

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori FALLUCCHI, MANCINO, FABBRI, MALAGODI, PAGANI Maurizio, RUFFILLI, BOZZELLO VEROLE, PARRINO, BASTIANINI, GIUST, SAPORITO, BUTINI, PASTORINO, BUFFONI, NEPI, TOROS, VITALONE, PAGANI Antonino e FONTANA

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 20 DICEMBRE 1984

Istituzione e ordinamento dell'Aviazione navale

ONOREVOLI SENATORI. — Il disegno di legge che si propone alla vostra approvazione rappresenta l'ultimo e definitivo atto di un processo che ha avuto inizio nel lontano 1923. Con esso si intende porre fine anche ad una polemica in atto per tanti anni, addivenendo alla razionalizzazione dei mezzi e delle strutture di cui ogni singola Forza armata deve essere dotata al fine di assolvere con compiuta e definita responsabilità i compiti assegnati. La Marina militare, a merito della lungimiranza del Parlamento che ha assegnato fondi particolari con la legge promozionale del 1975, n. 57, ha raggiunto enormi progressi tecnologici ed operativi nella costruzione di unità navali di superficie e subacquee, che costituiscono il vanto della nostra cantieristica e suscitano l'ammirazione di tutte le Marine, ivi comprese quelle più avanzate.

Peraltro non vi è chi non veda come le nostre unità navali di superficie siano inerme a fronte della diffusa presenza di forze aeree in tutto il Mediterraneo, che in caso

di conflitto possono costituire una mortale minaccia alle nostre unità. L'esperienza del secondo conflitto mondiale, mai smentita o diminuita nei suoi valori e nella sua valenza dagli eventi degli anni successivi, anzi rafforzata dagli ammaestramenti che da essi sono stati tratti, dimostra *ad abundantiam* la fragilità e l'inutilità di forze navali di superficie che non dispongano in proprio di aerei per la loro difesa e per la difesa delle vie di comunicazione marittime.

Ora, noi tutti sappiamo che la Marina militare italiana per una serie di circostanze di carattere politico e di carattere tecnico, dovute alla situazione politica del momento ed alle capacità operative degli aerei dell'epoca, è rimasta per tanti anni, e lo è tuttora, priva di qualsiasi capacità di autodifesa contro aerei avversari, mentre tutte le Marine del mondo evolvevano verso forme di difesa e di attacco aeromarittimo, con l'adozione generalizzata da parte delle nazioni maggiori di portaerei, di tonnellaggio variabile a seconda dei compiti da assolvere.

Un breve *excursus* storico relativo alla situazione italiana ci sembra che meglio possa illuminare le nostre intelligenze per ricavarne meditate decisioni.

Con regio decreto n. 645 del 28 marzo 1923 fu definito, non senza contrasti e divergenze di opinioni fra esperti e Stati maggiori, l'ordinamento della nascente Aeronautica militare, che attribuì alla nuova Forza armata la competenza e la responsabilità su tutti i mezzi aerei militari.

Se tale regio decreto del 1923 poteva, all'epoca, ritenersi accettabile in vista della fase iniziale, progettuale ed operativa, di una Forza armata che nasceva dalla sintesi di esperienze dell'Esercito italiano e della Marina militare italiana nel primo conflitto mondiale, ai fini di non disperdere queste esperienze in visioni settoriali, tuttavia i successivi decreti del 1925, del 1931 e del 1937, nel confermare la sola competenza e responsabilità dell'Aeronautica militare su tutti i mezzi aerei militari, configuravano una visione distorta delle operazioni militari, per nulla attenta a tutto ciò che avveniva in altre parti del mondo.

A tale distorsione, peraltro, si cercò di porre rimedio, a seguito degli eventi negativi del secondo conflitto mondiale, con la decisione di dar luogo alla costruzione di due portaerei, mediante la trasformazione di piroscafi mercantili: per uno solo di essi, nave Aquila, ebbe inizio l'approntamento, che non fu mai portato a termine.

Le date sopra riportate sono emblematiche e sono relative ad un periodo della nostra storia in cui era privilegiata la volontà di potenza, da attuare soprattutto con l'Arma aeronautica, ritenuta, secondo le concezioni strategiche prevalenti del momento, l'arma assoluta e globale. Indipendentemente dal fatto che è storicamente dimostrato che un'arma assoluta, globale, definitiva non è mai esistita, non esiste e probabilmente non esisterà nemmeno nel futuro, vi è il fatto fondamentale che la politica di potenza è stata rifiutata dalla nostra Costituzione per una concezione di pacifica convivenza tra i popoli che accetta solo una politica di difesa, affidata alle nostre Forze armate, per salvaguardare l'integrità territoriale

del Paese e l'integrità dello spazio aereo, nonché per garantire la libertà delle vie di comunicazione marittime.

In tale quadro costituzionale si pongono di conseguenza la configurazione dello strumento militare italiano e i relativi ordinamenti. A tale riguardo è bene rilevare come per l'Italia assuma vitale rilevanza la salvaguardia della libertà delle linee di comunicazione marittime nel Mediterraneo, attraverso le quali si svolge la quasi totalità del traffico commerciale da e per l'Italia, come un vero cordone ombelicale, la cui recisione determinerebbe il completo collasso del Paese. Tale compito di salvaguardia della libertà delle linee di comunicazione marittime è responsabilità della Marina militare; esso è valido ora e lo sarà ancora di più nel futuro, quando la sicura evoluzione dei fattori politici e militari dello scenario mediterraneo renderà più pesante ed impegnativa la responsabilità affidata alla Marina militare. La domanda a cui noi responsabilmente dobbiamo dare una risposta è la seguente: può la Marina militare assolvere con successo questo compito senza disporre di copertura per la difesa delle proprie unità di superficie nel sicuro contrasto navale ed aereo cui le Forze navali dovranno far fronte per assicurare la libertà delle vie di comunicazione?

È vero che alla necessità di copertura aerea per le Forze navali dovrebbe provvedere l'Aeronautica militare con i suoi mezzi aerei e con le sue strutture organizzative. Tuttavia, per tutta una serie di fattori, che rassegnò, onorevoli senatori, alla vostra meditata riflessione, vi è il ragionevole dubbio che tale esigenza non possa essere garantita dall'Aeronautica militare con la dovuta tempestività, con la necessaria continuità e con razionale unità di intenti.

I delicati e primari compiti assegnati all'Aeronautica militare, quali la difesa aerea, la contraviazione e l'interdizione, il cui assolvimento, specie nella fase iniziale di un conflitto, richiederà l'impiego di tutti i mezzi aerei disponibili e comporterà perdite gravi, rendono problematica la possibilità di distaccare reparti aerei a protezione delle unità navali in una fase in cui anche le For-

ze navali saranno soggette a pesanti attacchi per neutralizzare, già all'inizio, le loro capacità.

Nè vale che in questa prospettiva esistano speciali organismi incaricati di distribuire le risorse aeree secondo il bisogno del momento. Anzi è stata proprio la problematicità avvertita da tempo in ambito NATO di come utilizzare al meglio le risorse aeree, che ha condotto alla creazione di questi speciali organismi.

In aggiunta a ciò, esiste la necessità di interventi tempestivi, che trova limiti oggettivi nelle prestazioni dei velivoli, nella loro autonomia, nei loro raggi di azione, nelle capacità di acquisizione dei dati di situazione in tempo reale, nell'utilizzazione di tali dati ai fini di interventi immediati in tempi reali anche questi. Senza contare il rapporto costo-efficacia — in termini di numero di velivoli necessari e di usura di uomini e mezzi — di una copertura aerea che venga da basi terrestri, sia pure razionalmente distribuite sul territorio nazionale. La tempestività tra l'altro deve essere coniugata con la continuità dell'intervento, aggravando ancora di più il rapporto costo-efficacia di siffatta copertura aerea. Problemi di questa natura sono stati affrontati da tutte le Marine militari di qualche consistenza e la soluzione è stata identica per tutte: la costituzione nel seno delle Marine da guerra di una Aviazione navale con reparti aerei imbarcati che si muovono solidalmente con le Forze navali, pronti ad intervenire con tempestività e continuità per assicurare *in loco* la indispensabile difesa aerea. Che la Marina militare italiana non sia in grado di dotarsi dei mezzi aerei necessari all'assolvimento dei compiti è una situazione veramente assurda, gravida di pericolose conseguenze.

Altra considerazione che si desidera sottoporre all'attenzione degli onorevoli senatori è quella dell'unità di comando necessaria alla unitarietà delle operazioni aeromarine, esaltata tra l'altro dal progresso scientifico e dallo sviluppo tecnologico. Unità di comando significa poter disporre responsabilmente di tutti i mezzi necessari per l'assolvimento dei compiti affidati. La

unità di comando presuppone, in chiave morale ed operativa, che gli uomini destinati a condurre le unitarie operazioni aeromarine abbiano una identica formazione professionale e psicologica, siano cioè uomini nati per il mare, formati per il mare, addestrati ed operanti sul mare. Senza questa formazione, che è a monte di tutto il problema operativo, è vano ed illusorio ritenere che i compiti affidati possano essere assolti al meglio delle capacità professionali. Il ritenere che per l'assolvimento di uno stesso compito unitario possono essere impegnati mezzi che rispondono a funzioni diverse, che risalgono a responsabilità diverse, è un irrazionale modo di concepire le operazioni belliche, foriero di assurde contraddizioni, sia in tempo di pace, sia in caso di un ipotetico conflitto, e di conseguenze negative per le differenti responsabilità che risalgono a due differenti strutture di comando, che richiedono un coordinamento non sempre facile, spesso defatigante e senz'altro costoso in termini di risorse finanziarie.

In base a queste considerazioni sottoponiamo alla riflessione degli onorevoli senatori il presente disegno di legge, che nel suo semplice articolato propone:

la costituzione dell'Aviazione navale, con la indicazione dei mezzi che debbono farne parte: mezzi aerei ad esclusivo impiego per la difesa aerea delle formazioni navali, in aggiunta ai mezzi aerei già in atto utilizzati nella lotta contro i sommergibili. Si ottiene in tal modo un aumento delle capacità difensive sul mare, si alleviano i già gravosi compiti dell'Aeronautica militare;

l'esclusiva responsabilità della Marina militare per ciò che riguarda l'Aviazione navale, ai fini di conseguire l'unità di comando, l'unitarietà della formazione psicologica ed operativa del personale, l'uniformità dell'addestramento;

il trasferimento dei reparti dell'Aviazione antisommergibile dall'Aeronautica militare alla Marina militare in un congruo periodo di tempo;

nessun onere per il bilancio dello Stato, in quanto le eventuali e necessarie risorse finanziarie per l'acquisizione dei nuovi mezzi aerei devono essere trovate attraverso un più razionale uso della quota del bilancio ordinario della Difesa assegnata alla Marina militare alla luce di una revisione equilibrata dei suoi compiti.

A conclusione, giova sottolineare che questo disegno di legge non è un provvedimento di spesa ma, come detto all'inizio, la razionalizzazione di una componente dello strumento militare, la Marina militare. È un'operazione concettuale di carattere organizzativo per consentire alla Marina militare l'assolvimento dei propri compiti con piena assunzione della relativa responsabilità. Non si tratta qui di definire linee di politica del Paese, che resta sempre quella della ricerca continua della pace e della cooperazione con tutti i popoli, in particolare con quelli dell'area mediterranea, da perseguire giorno per giorno, momento per momento, con uno

sforzo costante e tenace, malgrado gli alti e bassi della situazione mondiale e mediterranea, malgrado tutti gli ostacoli di varia natura che a tale sforzo si frappongono. Si tratta soltanto di porre rimedio ad una situazione di inferiorità e, direi, di estremo pericolo tattico in cui potranno venire a trovarsi le Forze navali italiane nella sequenza di eventi tattici che formeranno lo sviluppo di un ipotetico conflitto, che ognuno di noi e tutti insieme auspichiamo che mai avvenga.

È nostro dovere morale; oltre che politico, porre rimedio a tale situazione e predisporre la relativa normativa.

Avremo, se non altro, fatto il nostro dovere davanti alla storia, che spesso emette giudizi senza appello, e in tal modo avremo evitato anche la futura ricerca di non equivoche responsabilità assegnando a ciascuna Forza armata con limpida determinazione e con chiara visione i rispettivi compiti di difesa e i mezzi ed i modi per assolverli.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

È costituita l'Aviazione navale.

Di essa fanno parte:

gli aerei specificamente adibiti alla lotta contro i sommergibili;

gli aerei destinati ad operare da bordo delle unità navali per assicurare la difesa contro gli attacchi aerei e navali;

le basi aeromarittime della Marina militare;

gli aerei, i mezzi e gli organismi necessari ad assicurare il supporto operativo, addestrativo, tecnico e logistico.

Art. 2.

L'Aviazione navale fa parte integrante della Marina militare.

Il capo di Stato maggiore della Marina esercita nei riguardi dell'Aviazione navale le stesse attribuzioni nel campo ordinativo, operativo, addestrativo, tecnico e logistico che gli sono conferite per le unità navali ed i reparti organicamente dipendenti dalla Marina militare.

Art. 3.

La Marina militare provvede con il proprio personale ad equipaggiare e condurre gli aerei dell'Aviazione navale, ad assicurare il funzionamento delle basi aeromarittime e degli organismi di supporto operativo, addestrativo, tecnico e logistico.

La formazione e l'addestramento di tutto il personale destinato ai reparti di volo, alle basi aeromarittime ed agli organismi di supporto sono responsabilità della Marina militare.

Il conferimento dei brevetti, delle specializzazioni, delle abilitazioni e delle qualifiche, ed il rilascio dei documenti attestan-

ti il loro conseguimento, è di esclusiva competenza della Marina militare nell'osservanza delle disposizioni in vigore.

Art. 4.

Gli aerei di cui all'articolo 1, le relative dotazioni e parti di ricambio sono acquisiti dalla Marina militare, secondo le specifiche tecniche operative definite dallo Stato maggiore, avvalendosi delle direzioni generali del Ministero della difesa competenti.

La Marina militare provvede all'immatricolazione degli aerei, al relativo carico nei propri inventari, alla loro gestione ed al controllo logistico delle parti di ricambio.

Art. 5.

Con decreto del Ministro della difesa, da emanarsi entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge, sarà regolamentato il passaggio all'Aviazione navale del complesso dei velivoli, dei mezzi, delle parti di ricambio, del supporto tecnico-operativo, nonché delle relative infrastrutture, destinati all'Aviazione antisommergibile di cui alla legge 7 ottobre 1957, n. 968. Tale passaggio dovrà avvenire in un periodo di due anni dall'entrata in vigore della presente legge.

Art. 6.

E abrogata ogni precedente norma che risulti in contrasto con la presente legge.