

### DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro della Difesa

(ANDREOTTI)

di concerto col Ministro del Tesoro

(TAMBRONI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 7 SETTEMBRE 1959

#### Nuove norme per il reclutamento degli ufficiali di complemento dell'Arma aeronautica, ruolo naviganti

ONOREVOLI SENATORI. — Il reclutamento degli ufficiali piloti di complemento è attualmente disciplinato dalla legge 25 luglio 1941, n. 1136, quale risulta modificata dalle leggi 27 giugno 1942, n. 976, e 18 dicembre 1952, n. 3098.

In base a tali disposizioni, il Ministro della difesa ha facoltà di indire corsi di pilotaggio aereo per la nomina a sottotenente di complemento dell'Arma aeronautica, ruolo naviganti. Ai corsi possono essere ammessi, a loro domanda, i cittadini italiani che, oltre a risultare di buona condotta pubblica e privata:

abbiano compiuto il 17° anno di età e non superato il 23° alla data stabilita dal bando di concorso;

non abbiano ancora adempiuto agli obblighi della ferma di leva;

abbiano conseguito il diploma di maturità classica, scientifica, artistica o di abilitazione tecnica o magistrale ovvero un titolo di studio all'estero riconosciuto dal Mi-

nistero della pubblica istruzione equipollente ad uno dei titoli predetti;

abbiano l'attitudine al pilotaggio militare.

I giovani ammessi ai corsi di pilotaggio aereo sono assunti in servizio nell'Aeronautica col grado di aviere allievo ufficiale di complemento e vi compiono la ferma ordinaria di leva di 18 mesi decorrente dalla data di invio alla scuola di pilotaggio. Essi, peraltro, debbono obbligarsi a rimanere in servizio anche oltre gli obblighi di leva, per compiere, dopo conseguito il brevetto di pilota militare, un periodo di addestramento di almeno 6 mesi presso i reparti di impiego.

Gli allievi ufficiali piloti di complemento sono promossi avieri scelti dopo un primo periodo di istruzione della durata di tre mesi. Al conseguimento del brevetto di pilota di aeroplano sono promossi al grado di sergente.

Al termine del corso di pilotaggio, gli allievi che abbiano superato le prove prescritte per il conferimento del successivo brevetto di pilota militare e gli esami teorici conseguono, se giudicati idonei a ricoprire il grado, la nomina a sottotenente di complemento dell'Arma aeronautica, ruolo naviganti, e in tale grado ultimano gli obblighi di servizio assunti.

Altre disposizioni regolano la posizione di coloro che non conseguono il brevetto di pilota di aeroplano o di pilota militare o che non superino gli esami teorici o che non siano giudicati idonei alla nomina a sottotenente ovvero che siano dimessi dal corso per ragioni fisiche o per mancanza di attitudine al pilotaggio.

Dopo il congedamento, gli ufficiali piloti di complemento, a norma del regio decreto 21 giugno 1925, n. 1943, sono sottoposti all'obbligo di esercitazioni di allenamento annuali, durante le quali vengono considerati a tutti gli effetti richiamati in servizio con diritto a percepire tutti gli assegni del grado e l'indennità di missione.

Al termine del periodo di allenamento, a coloro che siano dichiarati allenati compete un premio la cui misura, con legge 18 dicembre 1952, n. 3098, è stata portata a lire 20.000.

In relazione alle esigenze che in questi ultimi tempi lo sviluppo della tecnica ha determinato nel campo della preparazione dei piloti per i moderni velivoli militari, è sorta la necessità di introdurre alcune innovazioni ai criteri cui nel passato sono state ispirate le norme relative al reclutamento e allenamento degli ufficiali piloti di complemento.

I maggiori inconvenienti che derivano dalle attuali norme, più innanzi delineate, si possono così riassumere:

a) nel breve periodo di servizio di leva manca il tempo per dare ai giovani quella preparazione necessaria per la formazione di un pilota allenato per i velivoli oggi in dotazione ai reparti. Al riguardo è da tener presente che le 50/60 ore di volo, divise in due periodi, prima sufficienti per il conseguimento del brevetto di pilota militare, sono state già portate a 250 e dovrebbero essere quanto prima elevate a circa 300;

b) il sistema dell'allenamento annuale non risponde più all'esigenza di tenere allenati i piloti della riserva. Infatti la complessità dei moderni velivoli e degli strumenti che vi sono installati fa sì che basta non esercitare il volo per qualche mese per perdere già parte o gran parte della sensibilità al pilotaggio. Conseguentemente il sistema attuale comporta nel maggior numero dei casi la necessità di sottoporre il pilota che si presenta all'allenamento ad un periodo piuttosto lungo di cosiddetta « ripresa » con voli a doppio comando, e quindi la necessità di un maggior trattenimento alle armi con relativo aggravio di spesa. Nè, oltre tutto, si potrebbe contare su una riserva costantemente allenata, in quanto dopo un certo numero di mesi parte dei risultati del lavoro svolto andrebbe perduta. In altre parole: posto che per tenere allenato un pilota siano necessarie x ore di volo all'anno, date le caratteristiche dei velivoli attuali, occorre che tal numero di ore di volo, anzichè essere svolto in un breve periodo, sia diluito convenientemente nel corso dell'anno. Solo in tal modo il pilota sarà costantemente allenato e non dovrà ogni volta sottoporsi alla costosa « ripresa » del pilotaggio;

c) non è opportuno ricorrere a trattenimenti oltre la ferma, perchè talvolta si determina nei giovani l'illusione di poter ottenere, attraverso questa via, l'ammissione nel servizio permanente, onde difficoltà al momento dell'invio in congedo e pressioni di vario genere per l'adozione di provvedimenti di carattere eccezionale.

Nell'elencazione degli inconvenienti del sistema attuale si sono già sostanzialmente delineati i criteri ai quali dovrebbe ispirarsi la riforma:

1) ferma speciale, superiore a quella di leva e stabilita in un periodo di tempo che consenta un proficuo impiego del pilota, di modo che non si debba poi ricorrere a trattenimenti in servizio;

2) allenamento a periodi frequenti.

Allo scopo di tradurre in norme positive gli accennati concetti, è stato predisposto l'unito disegno di legge, nel quale, avuto riguardo all'opportunità di raccogliere in un unico testo organico la disciplina della ma-

teria, sono state riprodotte quelle disposizioni delle leggi in principio citate che occorre mantenere.

In particolare, l'articolo 1 stabilisce che per procedere al reclutamento degli ufficiali di complemento dell'Arma aeronautica, ruolo naviganti, sono indetti dal Ministro della difesa corsi di pilotaggio aereo.

L'articolo 2 concerne i requisiti per l'ammissione ai corsi di pilotaggio aereo.

Rispetto a quelli fissati dal corrispondente articolo della legge 25 luglio 1941, n. 1136, quale risulta modificato dalla legge 18 dicembre 1952, n. 3098, va notato:

a) il limite massimo di età è stato abbassato da 23 a 22 anni;

b) si è stabilito che gli aspiranti debbono impegnarsi ad assumere la ferma speciale di cui appresso si dirà e ad adempiere agli obblighi di allenamento di cui al successivo articolo 12;

c) si è introdotto il criterio del consenso del padre o di chi esercita la patria potestà o la tutela per i minorenni, sembrando tale consenso indispensabile, dati i rischi e la lunga ferma.

L'articolo 3 stabilisce che i giovani ammessi ai corsi di pilotaggio aereo sono assunti, col grado di aviere allievo ufficiale di complemento, in servizio militare nell'Aeronautica per compiervi una ferma di cinque anni a decorrere dalla data di invio alla scuola di pilotaggio. È questo uno dei capisaldi della riforma e di esso si è diffusamente trattato in precedenza, svolgendo considerazioni che giustificano la durata della ferma.

L'articolo in esame, riproducendo disposizioni contenute nell'articolo 3 e nel primo comma dell'articolo 4 della legge n. 1136, soggiunge che gli allievi sono promossi avieri scelti dopo un periodo di istruzione della durata di tre mesi e sergenti all'atto del conseguimento del brevetto di pilota di aeroplano.

Gli articoli 4, 5, 6, 7, 10 e 11 concernono la facoltà di dimettere dai corsi allievi ritenuti non pienamente idonei per ragioni fisiche o per mancanza di attitudine al pilotaggio o per motivi disciplinari; il conferimento del brevetto di pilota militare e della

nomina a sottotenente al termine dei corsi; la posizione di coloro che non conseguono il brevetto di pilota di aeroplano o quello di pilota militare o che, pur avendo conseguito quest'ultimo, non sono ritenuti idonei alla nomina a sottotenente, nonché la posizione dei dimessi dai corsi per le anzidette ragioni; la facoltà di collocare in congedo illimitato prima del compimento della ferma gli ufficiali incorsi in gravi infrazioni disciplinari; la posizione degli ufficiali esonerati per qualsiasi motivo dal pilotaggio.

Trattasi di norme che di massima riproducono sostanzialmente quelle contenute negli articoli 4, 6, 7 e 8 della legge n. 1136 e non sembra abbisognino di particolare illustrazione.

Non si è riprodotto l'articolo 5 della ripetuta legge, concernente l'obbligo per i giovani in possesso del brevetto di pilota civile di partecipare ai corsi di pilotaggio, trattandosi di norma che non è sembrata compatibile con quelle che, come noto, hanno soppresso l'obbligatorietà della frequenza dei corsi allievi ufficiali di complemento per i giovani in possesso del prescritto titolo di studio.

L'articolo 8 dispone, al primo comma, che, al compimento della ferma di cinque anni, gli ufficiali sono collocati in congedo illimitato, e ciò per sottolineare che l'Amministrazione di massima non farà luogo a trattenimenti in servizio.

La norma contenuta nel secondo comma ha lo scopo di consentire un temperamento del rigore della disposizione sull'adempimento della ferma laddove si dovessero presentare casi eccezionali (ad esempio gravi condizioni di famiglia) meritevoli di considerazione. All'uopo si stabilisce che coloro i quali 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. La decisione è demandata al Ministro, sentita la Commissione ordinaria di avanzamento.

L'articolo 9 concede agli ufficiali congedati per fine ferma o nel caso previsto dal capoverso dell'articolo 8 un premio di congedamento di lire 100.000 per ogni semestre di servizio prestato per il quale, avendo svol-

to la prescritta attività di volo, abbiano percepito l'indennità di aeronavigazione.

L'istituzione del premio è in relazione con la durata della ferma e risponde a principi di equità, essendo giusto che l'Amministrazione premi adeguatamente, quando in tempo di pace per proprie esigenze richiede una ferma notevolmente superiore a quella ordinaria di leva, coloro che hanno voluto dedicarle alcuni anni di fiorente giovinezza, sottoponendosi ad un rischio e logorio fisico non indifferenti.

L'articolo 12 stabilisce, al primo comma, che dopo il collocamento in congedo illimitato gli ufficiali in parola hanno 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.

È il secondo caposaldo della riforma, del quale pure si è diffusamente già trattato. Sarà, peraltro, opportuno aggiungere che il sistema dell'allenamento settimanale consentirà anche di evitare nell'attività dei reparti di volo quei turbamenti che si avevano nel passato allorchè per l'afflusso di contingenti di personale in congedo, che doveva restare in servizio generalmente per circa un mese, occorreva per un certo tempo destinare aliquote di apparecchi esclusivamente all'allenamento del personale in congedo. Inoltre il richiamo annuale per la durata di circa un mese si è rivelato anche non molto gradito agli interessati per l'assenza non indifferente che comporta dalle attività civili intraprese o riprese dopo il collocamento in congedo.

Gioverà, infine, far presente che il sistema dell'allenamento settimanale è già in uso presso altri Paesi e si è rivelato assai efficace.

Allo scopo di definire, anche per i riflessi pensionistici e dell'indennizzo privilegiato aeronautico in caso di sinistri, lo *status* degli ufficiali di complemento durante il tempo in cui, dopo il collocamento in congedo, effettuano l'allenamento presso i reparti, il secondo comma dell'articolo 12 stabilisce che, durante tale periodo, gli interessati sono considerati richiamati in servizio a domanda, senza assegni, ai sensi della legge di stato.

Conseguenza necessaria dell'obbligo di allenamento settimanale è l'attribuzione di un trattamento economico continuativo e, pertanto, il terzo comma dell'articolo 12 stabilisce che agli ufficiali i quali adempiono al predetto obbligo compete, oltre a un compenso pari, per ogni giorno di effettiva presenza ai reparti, a un trentesimo delle competenze nette mensili spettanti a un pari grado richiamato con assegni e al rimborso delle eventuali spese di viaggio, un compenso fisso mensile pari all'indennità mensile di aeronavigazione, a condizione, peraltro, che effettui in ogni semestre l'attività di volo minima prescritta.

Ovviamente non saranno più corrisposti i premi di allenamento attualmente previsti.

L'articolo 13 consente agli ufficiali piloti di complemento arruolati prima dell'entrata in vigore della nuova legge e in servizio a tale data di chiedere ed ottenere di assumere la ferma di cinque anni a decorrere dalla data di invio ai corsi di pilotaggio e, conseguentemente, l'applicazione nei loro confronti delle norme contenute negli articoli 8, 9, 10, 11 e 12.

L'articolo 14, da ultimo, contiene le consuete disposizioni finali relative all'abrogazione delle precedenti norme sulla materia regolata dalla nuova legge.

Il provvedimento dianzi illustrato, contrariamente a quanto si può ritenere a prima vista, non comporta maggiori spese, nella considerazione che dalla maggior durata di servizio prestato deriva una minore esigenza di reclutamento, la quale compensa l'onere dei premi di congedamento e dell'indennità prevista dall'articolo 12.

Infatti, per poter disporre costantemente di un ufficiale pilota di complemento in servizio, occorre reclutare con l'attuale sistema 1 unità al semestre, con una spesa media annua di 80 milioni, costando oggi la formazione di un pilota militare circa 40 milioni. Con il sistema proposto, invece, sarà sufficiente reclutare 1 unità ogni quattro anni, di guisa che si avrà una economia annua di 70 milioni, che compenserà la spesa dei premi di congedamento e delle indennità.

Il Consiglio Superiore delle Forze armate ha espresso parere favorevole.

## DISEGNO DI LEGGE

## 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.

## 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.

## 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.

## 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.

## 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.

## 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.

#### 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.

#### 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.

#### 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.

#### 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.

#### 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.

#### 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 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).

#### 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.

#### Art. 14.

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