creano le premesse per escludere dall'arruolamento quei giovani che appartengono a famiglie aventi determinati orientamenti politici.

Quindi non possiamo fare a meno di rilevare la necessità di modificare la dizione di questo comma, nel senso che in luogo di « famiglie di incensurabile moralità », si dica: « famiglie incensurate ». Queste considerazioni sono originate dall'esperienza in quanto sappiamo che attraverso questa formula molti giovani potrebbero essere esclusi dai corsi.

Rileviamo, infine, che l'articolo 7 del disegno di legge prevede che coloro che siano dimessi dai corsi per motivi disciplinari cessino dalla qualità di allievo ufficiale e completino la ferma di leva nella categoria governo del ruolo servizi. Noi chiediamo a titolo di chiarimento: perché non potrebbero completare la ferma in altre specialità? Qualora l'allievo radiato avesse conseguito un titolo superiore di scuola professionale, potrebbe essere utilizzato come radiotelegrafista, motorista od altro.

Queste le considerazioni generali che noi facciamo: ci riserviamo pertanto di presentare emendamenti in sede di esame dei singoli articoli.

GUADALUPI. Siamo d'accordo sul disegno di legge, anche se su alcuni dettagli avremmo preferito fosse stata seguita una linea diversa. Comunque siccome il disegno di legge è già stato approvato dal Senato, a noi pare opportuno, per dare una regolamentazione organica e tempestiva a questo settore, approvare il disegno di legge così come ci è pervenuto dal Senato.

Non posso, tuttavia, esimermi dal fare alcune considerazioni, in aggiunta a quelle già esposte dall'onorevole Relatore.

È evidente che da questo disegno di legge emerge una politica non del tutto confacente agli interessi dell'attività tecnica militare, perché mentre da un lato si richiede all'allievo l'impegno ad una ferma di 5 anni, che secondo gli studi fatti costituirebbe il periodo minimo necessario per adempiere adeguatamente a tutti gli obblighi inerenti alla formazione di un pilota militare, dall'altro lato,

III LEGISLATURA — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 FEBBRAIO 1960

all'articolo 8, si prevede, al compimento dei tre anni trascorsi in servizio, la possibilità che l'ufficiale possa essere — su domanda in merito alla quale decide il Ministro sentita la Commissione ordinaria di avanzamento — collocato in congedo illimitato in anticipo rispetto ai cinque anni di ferma previsti.

Per quel che mi risulta, considerando ciò che sino ad ora si è verificato, di questo beneficio vengono a godere parecchi ufficiali, il che, in un certo modo, viene a frustrare, a mio avviso, la finalità stessa di questo disegno di legge. Purtuttavia dobbiamo riconoscere che ciò è utile, in quanto moltissimi giovani trovano comodo il servirsi dell'attività preparatoria militare tecnica per acquisire il brevetto di pilota militare per poi diventare — come una altissima percentuale dimostra — dopo un corso di aggiornamento, ufficiali piloti civili dell'« Alitalia », Società per l'esercizio della navigazione aerea controllata, nella maggioranza del pacchetto azionario, dallo Stato.

Ora domando, soltanto su un piano di curiosità, e non per evitare che il disegno di legge giunga sollecitamente in porto, se non sia il caso di porre allo studio, sulla base di una valutazione tecnica e degli interessi del bilancio dello Stato, la possibilità di organizzare meglio questa coordinata iniziativa che se da un lato forse è nell'interesse dello Stato e dell'Amministrazione militare, dall'altro fa conseguire un beneficio non indifferente alla società di navigazione aerea « Alitalia ». La prima domanda merita una risposta dettagliata sul come si può avvalere il Ministro della facoltà di congedare anticipatamente gli ufficiali e quali saranno i criteri che si seguiranno per concedere questo anticipato collocamento in congedo. In altre parole, poiché ci troviamo di fronte ad un interesse generale dello Stato, chiedo di sapere se non si ritenga di contemperare l'efficienza dei nostri servizi tecnici aerei vuoi militari vuoi civili, con l'esigenza di creare una comune piattaforma per la preparazione dei piloti. Perché così, in sostanza, chi come noi viaggia moltissimo in aereo, rimane colpito dal fatto che moltissimi di questi giovani piloti dell'aviazione civile si avvalgono, in misura notevole, dei tre anni di servizio militare — evidentemente spesi bene — per passare subito alla aviazione civile; il che naturalmente ci fa piacere, mentre, tuttavia, non possiamo non preoccuparci di una più conveniente tutela del bilancio.

Questa mia osservazione vale naturalmente soltanto come prospettiva, e mi auguro

che l'onorevole Sottosegretario voglia darci esaurienti chiarimenti in proposito.

Quanto all'indennità speciale di cui all'articolo 9, il cosiddetto premio di congedamento, anche a me pare bassa la cifra fissata in lire 100 mila per ogni semestre di servizio, e desidererei conoscere in base a quale calcolo essa sia stata fissata entro questo limite.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

CAIATI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Il Governo si richiama all'ampia relazione del relatore e fa presente che il nuovo disegno di legge viene a regolamentare una materia indubbiamente complessa ed importante ai fini della preparazione degli ufficiali piloti di complemento dell'aeronautica militare. La complessità dei nuovi apparecchi in dotazione alle nostre forze aeree richiede che questi ufficiali di complemento, i quali con slancio del tutto particolare, con entusiasmo davvero notevole, si orientano verso la frequenza di questi corsi, rimangano legati molto di più della ferma normale affinché siano in grado di aggiornarsi completamente su tutto quanto attiene alla moderna attività di volo, alle attrezzature aeree, ai complessi meccanismi degli apparecchi, specie di quelli a reazione.

Il disegno di legge rispecchia una regolamentazione che è suggerita anche dal progresso della scienza e dalla complessità dell'addestramento che si richiede a questi ufficiali. È logico che chi assimila una particolare preparazione non può essere ad un certo momento abbandonato dallo Stato; questo non soltanto per un dovere di solidarietà, ma anche per un interesse riflesso che ha lo Stato per il fatto di aver investito una somma notevole per consentire che i singoli piloti pervengano a quel grado di preparazione che è necessario per dare tranquillità a chi con loro deve condividere i rischi del volo.

Ecco perché si sono protratti i termini della ferma; non solo, ma poiché si verifica un progresso continuo in campo aeronautico, si può dire che di mese in mese, è necessario che questo rapporto, questo legame dell'ufficiale di complemento con l'Arma aeronautica, rimanga il più stretto possibile; onde consentire a questi piloti di svolgere settimanalmente una certa attività, viene prevista anche la corresponsione dell'indennità di volo e di un trentesimo del trattamento del pari grado in servizio effettivo per ogni giorno di permanenza ai reparti.

III LEGISLATURA — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 FEBBRAIO 1960

È inutile dire che molti di questi piloti vengono fatalmente perduti dall'aeronautica perché passano all'aviazione civile italiana o anche a società aeronautiche straniere; ma è anche questo un modo per contribuire a quella più larga espansione della possibilità di vita e di lavoro del nostro popolo.

In merito alle osservazioni fatte dagli onorevoli colleghi ora intervenuti nella discussione generale, rilevo, anzitutto, che l'onorevole Romeo ha sollevato due questioni. La prima di esse attiene ad un disposto del numero 3° dell'articolo 2 che richiede per le famiglie degli aspiranti al Corso una « incensurabile moralità ».

Rilevo subito che questa è la frase, vorrei dire sacramentale, ripetuta in tutti i bandi di concorso; ma vorrei anche far notare all'onorevole Romeo che altro è il significato del proposto « incensurato » e altro quello dell'« incensurabile ». La prima formula prevede tutto ciò che può risultare dal casellario giudiziario; mentre l'altra riflette elementi di giudizio importantissimi, quando si tratti di affidare la responsabilità di un vettore aereo ad una persona e quindi della vita delle persone e della integrità delle cose trasportate. Vi dovrei dire, per esempio, che nel quadro di tutti gli elementi che si esaminano per giudicare della idoneità di un giovane non possono essere trascurati neppure quelli che si riferiscono ai suoi ascendenti, particolarmente per quanto riguarda la tendenza alla ubriachezza, le malattie nervose, ecc. Tutti questi elementi non possono essere compresi nella formula « incensurato » e concorrono alla valutazione accuratissima che le Forze armate e specialmente l'Aeronautica, devono compiere perché quando un aereo cade — a prescindere dal fatto rilevantissimo della perdita di vite umane — si verifica una perdita finanziaria molto grave.

Altro argomento sollevato dall'onorevole Romeo è quello che si riferisce al disposto dell'articolo 7, che stabilisce che gli allievi i quali, per motivi disciplinari, cessino dalla qualità di allievi ufficiali piloti, completino il periodo di ferma di leva nella categoria governo del ruolo servizi, col grado raggiunto. All'onorevole Romeo il quale chiede perché non possano prestare servizio come specializzati, osservo che qui si tratta di ufficiali, e l'ufficiale per esempio marconista non è previsto che come istruttore e non fa servizio sugli apparecchi. D'altra parte il problema si porrebbe se questi allievi fossero già ingegneri; ma praticamente si chiede loro la licenza liceale o di istituto tecnico.

ROMEO. Potrebbero essere dei periti tecnici.

CAIATI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Ma gli ufficiali di questa categoria non li utilizziamo in volo; li utilizziamo a terra e dovrebbero seguire un altro corso. Ma poiché in questi corsi speciali sono preferiti coloro che sono in possesso di una laurea, i periti industriali non vi sarebbero mai ammessi.

Quanto agli ufficiali che lasciano le Forze armate prima del compimento delle ferma, questo è — purtroppo — un fatto che accade frequentemente. Quasi giornalmente, ad esempio, la Marina militare perde degli ufficiali del Genio navale; e lo dico con notevole rammarico perché si tratta di giovani dotati di una vasta preparazione, che provengono dall'Accademia di Livorno e che hanno compiuto anche un successivo periodo di seria applicazione. L'unico sistema per ovviare a questo esodo continuo è ritardare il congedo; d'altra parte, non bisogna disconoscere il fatto che con questi congedi un certo numero di elementi di solida preparazione tecnica è posto a disposizione delle attività civili nel più vasto interesse della collettività; quindi il Paese — i cui interessi dobbiamo cercare di tener presenti — viene a beneficiare della preparazione di questi ufficiali.

Per quanto riguarda il caso specifico degli ufficiali dell'Aeronautica di cui all'articolo 8 del disegno di legge, e dato che è pacifico che almeno per il momento i piloti delle linee aeree civili non possono conseguire il necessario grado di preparazione se non attraverso l'attività di volo che svolgono nell'Arma aeronautica, il Ministro, allo scopo di allontanare qualsiasi sospetto di trattamenti discriminatori nella concessione del congedo anticipato, ha insistito affinché fosse inserita nella disposizione di cui all'articolo 8 la frase: « ...sentita la Commissione di avanzamento », in modo che ogni decisione possa essere presa sulla scorta del parere di un organo collegiale. Mi pare che questo possa assicurare i membri della nostra Commissione per quel minimo di obiettività che può essere collegato alla decisione definitiva del Ministro.

Dobbiamo guardare anche l'interesse generale. L'aviazione civile non potrebbe mai formare dei piloti che abbiano tutti i requisiti di addestramento tecnico e teorico che si possono ottenere attraverso anni di volo e di addestramento nell'Aeronautica militare. Ed è bene che quanti viaggiano sugli aerei civili sappiano che la maggior parte dei piloti dei loro aerei provengono dai corsi dell'Aeronau-

tica militare e sono quindi forniti di una seria preparazione che da sicuro affidamento.

ROMUALDI. Ma non è la stessa cosa, purtroppo, perché i piloti militari saranno allenati per la caccia, ma non lo sono per la lunga navigazione relativa ai voli civili.

CAIATI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Sono allenati anche per questo tipo di voli. E debbo dire che quando la Commissione di avanzamento esprime il suo parere sui congedi anticipati, lo fa sulla base di una valutazione serena ed obiettiva anche da questo punto di vista. Abbiamo visto assumere recentemente un notevole gruppo di piloti, usciti da questi corsi, dalle linee civili persiane. Non dobbiamo opporci all'utilizzazione di queste energie in un campo specifico di lavoro decoroso ed impegnativo: quindi anche il sacrificio della collettività è giustificato.

L'ultima osservazione dell'onorevole Guadalupi riguarda la misura del premio, e debbo dire che la cifra stabilita è commisurata alle nostre possibilità. L'argomento si pone come si è posto quando si discusse del premio di congedamento dato agli specialisti dell'Esercito. Se le condizioni del bilancio miglioreranno, nulla vieta di pensare che la misura del premio possa essere riveduta. Noi non intendiamo dire che abbiamo commisurato questo premio, opportunamente definito « di incoraggiamento », a quella che è l'entità del rischio. Sappiamo che è sperequato, ma esso è un primo riconoscimento e diciamo anche incentivo per coloro che aspirano ad essere arruolati in questa categoria di ufficiali.

Mi auguro che la Commissione voglia con spirito sereno e con lo stesso anelito di solidarietà che l'Aeronautica ha voluto trasfondere in esso, approvare questo provvedimento di modo che coloro che ne sono interessati possano, con sollecitudine, trarne i più larghi ed adeguati vantaggi.

PRESIDENTE. Passiamo agli articoli. Do lettura dell'articolo 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 ».

Non essendovi emendamenti e nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 2. Ne do lettura:

« 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 ».

Poiché per i primi due numeri non vi sono osservazioni o proposte di emendamento, pongo in votazione la prima parte dell'articolo sino al numero 3°) escluso.

(È approvato).

Passiamo al numero 3°).

Comunico che è stato presentato il seguente emendamento a firma degli onorevoli Pucci Anselmo, Romeo, Gorreri Dante, Franco Raffaele ed altri:

« *Sopprimere la seconda parte del n. 3°) dell'articolo 2, e cioè le parole: ed appartengono a famiglie di incensurabile moralità ».*

Prego l'onorevole Pucci, primo firmatario, di illustrare l'emendamento.

PUCCI ANSELMO. La nostra proposta di soppressione della frase è motivata dal fatto che non è difficile comprendere quanto il concetto in essa riportato sia estensivo e vada a ledere il diritto e l'aspirazione di alcuni giovani a scegliere in questi corsi l'inizio della propria carriera.

Il nostro concetto è che la responsabilità è personale e non si possono far pesare sui giovani, sugli aspiranti allievi, le colpe dei genitori: ciò sarebbe contrario al buon senso e al costume civile. Vediamo che per altre

carriere non si bada a questi precedenti, e poi non è detto che il giovane aspirante allievo ufficiale debba essere considerato tarato anche nel caso in cui una sorella, un fratello od altro congiunto abbiano avuto nella loro vita un periodo di condotta moralmente censurabile.

Per questo chiediamo la soppressione delle parole indicate. D'altra parte le condizioni stabilite nel n. 5°) (abbiano l'attitudine al pilotaggio militare, da accertarsi presso un Istituto medico legale dell'Aeronautica) sono di per sé una garanzia che gli allievi considerati idonei lo sono anche dal punto di vista fisiologico.

Ancora vorrei dire che il corso stesso permette una certa selezione. Durante lo svolgimento di esso gli insegnanti comprenderanno se l'allievo non è nelle migliori condizioni e non è detto che tutti gli allievi debbano essere promossi nel corso di pilotaggio dato che l'esame, anche in questo caso, non è solamente tecnico ma investe tutta la personalità dell'allievo.

Perciò insistiamo sulla soppressione della seconda parte del n. 3°) dell'articolo 2 ed invitiamo gli onorevoli colleghi a meditare seriamente su questa formula che potrebbe essere fonte di gravi inconvenienti.

GHISLANDI. Mi associo alle parole dell'onorevole Pucci, tanto più che mi si richiama alla mente il caso recentissimo di un giovane che era stato ammesso al corso in seguito all'esito favorevole di tutte le prove. Venne poi scartato quando si seppe che era figlio di ignoti. Questo non è né giusto né umano: ognuno deve rispondere delle proprie responsabilità, non di quello che è accaduto prima di lui.

DANTE. Una semplice dichiarazione. Qui non si tratta di responsabilità, ma di rapporti di fiducia che debbono essere creati fra un Ente che è il massimo — lo Stato — e un cittadino al quale lo Stato deve affidare delle mansioni di particolare importanza e delicatezza, e dal quale pertanto pretende le maggiori garanzie possibili. Quello che è strano — onorevole Presidente ed onorevoli colleghi — in questa faccenda è che si voglia spostare un termine che non ha nulla a che vedere con quello che è il principio della responsabilità personale.

Perché qui non siamo in tema di responsabilità. Vi saremmo se volessimo introdurre nel nostro ordinamento giuridico un principio ad esempio di questa natura: che il padre risponde delle azioni commesse dal figlio contro lo Stato o che il figlio risponde delle azioni com-

messe dal padre, dalla madre, dalle sorelle; una responsabilità — cioè — amorfa perché non si riferisce ad alcuna persona ma impegna in un vincolo di solidarietà i membri di tutta la famiglia. Mi pare che questo sia un principio codificato nel codice penale sovietico.

A parte il fatto che tutto il nostro ordinamento giuridico tiene in grande considerazione l'ambiente nel quale il cittadino vive; è proprio attraverso queste, che non sono sanzioni ma disposizioni che rafforzano il valore della vita familiare e che il legislatore ha il dovere di tener nel debito conto, che si manifesta la responsabilità del padre di famiglia sull'educazione dei figli; perché se consideriamo l'articolo 1300 del Codice penale che stabilisce il potere del giudice nell'applicazione del minimo o del massimo della pena, troviamo che il legislatore ha stabilito anche il principio che il giudice ha il dovere di valutare l'ambiente nel quale il soggetto è stato educato.

Non voglio approfondire questo discorso, perché la discussione ci porterebbe molto lontano; si tratta tuttavia di un principio che è patrimonio di tutto il nostro ordinamento giuridico. Ecco perché — onorevole Presidente — ritengo che debba essere approvato il testo che è stato preparato dal Governo.

PRESIDENTE. L'onorevole Guadalupi ha chiesto la parola per dichiarazione di voto. Ne ha facoltà.

GUADALUPI. Il mio Gruppo dichiara di votare a favore dell'emendamento presentato dal collega onorevole Pucci, per alcune considerazioni che, in parte, sono già state esposte e noi condividiamo, ma che in parte sono nuove rispetto alla posizione assunta dal gruppo comunista.

Mi pare che il fondamento dell'emendamento soppressivo di cui l'onorevole Dante, evidentemente ispirato da motivi personali di coscienza ma non credo di gruppo, ha contestato la validità, debba essere tratta da due elementi: dal principio etico-sociale cui si ispira la Costituzione repubblicana italiana che la responsabilità è sempre personale e dal principio che è necessario che le responsabilità siano acquisite in base ad un preciso ed obiettivo procedimento con istruttoria stabilito per legge.

Ad avviso del nostro gruppo pare che sul principio etico-sociale non ci sia più da dibattere e discutere. Si è trovato un comune denominatore da parte di tutte le correnti di pensiero e da parte di tutte le denominazioni politiche ed oggi non possiamo più prescindere da questo impegno democratico al quale

III LEGISLATURA — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 FEBBRAIO 1960

dobbiamo rinviare, ogni volta, in sede di riforma della vecchia legislazione.

A nostro giudizio, quindi, l'emendamento, ispirato a questa visione etico-sociale, ancorato a questo principio già codificato nella Costituzione italiana può essere accettato; e non così per diversivo si possono spostare i termini della questione su di un piano di diritto comparato, perché se ci dovessimo addentrare in questa disamina finiremmo col perdere di vista il fatto che la nostra è una legislazione tutta propria, tutta originale. Siamo nella terra del diritto e non abbiamo da accettare lezioni da chicchessia a proposito dei principi cui il popolo italiano ha legato le sue fortune ed il suo avvenire.

La questione che più ci sembra rilevante in questo emendamento è quella delle responsabilità amministrative. Sul piano teorico effettivamente non si può disconoscere che l'appartenenza ad una determinata famiglia che abbia delle macchie nei suoi ascendenti possa influire fortemente sul giudizio nei confronti di un aspirante.

Ma sul piano dei fatti noi abbiamo constatato ripetute volte — e rispetto ai concorsi e rispetto alla partecipazione anche ai gradi iniziali della burocrazia o anche all'ammissione nell'Arma dei carabinieri e nella Guardia di finanza — che il giudizio non è strettamente legato a criteri obiettivi e rigidamente interpretativi di quanto il precetto costituzionale afferma; ma il più delle volte — come ricordava il collega onorevole Ghislandi — è ancorato ad altre visioni, ad altri impegni che in questa sede non è il caso di ricordare perché se ci dovessimo attardare in casistiche, io per primo potrei documentarvi di diverse decine di casi di cittadini che pur appartenendo a famiglie incensurate ed incensurabili, per motivi classicamente politici — o perché appartenenti a partiti di estrema destra o di estrema sinistra — sono stati scientificamente e con i termini più adatti esclusi dalla partecipazione ai concorsi.

E dobbiamo prevedere che se per l'accesso all'Arma dei carabinieri ed alla Guardia di finanza questa attività puramente discrezionale si è manifestata, a maggior ragione essa si manifesterà — data l'ampiezza delle responsabilità che si vengono ad assumere — per l'Arma aeronautica senza tener conto di quelle finalità etico-sociali sulle quali noi dovremmo basare il nostro precetto legislativo.

Confermiamo pertanto di essere favorevoli all'approvazione dell'emendamento.

CORONA GIACOMO. A nome del mio gruppo dichiaro che le argomentazioni addotte

da varie parti ed in particolare dall'onorevole collega Guadalupi non ci trovano consenzienti. Non posso non rilevare che tutto il tema della discussione è stato un po' spostato dal suo centro reale. Qui, in definitiva, si tratta di un disegno di legge che prescrive le condizioni per poter accedere ad un concorso.

È inesatto affermare che la condizione di « incensurabilità » dell'ambiente familiare del candidato, posta fra i requisiti richiesti per l'assunzione, sia un requisito nuovo; e d'altra parte non si può — data l'estrema delicatezza della posizione alla quale aspirano i candidati — prescindere da questo elemento. Si tratta ora di vedere come funzionerà in pratica questo concetto della « censurabilità » della famiglia; ma allora non si tratta più di un problema di legislazione, bensì di amministrazione; in una parola, di mancanza di fiducia da parte di alcune parti politiche verso gli uffici che devono effettuare le assunzioni e che potrebbero operare delle discriminazioni di natura politica. Cade, così, ogni considerazione di principio contro la formula della censurabilità e rimane esclusivamente il problema di evitare, in pratica, che queste discriminazioni politiche possano avvenire.

In conclusione, pertanto non solo riteniamo che il requisito introdotto non contrasti con il principio etico-giuridico qui affermato ma che abbia il suo fondamento nella delicatezza delle mansioni che vengono affidate a questi giovani. Per questi motivi voteremo contro l'emendamento.

ROMUALDI. Desidero far notare agli onorevoli colleghi che se si trattasse di disposizioni intese a chiudere ai giovani una possibilità di carriera civile nell'amministrazione statale — e non una possibilità in una carriera squisitamente militare — voterei a favore dell'emendamento. Ma qui siamo nell'ambito di una tradizione militare che non può assolutamente prescindere da certe considerazioni che, anche per il maggiore impegno di carattere personale e di carattere morale che la carriera militare prescrive, non avrebbero motivo di essere per la carriera civile.

Devo inoltre far notare all'onorevole Guadalupi che quando si assumono informazioni sulla condotta morale e civile di un giovane di 17 anni o anche di 22 — età questa che costituisce il limite massimo per l'ammissione ai corsi — ci si riferisce propriamente non tanto alla sua moralità, e questo è quasi pleonastico, quanto alla moralità della sua famiglia perché egli — salvo casi eccezionali — non ha ancora rivelato una sua autonoma

III LEGISLATURA — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 FEBBRAIO 1960

personalità che consenta un giudizio distinto. Questo è normale, come è normale, quindi, che venga presa in esame la condotta della famiglia dalla quale egli proviene. Ciò va considerato anche se in pratica l'applicazione non sempre imparziale dal punto di vista politico, della disposizione danneggia talvolta giovani anche della mia parte politica, come ho fatto rilevare recentemente all'onorevole Sottosegretario. Dichiaro, in conclusione, di votare a favore del mantenimento del testo del disegno di legge.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo in votazione la prima parte del numero 3°) dalla parola « risultino » sino alla parola « civile ».

(*E approvato*).

Passiamo alla seconda parte del n. 3°) per la quale è stato presentato l'emendamento soppressivo. La pongo in votazione.

(*E approvato*).

Passiamo alla seconda parte dell'articolo 2, che non essendo stati presentati emendamenti, pongo in votazione.

(*E approvato*).

Pongo ora in votazione l'articolo 2 nel suo complesso.

(*E approvato*).

Do lettura degli articoli successivi, restando inteso che non essendovi emendamenti e nessuno chiedendo di parlare, li porrò successivamente in votazione:

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 compiere 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 ».

(*E 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 di pilota militare e in tale qualità completano, col grado di sergente, la ferma di leva ».

(*E 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 ».

(*E approvato*).

III LEGISLATURA — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 FEBBRAIO 1960

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).

Do lettura dell'articolo 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 ».

L'onorevole Guadalupi ha chiesto la parola per dichiarazione di voto. Ne ha facoltà.

GUADALUPI. Voterò favorevolmente anche per questo articolo, pur confermando le mie dichiarazioni fatte in sede di discussione generale, con le quali rilevavo la discordanza esistente fra l'impegno che il candidato assume di prestare servizio per cinque anni e la possibilità di un esonero dopo tre anni di servizio dal rimanente dell'impegno stesso. Raccomando quindi, in sede di dichiarazione di voto, che si tenga conto in avvenire dell'esigenza di coordinare le attività propriamente militari con quelle civili, altrimenti il corso allievi ufficiali di complemento dell'Aeronautica diventerà una specie di università per piloti civili.

ROMUALDI. Mi associo alle dichiarazioni ed al voto dell'onorevole Guadalupi.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo in votazione l'articolo.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 9. Ne do lettura:

« 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 ».

L'onorevole Guadalupi ha chiesto la parola per dichiarazione di voto. Ne ha facoltà.

GUADALUPI. Dichiaro che la mia parte si asterrà nella votazione per le ragioni pre-

cedentemente esposte, relative alla insufficienza di questo premio, la cui consistenza richiede un riesame da parte del Governo.

PRESIDENTE. Anche l'onorevole Clocchiatti ha chiesto la parola per dichiarazione di voto. Ne ha facoltà.

CLOCCHIATTI. Dichiaro che la mia parte si asterrà nella votazione.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo in votazione l'articolo 9.

(È approvato).

Do lettura degli articoli successivi, restando inteso che non essendovi emendamenti e nessuno chiedendo di parlare, li porrò successivamente in votazione:

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 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

III LEGISLATURA — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA^a DEL 10 FEBBRAIO 1960

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) ».

(È approvato).

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 tale caso si applicano a detti ufficiali le norme dei precedenti articoli 8, 9, 10, 11 e 12 ».

(È approvato).

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).

Dovremmo passare alla votazione segreta, senonché malgrado il Presidente della vostra Commissione ed il Governo abbiano rivolto premure alla Commissione del Bilancio, investita del parere alla nostra Commissione, il parere stesso non è ancora stato espresso e pertanto, a norma del regolamento, dobbiamo rinviare la votazione segreta alla prossima seduta.

La seduta termina alle 10,50.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI