COMMISSIONE V

DIFESA

II.

SEDUTA DI VENERDÌ 30 OTTOBRE 1953

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **GUERRIERI FILIPPO**

INDICE

PAG.

Congedi:

PRESIDENTE 9

Disegno di legge (*Discussione e rinvio*):

Modificazioni alle norme riguardanti le indennità di aeronavigazione, di pilotaggio e di volo e nuove misure delle indennità stesse. (180) 9

PRESIDENTE 9
FANELLI, *Relatore* 9
PAJETTA GIULIANO 10
AIMI 11
SCIAUDONE 11
DE CARO 12

La seduta comincia alle 9,30.

CORONA GIACOMO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(*È approvato*).

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Bettinotti e Fadda.

Discussione del disegno di legge: Modificazioni alle norme riguardanti le indennità di aeronavigazione, di pilotaggio e di volo e nuove misure delle indennità stesse. (180).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni alle norme riguardanti le indennità di aeronavigazione, di pilotaggio e di volo e nuove misure delle indennità stesse », sul quale la IV Commissione finanze e tesoro ha espresso parere favorevole.

Il relatore, onorevole Fanelli, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

FANELLI, *Relatore*. La misura dell'indennità di aeronavigazione, già stabilita con legge del 21 aprile 1949, n. 185, viene oggi opportunamente aumentata in rispondenza alle nuove esigenze della vita.

Fin da allora, nell'approfondita discussione che ebbe luogo in seno alla Commissione, si fece rilevare che gli adeguamenti concessi non rispondevano alle nuove esigenze. Però, la Commissione ritenne di dover approvare la legge con una certa celerità, onde venire incontro alle aspettative del personale dell'arma aeronautica, riservandosi di aumentare in un secondo momento quelle indennità. La Commissione espresse questa esigenza con un ordine del giorno, impegnando sin da allora il Governo a predisporre un disegno di legge che aumentasse in maniera congrua le indennità allora concesse.

Il disegno di legge, oltre che ispirarsi al concetto del tradizionale rischio dei piloti nella loro attività di volo, si è adeguato anche alle responsabilità del grado e della funzione che gli ufficiali svolgono in volo.

Si potrebbe discutere — e su ciò concordo, perché ho una certa esperienza in materia — sulla compilazione delle tabelle, ma il principio dominante, che ha ispirato questo disegno di legge, è, soprattutto, quello dell'anzianità oltre che quello della responsabilità. Infatti, dalla tabella *A* possiamo subito de-

durre che l'anzianità è il primo fattore. Il grado ha anch'esso il suo peso, ma noi sappiamo che, ad eccezione del caso di guerra o di altri eventi eccezionali, i gradi si acquistano con l'anzianità.

Per comprendere la diversità delle indennità, di cui alle tabelle allegate, bisogna tenere presente che, anche in periodo di pace, l'ufficiale ha una mansione del tutto diversa da quella del sottufficiale. Egli è sempre il responsabile dell'apparecchio e molte volte è costretto a prendere decisioni diverse dalle istruzioni ricevute. Perciò, a mio parere, la differenziazione è giustificata. Può ben dirsi che il provvedimento ha tenuto conto di tutte le situazioni. Da informazioni assunte, mi risulta che le categorie interessate sono soddisfatte.

Non ritengo necessario soffermarmi sulle nuove esigenze dell'Arma aeronautica. Nel giro di pochi anni, si è passati da velocità di 4-500 chilometri a velocità di 1.000 chilometri orari, con apparecchi che sottopongono il fisico del pilota a sforzi notevoli. Da una statistica fatta a cura del Ministero è risultato che circa il 40 per cento dei nostri piloti è soggetto a malattie polmonari, dal che è facile arguire a quali sollecitazioni sia soggetto, in volo, il fisico dei piloti. E questo quando le velocità non erano quelle di oggi. Attualmente la situazione è ben diversa, specie con gli apparecchi a reazione. Inoltre, una volta si volava soltanto con tempo buono; oggi non più, poiché, la navigazione essendo affidata agli strumenti, si vola con qualunque tempo, di giorno e di notte.

Si tratta, senza dubbio, di una categoria che merita un riconoscimento.

Riconosco che vi sono alcune sperequazioni; ma non è esatto affermare che non ci debbono essere differenziazioni fra sottufficiali e ufficiali trattandosi di una indennità che compensa il rischio, perché, invece, questa indennità viene corrisposta anche in relazione alla funzione; nelle altre indennità, in quelle che veramente sono indennità di rischio, l'adeguamento c'è stato. per i voli con apparecchi a reazione, l'indennità è uguale per tutti; così nelle altre attività parallele, come il volo notturno, il volo acrobatico, il volo che normalmente si fa come istruttori. Nel caso in esame, la questione va impostata diversamente, come ho avuto occasione dianzi di dimostrare.

Già da tempo è stato impegnato il Governo, con ordini del giorno, ad aumentare opportunamente l'indennità di volo; e quindi se anche c'è una piccola sperequazione è opportuno non soffermarvisi poiché non possiamo, per ora, porvi rimedio. Basta variare di poco le tabelle perché sorga la necessità di rinviare il provvedimento alla Commissione finanze e tesoro, con conseguente perdita di tempo. Le leggi si possono sempre modificare e perfezionare, e quindi se ne potrà riparlare in altra sede.

Per quanto riguarda la indennità di volo agli ufficiali dei ruoli servizi e commissariato, pure tenendo conto che l'indennità stessa avrebbe dovuto esser data soltanto al personale che effettivamente vola, in considerazione del precedente costituito con la estensione ai medici ed agli ingegneri, ritengo che si debba cercare di estenderla, sia pure in misura ridotta, alle altre categorie interessate. Però, siccome un provvedimento del genere comporterebbe una nuova elaborazione del disegno di legge; io prego i colleghi che eventualmente intendano presentare una proposta del genere, di astenersene, impegnando, se mai, il Governo a provvedere con altro disegno di legge, al fine di non ritardare la approvazione di questo in esame.

Le altre due tabelle allegate riguardano l'aumento per altre categorie, quali il personale specializzato e gli allievi piloti che compiono il loro normale corso di addestramento.

Un altro scopo del disegno di legge è quello di evitare il cumulo delle indennità. Se un pilota riceve l'indennità di aeronavigazione non può riceverne altre, ad eccezione di quella di volo su apparecchio a reazione. Quando, all'indennità di aeronavigazione, si aggiunge quella di imbarco, mentre la prima viene corrisposta per intero, la seconda viene ridotta a metà. Il motivo è troppo evidente.

Ritengo di non avere altro da aggiungere. Invito i colleghi di tutti i settori a voler tenere conto che il provvedimento è atteso da tanto tempo e che quindi, pure con tutte le riserve, è opportuno approvare il disegno di legge senza frapporre ostacoli. Così facendo, noi corrisponderemo ad una viva attesa di questo benemerito personale, al quale in questo momento dobbiamo dimostrare tutta la nostra considerazione e la nostra stima.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

PAJETTA GIULIANO. I colleghi della mia parte sono, in linea di massima, favorevoli al disegno di legge.

Ciò che, invece, non ci trova favorevoli è il divario — che ci sembra eccessivo — esistente fra le altre indennità e quelle di cui alla tabella *C*.

A nostro modo di vedere, nei confronti di indennità del genere non debbono seguirsi gli stessi criteri che si seguono per la fissazione dei salari. Sono indennità che si riferiscono a rischi troppo gravosi, e quindi il criterio da seguirsi deve essere ben diverso. Molti colleghi ricorderanno, indubbiamente, la discussione che qui fu svolta sulla indennità concernente le catastrofi aeree; in quella occasione, nel corso di una discussione lunga ed appassionata, colleghi di ogni parte hanno convenuto che quando il rischio comporta addirittura il sacrificio di una vita umana il criterio da seguire nello stabilire l'indennità deve essere applicato in maniera molto diversa da quello generale.

Pertanto, io proporrei le seguenti modifiche alle indennità previste nella tabella *C*:

1. — Facenti parte degli equipaggi fissi di volo, da lire 10.600 a lire 16.600;

2. — Non facenti parte degli equipaggi fissi di volo ed appartenenti alle categorie motoristi, montatori, marconisti, armieri, elettromeccanici di bordo e fotografi:

aiutante di battaglia o maresciallo di 1ª classe, da lire 6.900 a lire 10.000;

maresciallo di 2ª o 3ª classe, da lire 6.400 a lire 9.500;

sergente maggiore o sergente, da lire 5.300 a lire 9.000;

primo aviere, da lire 4.350 a lire 8.000;

aviere scelto, da lire 3.700 a lire 7.000.

Io credo che tutti possano convenire sulla giustezza della mia richiesta. L'obiezione che potrebbe farsi riguarda la reperibilità dei fondi. Però, siccome questo emendamento è, a mio parere, di entità piuttosto lieve, io ritengo che la copertura potrebbe trovarsi sul fondo speciale a disposizione del ministro, fondo che è all'incirca di 7-8 miliardi.

Un eventuale rinvio del provvedimento alla IV Commissione, per il necessario parere sulla maggiore spesa, non deve preoccuparci, in quanto la legge avrà sempre decorrenza dal 1° luglio di quest'anno. Tutt'al più, si potrà attendere un mese o poco più per l'approvazione definitiva del provvedimento.

Naturalmente, l'approvazione di questo emendamento richiederebbe altresì un emendamento all'articolo 10, per indicare il capitolo di bilancio cui attingere per la maggiore spesa.

AIMI. Mi riservo di presentare un emendamento per chiedere che le indennità previste da questo disegno di legge abbiano decorrenza dal 1° gennaio 1953 anziché dal 1° luglio 1953.

Le ragioni sono ovvie, e comunque la principale risiede nel fatto che questa legge avrebbe dovuto essere approvata circa due anni e mezzo fa. Naturalmente, la mia richiesta è subordinata alle possibilità di bilancio ed alla possibilità di accoglimento senza il parere della Commissione finanze e tesoro, perché è evidente che, in caso di rinvio, potrebbero passare ancora dei mesi, cosa che è in contrasto con le aspettative degli interessati. Comunque, se non sarà possibile in questa sede accogliere il mio emendamento, per uno dei due motivi cui ho accennato, si potrà, in prosieguo di tempo, presentare una proposta di legge *ad hoc*.

Inoltre, io chiedo che l'indennità fissa ridotta, concessa agli ufficiali medici ed ingegneri, sia estesa, nella stessa misura ridotta, agli ufficiali dei ruoli servizi e commissariato. La sperequazione esistente è gravissima e, a mio parere, non ha giustificazione. Anzi, è tanto più ingiustificata oggi che gli ufficiali delle due categorie che di essa non fruiscono volano certamente più spesso dei medici e degli ingegneri. I dati relativi alle perdite subite dall'aeronautica nell'ultima guerra lo dimostrano sufficientemente.

Io preferirei presentare questa mia seconda proposta sotto forma di emendamento; ma, se l'approvazione dell'emendamento dovesse comportare un ritardo nell'approvazione del provvedimento nel suo complesso, la presenterò sotto forma di ordine del giorno.

Vorrei che anche il collega Pajetta, rendendosi conto della necessità di approvare al più presto questo disegno di legge, si riservasse di rimandare ad un successivo provvedimento le richieste di modifica della tabella *C* se anche questa modifica dovesse far ritardare l'approvazione del provvedimento.

SCIAUDONE. Mi rendo perfettamente conto della preoccupazione, che è in noi tutti, di far sì che il provvedimento in discussione sia approvato il più presto possibile.

Non posso, tuttavia, astenermi dal fare alcune considerazioni, non sulla opportunità del provvedimento, bensì sulla formulazione di esso e principalmente sulla distribuzione dell'indennità, associandomi fin d'ora a quel che ha detto l'onorevole Aimi circa l'indennità agli ufficiali del ruolo commissariato e del ruolo servizi.

Ritengo, anzitutto, che sia necessario mettere bene in chiaro questa questione che si trascina da una diecina di anni, e per la quale un vivo malcontento è diffuso nelle categorie interessate. Malcontento logico ed evidente perché ogni qual volta si è stabilita, in un

provvedimento legislativo, l'indennità di volo, sono state fatte tante promesse nei riguardi di quelle categorie; sono state compilate perfino delle tabelle in cui quegli ufficiali erano inclusi in un primo tempo, mentre poi sono stati esclusi. Potrei anche citarvi dei dati concreti. Per esempio, la legge n. 185 del 21 aprile 1949 stabiliva indistintamente per tutte le categorie l'indennità di volo. Ebbene, dopo l'approvazione del Parlamento e la sanzione del Presidente della Repubblica, ad un certo momento, per contestazione formale da parte della Corte dei conti, è sparita l'indennità per queste categorie.

Ma v'è di più. Nel 1950, appena tre anni or sono, lo stato maggiore ha lungamente trattato la questione col Ministero del tesoro, tanto che venne tenuta sospesa l'approvazione del provvedimento di iniziativa parlamentare presentato dal collega Petrucci. Ma anche in quell'occasione il provvedimento è svanito e non se ne è saputo più nulla.

E ancora. Non più tardi di qualche mese fa, e cioè nel maggio 1953, lo stesso ufficio del segretariato generale dell'aeronautica scriveva in questi termini al Gabinetto della difesa: « Si tratta di fondate ragioni giuridiche, si tratta di sopravvenute necessità logistiche dell'arma, che prevedono il continuo spostamento in volo degli ufficiali dei ruoli dei servizi ».

Ma io non so se, di fronte a questa situazione, si possa continuare a parlare di ordini del giorno e di raccomandazioni. Io ritengo che sia il caso di affrontare interamente la questione. Se non si vuole dare l'indennità a queste due benemerite categorie, lo si dica chiaramente. Certamente, io non voglio pensare che lo stato maggiore, nel formulare il provvedimento, faccia diversamente da quel che dice. Sarebbe troppo grave. Tuttavia, io vi ho posto dinanzi a situazioni concrete che non possono essere smentite.

Io penso, dunque, che la questione può essere risolta con un emendamento e pertanto è necessario che ogni componente di questa Commissione prenda precisa posizione, principalmente perché noi, oltre ad essere investiti del mandato giuridico, siamo anche deputati della Commissione difesa e dobbiamo, perciò, preoccuparci affinché questo malumore non dilaghi.

Dobbiamo affrontare la questione con serenità e con adeguati provvedimenti anche a costo di fare ritardare l'approvazione del disegno di legge. Si possono studiare tanti sistemi; si potrebbe addirittura ridurre l'aumento delle indennità degli ingegneri e dei medici dandone una parte agli ufficiali dei ruoli commissariato e servizi. Questa soluzione non comporterebbe spostamenti di bilancio, ma dovrebbe essere proprio la più subordinata delle soluzioni.

Che dire, poi, della situazione degli ufficiali di cui all'articolo 6? È quello un trattamento da usare nei confronti di chi, dopo essere stato per anni in volo, per il solo fatto di non esservi più idoneo, è stato costretto a passare al ruolo servizi?

La situazione dei medici e degli ingegneri, per quanto riguarda il volo, non è certamente molto diversa da quella degli ufficiali commissari. Non si può dire certamente che essi vivano la vita degli aeroporti.

Mi riservo, quindi, di presentare due emendamenti, rispettivamente agli articoli 5 e 6.

DE CARO. Propongo il rinvio del seguito della discussione, anche perché si abbia il tempo di esaminare gli emendamenti che sono stati presentati sui quali mi riserverei di parlare nella prossima seduta.

PRESIDENTE. Poiché nessuno si oppone al rinvio, il seguito della discussione è rinviato alla prossima seduta.

La seduta termina alle 10,30.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
AVV. CORALDO PIERMANI

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI