SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

(N. 452-A)

RELAZIONE DELLA 4ª COMMISSIONE PERMANENTE

(DIFESA)

(RELATORE GIUST)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 13 gennaio 1977
(V. *Stampato n.* **471**)

presentato dal Ministro della Difesa

di concerto col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

col Ministro del Tesoro

e col Ministro dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato

Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza il 14 gennaio 1977

Ammodernamento dei mezzi dell'aeronautica militare

Comunicata alla Presidenza il 7 febbraio 1977

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1500) — 2-3-4

ONOREVOLI SENATORI. — Il disegno di legge n. 452 recante provvedimenti per l'ammodernamento dei mezzi dell'Aeronautica militare, che ha già avuto esame alla Camera dei deputati, è, nella sua rilevanza, semplice e chiaro. Per la presentazione dello stesso ritengo sufficiente riferirmi a quanto recitano i primi articoli. In particolare l'articolo 1 che nella sua sintesi è estremamente esplicativo: esso infatti stabilisce che per assicurare l'efficienza operativa dell'Aeronautica militare, il Ministro della difesa è autorizzato a predisporre e realizzare il seguente programma:

approvvigionamento di moderni velivoli a livello europeo, secondo gli accordi internazionali stabiliti, col relativo supporto ed armamento, per il necessario rinnovo della linea di volo dell'Aeronautica militare;

approvvigionamento di apparati radar di vario tipo e relativo supporto, per il necessario adeguamento della difesa aerea;

approvvigionamento di sistemi missilistici e relativo supporto, per le esigenze della difesa aerea a bassa e a bassissima quota;

approvvigionamento di moderni velivoli per le esigenze delle scuole di volo, con il relativo supporto.

Il programma verrà presentato ad entrambe le Camere dal Ministro della difesa entro sei mesi dall'approvazione della presente legge.

Il Ministro della difesa trasmetterà ogni anno, in allegato allo stato di previsione della spesa del Ministero della difesa, una relazione sullo stato di attuazione della legge e del relativo programma di approvvigionamento dei velivoli, degli apparati radar e dei sistemi missilistici nonchè l'elenco delle società e imprese con le quali sono stati stipulati i contratti di cui al successivo articolo 3.

Per l'attuazione dei programmi è autorizzato nell'esercizio finanziario 1977 uno stanziamento di 35 miliardi.

Nel suddetto esercizio finanziario, alle eventuali maggiori occorrenze derivanti dall'attuazione dei programmi rispetto allo stanziamento di cui al precedente comma, si potrà provvedere mediante utilizzo di una aliquota degli stanziamenti dei capitoli 1871 e 4051 dello stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per lo stesso esercizio finanziario, nel limite massimo complessivo di 65 miliardi.

Per l'attuazione dei programmi stessi è altresì autorizzato, in ciascuno degli esercizi finanziari dal 1978 al 1986, lo stanziamento di lire 100 miliardi, che potrà essere aumentato, con legge di approvazione del bilancio dello Stato, in relazione allo stato di attuazione.

Per i progetti e i contratti necessari si applicano le disposizioni dell'articolo 2, terzo comma, della legge 22 marzo 1975, n. 57, reso il parere del comitato previsto dal predetto terzo comma obbligatorio ma non vincolante e restando il comitato stesso costituito dal Ministro della difesa o da un Sottosegretario di Stato suo delegato, che lo presiede, da un magistrato del Consiglio di Stato e da un magistrato della Corte dei conti non impegnati in altri incarichi, dal presidente e dal vice presidente del Consiglio superiore delle forze armate, sezione aeronautica, dai direttori generali delle costruzioni, delle armi e degli armamenti aeronautici e spaziali, degli impianti e dei mezzi per l'assistenza in volo, per la difesa aerea e per le telecomunicazioni, dal direttore dell'ufficio centrale allestimenti militari, dal direttore generale della produzione industriale e da un suo delegato, da un ufficiale generale designato dal capo di Stato maggiore dell'aeronautica, da un funzionario del Ministero del tesoro con qualifica non inferiore a dirigente superiore.

* * *

Il provvedimento in esame fa parte del gruppo dei tre previsti per l'ammodernamento di mezzi delle forze armate; il primo riguardante la marina militare e con una spesa di 1.000 miliardi già divenuto legge 22 marzo 1975, n. 57; il secondo, per un importo di 1.000 miliardi, riguarda l'Aeronautica

militare; il terzo, per un importo di 1.000 miliardi si riferisce all'esercito.

I tre provvedimenti hanno in comune una durata pluriennale che è dettata non soltanto da motivi di ordine tecnico, in quanto a tempi di produzione e di realizzazione, ma anche da evidenti esigenze di ordine finanziario; ciò comporterà, naturalmente, uno slittamento dei costi.

Nel presente disegno di legge vi è, però, non solo l'espressa dichiarazione che il Ministro della difesa comunicherà al Parlamento, entro sei mesi dall'approvazione, il programma riguardante l'efficienza operativa dell'aeronautica militare, ma allegherà annualmente, ad integrazione dei documenti del bilancio, una relazione sullo stato di attuazione della presente legge.

* * *

Signor Presidente, onorevoli colleghi, ritengo che una legge importante come la presente non possa attuarsi senza riferirci ai princìpi della politica militare del nostro paese e senza tenere presente il costante perseguimento dell'obiettivo di pace cui essa si ispira.

La distensione rimane una componente fondamentale per la politica militare italiana, perchè un clima di maggiore fiducia e di comprensione nelle relazioni internazionali rappresenta la condizione pregiudiziale per fermare la corsa agli armamenti e per mantenere una reciproca uguale sicurezza attraverso un equilibrio di forze a più basso livello, in attesa che maturino presupposti politici per il superamento della contrapposizione attuale.

La linea che ne scaturisce persegue gli obiettivi fondamentali di sicurezza nazionale, nel cui quadro vi è l'esigenza di disporre di uno strumento difensivo nazionale idoneo, per dislocazione ed efficienza operativa, ad intervenire in modo autonomo ed efficace contro minacce ai nostri interessi vitali e per le quali non si possa fare sicuro affidamento sul concorso diretto e tempestivo dell'Alleanza, di cui il nostro paese fa parte.

Le esigenze di sicurezza nazionali richiedono quindi l'approntamento e la disponibilità di uno strumento militare credibile, efficiente, adeguatamente equipaggiato, altamente addestrato.

Pertanto, anche all'Aeronautica militare italiana compete:

in tempo di pace:

svolgere un ruolo dissuasivo nei confronti di possibili aggressioni ed assicurare la vigilanza delle frontiere terrestri, marittime ed aeree e la sorveglianza delle installazioni e dei punti sensibili della organizzazione militare;

salvaguardare i molteplici interessi nazionali sul mare, mediante costante presenza, protezione delle nostre attività marittime e sorveglianza di quelle di altri paesi;

in caso di conflitto:

difesa del territorio nazionale, dei mari adiacenti e dello spazio aereo;

effettuazione di operazioni difensive e controffensive intese a neutralizzare le capacità dell'avversario;

protezione del traffico marittimo ed aereo.

Le nostre Forze armate, per contro, non sono state mai messe in grado di conseguire la capacità operativa commisurata a dette esigenze, per il fatto, ampiamente noto, che negli anni passati le istanze della difesa non hanno ottenuto adeguata considerazione e il volume delle risorse ad essa destinate è stato condizionato da altre contingenze prioritarie nazionali. Tali limitazioni hanno reso impossibile il conseguimento di miglioramenti anche urgenti ed inderogabili.

Tutto questo ha portato ad un progressivo decadimento delle Forze armate che minacciava di compromettere irrimediabilmente la loro stessa ragione d'essere.

Per cercare di arrestare o quanto meno rallentare tale processo sono stati adottati, nel passato, provvedimenti parziali, idonei a risolvere in forma più o meno completa i problemi che, nel momento, apparivano più urgenti.

Ciononostante, è apparso sempre più evidente che le strutture di base non risultavano più idonee e non erano in grado di

sopportare ulteriori modifiche senza metterne in pericolo l'intera stabilità; si è pervenuti perciò alla decisione di procedere ad un rinnovo totale, ad una revisione dello strumento difensivo per renderlo più rispondente alla realtà e sostenibile finanziariamente.

Pertanto si è dato avvio al processo di ristrutturazione con il quale si intende perseguire la costituzione di uno strumento militare dalle dimensioni più ridotte ma sensibilmente migliorato dal punto di vista qualitativo.

Attualmente la ristrutturazione è in fase avanzata per quanto riguarda il miglioramento delle unità e le contrazioni previste.

Mentre però la Marina ha potuto avviare anche i programmi di ammodernamento e rinnovamento, non altrettanto hanno potuto fare Esercito ed Aeronautica, non essendo ancora state approvate le rispettive leggi promozionali.

* * *

L'area italiana di interesse operativo si può suddividere, da un punto di vista geografico, in due settori: nord e nord-est, di ambiente prevalentemente terrestre, e un arco est, sud ed ovest, ove l'ambiente è prevalentemente marittimo. Al di là delle linee di confine della prima zona le forze terrestri sono costrette ad utilizzare direttrici di penetrazione obbligate su fronti ristretti; mentre la zona sud è caratterizzata da ampie aree in cui si sviluppano le linee di rifornimento marittime e da condizioni meteorologiche prevalentemente favorevoli.

L'attuale condizione operativa è caratterizzata da mezzi offensivi e difensivi altamente sofisticati, idonei ad operare anche in ambienti elettronici di elevata densità, e da una notevole concentrazione ed efficacia dei sistemi di difesa aerea. Ciò consente al potenziale avversario una elevata capacità di rilevazione ed ingaggio con mezzi pilotati e non, di incursori operanti a quote medio alte, specie se gli stessi non dispongono di sufficiente protezione e supporto elettronico. Le forze aeree destinate ad operare in tale condizione, per condurre a termine la propria missione, dovranno possedere capacità di penetrazione nonostante la sofisticazione e la densità dei sensori del possibile avversario, capacità di contrastare i mezzi missilistici del dispositivo di difesa aerea opposto, capacità di raggiungere e colpire gli obiettivi in qualsiasi situazione meteorologica e di luce. È necessario disporre pertanto di forze aeree sufficienti ed idonee per concorrere ad ostacolare le operazioni avversarie, consentendo il regolare svolgimento delle operazioni antisom, mantenendo il naviglio di superficie avversario lontano dalle linee di comunicazione e dal traffico di superficie, fornendo adeguato concorso alle forze navali all'uopo preposte.

Sotto l'aspetto qualitativo, e limitatamente ai soli vettori pilotati, l'aeronautica militare dovrà disporre di sistemi d'arma idonei a svolgere operazioni tendenti a contrastare il più avanti possibile la minaccia aerea già in volo proveniente da tutti i settori, compresi quello sud; a fornire le informazioni sugli obiettivi delle forze aeree, terrestri e navali, nonchè tutte le altre informazioni necessarie per un armonico sviluppo delle operazioni, a fornire concorso aereo offensivo di interdizione e di ricognizione. Tali operazioni dovranno ovviamente essere condotte da velivoli dotati del raggio d'azione, della capacità di navigazione, di sopravvivenza e di attacco necessari per operare nell'ambiente fisico ed operativo precedentemente descritto.

* * *

Ciò premesso, onorevoli colleghi, non vi è dubbio che le finalità tecnico-organizzative del disegno di legge appaiono più adeguatamente collegate nella dimensione politica e nella logica programmativa ed efficientistica che necessariamente vanno perseguite.

Il dibattito già svolto all'altro ramo del Parlamento, le posizioni politiche che dallo stesso sono emerse, la precisa documentazione che è stata fornita a tutti i membri della Commissione dal Governo e dallo Stato maggiore dell'Aeronautica, consente a chi parla una sintesi abbastanza breve sen-

za nulla togliere alla chiarezza dei problemi ed alla disponibilità dei dati necessari.

I principali settori di rinnovo della nostra Aeronautica militare, così come la citata documentazione fornita in possesso dei Commissari chiaramente dimostra, riguarda principalmente i seguenti cinque punti:

1. — PROGRAMMA MB-339

Lo studio del problema relativo all'ammodernamento dei mezzi della linea di volo istruzionale è stato avviato dallo Stato maggiore dell'Aeronautica nel 1971 al fine di definire i criteri informatori entro i quali indirizzare le necessarie analisi e di individuare quindi la soluzione più conveniente.

È stata redatta nel merito una serie di studi, e precisamente:

studio preliminare sull'ammodernamento della linea istruzionale dell'Aeronautica militare (febbraio 1971);

ammodernamento della linea istruzionale dell'Aeronautica militare (ottobre 1971);

lineamenti concettuali relativi alla sostituzione dei materiali di volo della linea istruzionale (giugno 1974).

Detti studi, dalla definizione dell'esigenza operativa dell'Aeronautica militare nel settore istruzionale, hanno condotto — attraverso analisi e valutazioni parametriche — alla definizione dei criteri da porre a base per la scelta del successore dell'MB-326 attualmente in linea.

Le conclusioni alle quali si è pervenuti sono le seguenti:

a) convenienza di mantenere — anche per il futuro — la linea istruzionale basica iniziale ed avanzata (attualmente rappresentate rispettivamente dall'MB. 326 e G. 91/T) su due distinti tipi di velivolo, anzichè su un addestratore unico;

b) convenienza di contenere il velivolo successore dell'MB. 326 in un'area relativamente bassa come costi di sviluppo, di produzione e di esercizio, esaltandone le capacità istruzionali attraverso l'ottimizzazione dell'allestimento, della architettura e del propulsore;

c) convenienza di adottare una soluzione completamente nazionale anzichè una in collaborazione internazionale;

d) necessità di prevedere l'introduzione in linea del velivolo successore dell'MB. 326 secondo una fasatura allineata oltre che con le esigenze dell'Aeronautica militare anche con quelle del mercato estero e, in ordine a ciò, con l'opportunità che dal progetto potessero derivare versioni specializzate, atte a soddisfare esigenze particolari dei potenziali clienti stranieri. Ciò in considerazione della notevole affermazione del velivolo MB. 326 sul mercato mondiale.

Sulla base di quanto sopra, furono eseguiti una serie di studi parametrici di fattibilità, imperniati sulle seguenti alternative:

possibilità di aggiornare l'attuale MB. 326 allo stato dell'arte, ricercandone soprattutto una migliore economia di esercizio;

intraprendere la progettazione e lo sviluppo di un nuovo velivolo, di costi e prestazioni nell'ordine di quelli dell'MB. 326, con possibilità di ricavarne eventuali versioni specializzate, in funzione delle esigenze del mercato estero.

Ciò al fine di ricavare elementi approfonditi di valutazione sotto gli aspetti tecnico ed economico.

Alla luce delle conclusioni raggiunte dallo Stato maggiore dell'Aeronautica nel merito del problema, fu sanzionata la proposta di scelta dell'MB. 339 quale successore dell'MB. 326.

2. — VELIVOLO INTERCETTORE DEGLI ANNI '90 SUCCESSORE DELL'F. 104/S.

Gli intercettori pilotati F. 104/S — attualmente ancora in fase di produzione — risultano qualitativamente idonei ad intervenire su tutta l'area di responsabilità, alle quote medie, alte ed in parte alle altissime.

Tali velivoli — tuttavia — sono quantitativamente insufficienti. Con il previsto passag-

gio dei gruppi caccia-bombardieri, attualmente equipaggiati con i velivoli F. 104/S, alla dotazione di velivoli tipo MRCA, si renderà disponibile un'ulteriore aliquota di F. 104, che integreranno la linea dei velivoli intercettori, posizionando il termine della loro vita operativa alla soglia degli anni '90.

La situazione sopra descritta determina l'esigenza di precorrere il decadimento della linea di volo, avviando per tempo le analisi necessarie ad individuare i requisiti del velivolo successore dell'F. 104/S e le azioni per la sua realizzazione. Poichè sono necessari circa 10 anni per pervenire dalla definizione dei requisiti allo sviluppo ed alla produzione di un velivolo di tale classe, è indispensabile prevedere nell'arco di tempo interessato dalla « legge aeronautica » i finanziamenti occorrenti per la progettazione e lo sviluppo dei prototipi.

Il velivolo intercettore degli anni '90 sarà inevitabilmente una macchina molto sofisticata, con elevato contenuto tecnologico. Dovrà essere in grado, infatti, di contrastare la minaccia di velivoli incursori in continua evoluzione qualitativa, in ogni condizione di tempo ed in « pesante » ambiente di guerra elettronica.

Da quanto esposto deriva la necessità di ricorrere ad un'operazione di sviluppo e di produzione nel rispetto della situazione economica ed industriale del Paese.

Così come per gli altri programmi di notevoli dimensioni, verrà posto particolare impegno nella ricerca di soluzioni che concorrano, fra l'altro, in maniera significativa al progresso tecnologico, industriale e sociale del Paese, sia in consideraizone della ovvia necessità di conferire agli investimenti per la Difesa il più elevato contenuto di produttività, sia nella consapevolezza che un'industria aeronautica aggiornata allo stato dell'arte ed armonicamente equilibrata rappresenti una condizione imprescindibile per la capacità operativa della forza aeronautica.

3. — DIFESA AEREA.

Adeguamento di apparati radar della difesa nazionale aerea.

Si tratta di adeguare la disponibilità di:

1) *radar di avvistamento.* — Con apparati moderni per i quali è proposta una coproduzione italo-americana.

Nella ripartizione del lavoro, parte industriale e installazione a terra, l'Italia beneficia e partecipa nella misura del 70 per cento;

2) *radar di quota.* — Esistono al riguardo proposte tecniche presentate da industrie nazionali per apparati di produzione interamente nostri, con elevata resistenza ai disturbi e con possibilità di assicurare la continuità della funzione di avvistamento in caso di avaria o neutralizzazione dell'apparato di cui al punto precedente;

3) *radar di identificazione.* — Anche per questa esigenza esistono proposte tecniche dell'industria nazionale concernente apparati sia interamente nazionali sia costruiti su licenze estere o in coproduzione con industrie estere ma con requisiti operativi rispondenti alle esigenze della nostra Aeronautica.

4. PROGRAMMA SPADA.

Prevale la realizzazione di un sistema missilistico superficie-aria per la difesa contraerea di obiettivi fissi di importanza prioritaria (aeroporti) a bassa ed a bassissima quota.

Il missile previsto per tale sistema così come il sistema Spada, sono di progettazione interamente nazionale.

Il sistema è progettato in maniera da poter operare in qualsiasi condizione di tempo, esso può far fronte ad una incursione di un elevato numero di velivoli, è suscettibile di integrazione nel sistema della difesa aerea ed è infine trasportabile.

Il sistema assicura la copertura dello spazio circostante l'obiettivo da difendere ad una distanza di 15 chilometri ed a una quota di circa 5.000 metri, con una capacità multiruolo. Infatti può essere impiegato in versione superficie-aria, nella versione nave-aria, nonchè nel ruolo aria-aria sui velivoli intercettori F.104-S.

5. MRCA.

Per la parte strettamente aeronautica l'Italia risulta inserita in un consorzio di progettazione e di produzione di cui fanno parte due paesi che, nel campo aeronautico, hanno una tradizione di livello produttivo altamente qualificata: trattasi della Germania federale e dell'Inghilterra.

Il risultato di questa collaborazione si sintetizza nella produzione del velivolo MRCA, che si identifica nel tipo chiamato Tornado.

In un momento in cui la nostra industria, attraverso una serie di iniziative, viene sollecitata ad acquisire tecniche di produzione più moderne anche ai fini di nuove prospettive di mercato, sarebbe apparso strano trascurare il settore aeronautico e quelli connessi allo stesso, come l'elettronico.

Ovviamente, le suddette esigenze di ammodernamento non possono essere fronteggiate e finanziate con normali stanziamenti di bilancio, ma devono rappresentare una spesa straordiaria che, nel piano pluriennale di ammortamento, rientra nel bilancio con le quote afferenti alle singole annualità.

Difficile riuscirebbe rivitalizzare l'industria aeronautica, quella elettronica e le altre collegate, senza uno sforzo consistente e uno strumento finanziario propulsivo che rappresenti un supporto di rilancio e di affrancamento tecnologico della nostra industria di settore.

L'Italia partecipa al consorzio di produzione con il 15 per cento di lavoro e l'11 per cento di costi rispetto all'intero programma di produzione.

Il finanziamento per la parte del Tornado dovrebbe riguardare l'acquisto di 100 velivoli: di cui 88 destinati al fabbisogno della linea di volo, sostitutiva di una parte di quella degli F 104, e 12 destinati alle esigenze di addestramento dei piloti per il conseguimento di un livello *standard* che li metta al riparo, per quanto possibile, da rischi e situazioni incresciose per la loro incolumità e per l'integrità dei mezzi loro affidati.

Naturalmente le esigenze di preparazione riguardano anche gli operatori d'arme, che affiancheranno i piloti, essendo l'aereo un velivolo biposto, proprio perchè la complessità delle strumentazioni disponibili sul mezzo, destinate all'uso di armi convenzionali, richiede l'intervento di una persona diversa dal pilota che, per le specifiche caratteristiche di velocità del velivolo anche a bassa quota, trova la sua azione completamente assorbita dalle esigenze di volo.

Le prestazioni dell'aereo per velocità, autonomia e carico sono state lungamente dibattute in ambito tecnico da parte degli stati maggiori e dei nostri progettisti militari che, anche in questa occasione, hanno rilevato come non manchino, all'interno delle Forze armate, disponibilità e talenti per ricerca scientifica di base a fini applicativi.

Non facile compito è sintetizzare i dati caratteristici del Tornado, a favore del quale risulta destinata la parte maggiore dello stanziamento del presente disegno di legge.

Il velivolo in relazione ai carichi bellici diversifica la sua autonomia e la sua velocità anche in relazione alle quote raggiunte e beneficia di un sistema alare a geometria variabile.

Va tenuto presente che trattasi di un mezzo utilizzabile a bassissima quota e ciò, ovviamente, per sfuggire all'individuazione dei *radar* e, conseguentemente, alla intercettazione dei mezzi a disposizione del nemico.

L'avionica di bordo è notevolmente complessa proprio in funzione del migliore impiego delle armi convenzionali trasportate.

Il velivolo non solo beneficia di un decollo piuttosto corto, che gli consente di levarsi in volo in tempi estremamente brevi, ma raggiunge la velocità pari a due volte quella del suono e dispone di apparati di manovra e di tiro che ne fanno un aereo sicuramente moderno ed idoneo a vari compiti. Esso è rifornibile in volo e monta due motori. Può svolgere i seguenti compiti: ricognizione, controaviazione e concorso alle forze di superficie.

Per tali attività occorre che i mezzi a disposizione abbiano una capacità operativa in qualsiasi condizione di tempo e di luce.

Pertanto i requisiti richiesti per conseguire i suddetti fini e tenuti presenti al momento della scelta delle caratteristiche necessa-

rie per le prestazioni dell'areo, sono stati correlati alle seguenti esigenze:

1) capacità di sopravvivenza realizzabile attraverso la possibilità di eludere la sorveglianza avversaria con navigazione a bassissima quota e di neutralizzarla (con apparati elettronici per il preavviso della minaccia *radar*, con il disturbo e l'inganno nonchè di autodifendersi qualora attaccato);

2) capacità di operare costantemente, cioè possibilità di essere impiegato in qualsiasi condizione meteorologica o di luce, come sono in grado di operare i mezzi terrestri e navali avversari;

3) precisione nel raggiungere e colpire gli obiettivi terrestri e navali realizzabile solo con apparati di bordo sofisticati che consentono precisione nella navigazione anche a bassissima quota ed accuratezza nel rilevare obiettivi e fornire parametri per l'impiego dell'armamento o la ripresa fotografica;

4) elevato carico bellico per il trasporto dell'armamento convenzionale per obiettivi sia terrestri sia navali.

L'esigenza di ammodernamento della linea di combattimento dell'aeronautica militare è giustificata dall'attuale grado di obsolescenza della stessa, alla quale si può far fronte solo con un intervento sostitutivo dei velivoli pericolosamente usurati e tali da non offrire le necessarie garanzie.

Con l'acquisizione del Tornado, oltre che soddisfare in maniera accettabile le capacità richieste per ricoprire in buona parte le esigenze operative, si fronteggiano anche quelle di ordine tecnico.

Va precisato in proposito che il numero dei velivoli di prevista acquisizione deriva da un compromesso tra le esigenze operative e le realtà finanziarie realisticamente prevedibili.

Una analisi accurata dei costi ha posto in luce la necessità di mantenere l'attuale consistenza quantitativa dei velivoli F 104 da impiegare per operazioni di ricognizione, interdizione e contraviazione.

Volendo procedere all'ammodernamento dei quattro gruppi F 104 sarebbe necessaria la presenza di 66 velivoli MRCA disponibili in linea, ma per mantenere una costante disponibilità in tutti i 15 anni con sicura validità operativa bisognerebbe procedere alla acquisizione, sia pure sfasata nel tempo, di circa 120 velivoli, ivi compresi i 12 per addestramento. Pertanto la riduzione a 100 MRCA, 88 da combattimento e 12 per addestramento basico ed operativo, deve considerarsi una soluzione di compromesso che si identifica nella previsione del minimo indispensabile per fronteggiare le suddette esigenze di adeguamento e pianificazione.

In sostanza la soluzione sostitutiva degli F 104 non è fatta su un piano di parità numerica il che avrebbe comportato un potenziamento della linea aerea date le caratteristiche del MRCA ma su un piano di stretto adeguamento.

Infatti per compensare il decremento quantitativo dei velivoli disponibili verrà comunque data ai reparti ammodernati col Tornado la duplice capacità aerea di attacco e ricognizione.

È evidente quindi che la eventuale mancata acquisizione dei 100 MRCA (numero minimo previsto, al di sotto del quale inizia anche a variare il costo unitario di acquisizione) comprometterebbe quantitativamente e qualitativamente la linea da combattimento dell'Aeronautica militare anche in vista dell'impossibilità di reperire soluzioni diverse con la capacità voluta e con le caratteristiche richieste.

* * *

Signor Presidente, onorevoli senatori, come per tutti i provvedimenti legislativi di notevole rilevanza anche al presente disegno di legge si accompagnano problemi ed interrogativi, che sono emersi nel corso dei dibattiti avvenuti, e che si incentrano principalmente sulle seguenti osservazioni:

1) la non coincidenza nei tempi di approvazione e di attuazione delle tre leggi promozionali per le forze armate ed il riflesso che la stessa può avere per una politica interforze. Ritengo in proposito che, pur essendo già operante il programma della legge

per la Marina e accingendoci solo ora alle leggi per l'Aeronautica e per l'Esercito, sia sufficientemente chiaro a tutti come ciò non torni a svantaggio di una necessaria omogeneità nell'attuazione dei programmi di ristrutturazione e quindi sia possibile una sintesi generale proprio al livello unitario che la ristrutturazione offre ai tre Stati Maggiore;

2) la opportunità politica, morale ed operativa fra l'attuazione delle leggi promozionali o di ristrutturazione con le leggi sui princìpi e sull'ordinamento militare. Anche su questo punto la presentazione alla Camera dei deputati da parte del Governo della legge sui princìpi mi pare offra chiara testimonianza della volontà del Governo non solo di rispettare gli impegni assunti ma di confermare al Parlamento ed al Paese il proposito di non procedere solo sulla strada dell'obiettivo della efficienza operativa, che specie in campo militare è indispensabile, ma di affiancare a questo risultato anche la riforma dell'organizzazione che più direttamente concerne l'aspetto democratico ed umano delle nostre forze armate;

3) la credibilità del carattere difensivo della politica militare italiana. Il discorso, che da un punto di vista militare valga più la ipotesi dell'azione preventiva o quella dell'azione successiva all'attacco, e l'altro discorso legato al convincimento che la difesa debba necessariamente significare attesa di qualunque altrui iniziativa mi pare costituiscano dissertazioni teoriche non legate all'aspetto concreto e reale della difesa. Ciò vale particolarmente per le polemiche intorno al vettore MRCA, alla sua possibilità di reazione ed a quella di potenziale dissuasione che in esso si riassumono.

Rilevante mi pare non questo tipo di discorsi quanto quello di una difesa legata alla reale volontà politica del nostro Paese; al fatto cioè che l'iniziativa dipenda esclusivamente da decisioni del potere politico del nostro Paese alla NATO ed agli Stati Uniti d'America vada respinto e che la testimonianza di questi ultimi 28 anni di storia militare abbiano posto in luce un nostro ruolo valido nel perseguimento della pace e della indipendenza nazionale pur nel rispetto degli impegni dell'Alleanza della quale l'Italia fa parte;

4) l'industria militare e l'esportazione di materiale bellico. Anche su questo aspetto il disegno di legge che stiamo esaminando pone il quesito relativo al fatto che nel procedere alla ristrutturazione si offre occasione di un potenziamento dell'industria del nostro Paese che si occupa di materiale militare e della possibile esportazione dello stesso. È noto come tutti gli altri Paesi industrializzati operino nel mercato delle armi in misura maggiore o minore ed è altrettanto noto come la produzione militare rappresenti anche nel nostro Paese una componente di notevole peso nell'economia nazionale.

Tuttavia, così come ho avuto modo di dichiarare nel corso dell'esame dell'attuale disegno di legge in Commissione, pare a me non corretto da un punto di vista dello sviluppo economico e sociale puntare ad incrementi dei settori produttivi che si occupano di questi materiali, sganciati da una seria programmazione globale della politica industriale italiana. Ciò senza prescindere dal concetto anzitutto morale che la produzione bellica come tale e che la produzione bellica per l'esportazione non siano un obiettivo da perseguire per se stesso. È ben vero che per questa finalità sarebbe necessario un convergente intento di tutti i Paesi e che fino a quando ciò non avverrà sarà giocoforza anche per la nostra industria essere in qualche modo partecipe del fatto mercantile nel settore militare, ma anche in questa realtà sarà possibile orientare programmaticamente gli sforzi ed i vantaggi economici di questa produzione in settori che, come è il caso dell'addestratore MB-339 e delle parti elettroniche del MRCA rappresentano contemporaneamente manifestazioni non direttamente bellicistiche ed incentivanti lo sviluppo tecnologico del nostro Paese anche a fini di pace.

Onorevoli senatori, per una verifica di queste considerazioni è diventata di attualità la redazione di un « libro bianco della difesa » così come più volte è stato enunciato in diverse recenti circostanze. Ricordo in propo-

sito gli impegni assunti per tale iniziativa dal Ministro della difesa a conclusione del dibattito sul Bilancio nonchè lo stesso impegno che è stato oggetto di commenti nella significativa riunione che le Commissioni difesa del Senato e della Camera hanno avuto con lo Stato Maggiore dell'Aeronautica all'Accademia Aeronautica di Pozzuoli, non solo, ma le sollecitazioni che più volte sono venute avanti nel corso delle discussioni parlamentari sui singoli provvedimenti legislativi riguardanti le Forze armate.

Il « libro bianco della difesa » quindi costituisce ormai un punto di riferimento che dovrà definire gli indirizzi della politica militare italiana indicandone gli obiettivi del medio e del lungo periodo; dovrà spiegare al Paese definitivamente il perchè delle Forze armate, il ruolo nella società e la loro adesione alla realtà civile e popolare del Paese Accanto alle indicazioni sulla sicurezza dell'Italia, dovrà fornire elementi più certi sulla consistenza e sullo stato dell'apparato militare.

Il libro bianco, che dovrà evidentemente essere oggetto di ampio esame in sede parlamentare, sarà anche elemento di verifica su quello che è stato e che è un punto polemico nei rapporti tra forze armate e società civile nel perseguimento di quell'obiettivo da tutti ormai accettato e che è rappresentato dal superamento dell'immagine dei cosiddetti corpi separati che si è andata formando in Italia.

Emerge da ciò l'esigenza di puntualizzare ancora in questa circostanza il ruolo del Parlamento nei confronti della politica militare italiana; ruolo che pur nel rispetto delle competenze che sono proprie dell'Esecutivo devono vedere esaltata sempre di più la partecipazione delle Commissioni parlamentari della difesa, in particolare, nella elaborazione e nell'attuazione della politica militare italiana e della sua articolazione prima della formazione dei provvedimenti legislativi.

Mai, infatti, come in questo momento, nella storia del nostro Paese i problemi che ancora vogliamo chiamare militari — cioè quelli che, direttamente o indirettamente, riguardano la condizione militare — sono stati oggetto di attenzione critica e di studio interessato da parte dell'opinione pubbilca nelle sue diverse componenti.

L'attenzione e l'interesse sono estesi a tutti gli aspetti delle nostre istituzioni militari, coinvolgendo ad un tempo la funzione e la struttura delle forze, le motivazioni e la base materiale, i collegamenti internazionali ed i rapporti interni, i principi di impiego e la azione di comando, la vita della collettività ed i diritti e doveri dei singoli. Il fatto in sè è assai significativo e ricco di promettenti prospettive non solo sul piano culturale, in quanto indicativo di una società civile più matura e più consapevole, ma anche sul piano pratico per il contributo che può dare alla scelta di soluzioni che corrispondano effettivamente sia alle esigenze sia alle reali possibilità del Paese.

È questa dunque, una fase importante del nostro sviluppo democratico perchè segna l'avvio di un dibattito altamente positivo, le cui finalità riguardano, oltre alla più approfondita conoscenza della nostra organizzazione, anche i vicendevoli rapporti ed i legami fondamentali che devono esistere tra le Forze armate e la società che le esprime.

Politica militare, ruolo del Parlamento e partecipazione del Paese: questa è stata, anche nei dibattiti che hanno sin qui accompagnato il presente disegno di legge, la questione principale sulla quale si è soffermata l'attenzione di tutti. La lamentata non sintonia delle leggi di ristrutturazione con il ruolo partecipativo preventivo del Parlamento; il rapporto della spesa di queste leggi con la situazione economica del Paese; la richiesta puntualizzazione della strategia militare ed altre fondamentali questioni sulle quali non c'è convergenza nell'esame fin qui svolto, hanno riproposto analisi e risposte che possono discendere solo dalla loro collocazione nel più volte richiamato « libro bianco della difesa ».

La recente occasione del dibattito sul bilancio dello Stato di previsione per l'esercizio finanziario 1977; la significativa legge sulle servitù militari sono state altrettanti momenti di dibattito sull'opportunità di questo

appuntamento per una valutazione della politica militare italiana.

Ritengo di dare atto in proposito al Governo ed al Ministro della difesa in particolare di avere tenuto fede agli impegni assunti presentando, come è noto, al Consiglio dei ministri una sua relazione sul « libro bianco della difesa 1977 ».

Con ciò il Ministro ha inteso entrare immediatamente in argomento con una serie di interrogativi sui fini e sulla politica delle forze armate italiane nel quadro del mondo e della società contemporanei; quali sono i loro compiti e in quale misura possono essere assolti; quanto costano al contribuente italiano; come si configura la condizione militare e perciò lo stato e le aspirazioni dei suoi uomini; quali infine sono i problemi di efficienza dei mezzi il cui impiego condiziona l'assolvimento dei compiti. Il fine del libro bianco è appunto di dare una prima risposta a tali non pochi e non semplici interrogativi tenendo conto che il destinatario di essi è sì il responsabile politico ma anche e soprattutto il cittadino al quale deve essere reso conto del modo e delle finalità della politica e della situazione militare italiana.

* * *

Signor Presidente, onorevoli senatori, a conclusione di questa presentazione del disegno di legge n. 452 sull'ammodernamento dei mezzi dell'Aeronautica militare, che ho inteso accompagnare con alcune considerazioni personali e perciò stesso soggettive ed opinabili, desidero, come recita la citata relazione del Ministro della difesa, richiamare il concetto che, nel costante processo di adeguamento delle forze armate alla realtà che le circonda e nell'intima comunanza con il popolo che le esprime — cementata dalle vicende della Resistenza — è dovere del potere politico e dell'organizzazione militare non soltanto rifuggire dall'immobilismo ma ispirare la propria azione al senso del nuovo; purchè questo sforzo di adeguamento sia anche temperato e sorretto dal senso del reale, cioè dalla necessità di preservare in ogni momento una costante e funzionale efficienza delle forze armate al servizio della sicurezza del popolo italiano. Esso aspira infatti, come e più degli altri popoli del mondo, alla pace ed all'obiettivo ideale e finale del disarmo. Ma perchè la pace sia equa e non subìta nella sopraffazione e nella oppressione, e perchè si persegua concretamente una distensione che porti all'auspicato disarmo militare dei popoli, è necessario in questo momento mantenere un equilibrio militare credibile alla cui formazione anche il presente disegno di legge è orientato.

GIUST, *relatore*

PARERE DELLA 5ª COMMISSIONE PERMANENTE

(PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO, PARTECIPAZIONI STATALI)

25 gennaio 1977

La Commissione bilancio e programmazione economica, esaminato il disegno di legge in titolo, comunica di non aver nulla da osservare per quanto di competenza.

CIFARELLI

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Per assicurare l'efficienza operativa dell'aeronautica militare, il Ministro della difesa è autorizzato a predisporre e realizzare il seguente programma:

approvvigionamento di moderni velivoli a livello europeo, secondo gli accordi internazionali stabiliti, col relativo supporto ed armamento, per il necessario rinnovo della linea di volo dell'aeronautica militare;

approvvigionamento di apparati radar di vario tipo e relativo supporto, per il necessario adeguamento della difesa aerea;

approvvigionamento di sistemi missilistici e relativo supporto, per le esigenze della difesa aerea a bassa e a bassissima quota;

approvvigionamento di moderni velivoli per le esigenze delle scuole di volo, con il relativo supporto.

Il programma verrà presentato ad entrambe le Camere dal Ministro della difesa entro sei mesi dall'approvazione della presente legge.

Il Ministro della difesa trasmetterà ogni anno, in allegato allo stato di previsione della spesa del Ministero della difesa, una relazione sullo stato di attuazione della presente legge e del relativo programma di approvvigionamento dei velivoli, degli apparati radar e dei sistemi missilistici nonchè l'elenco delle società e imprese con le quali sono stati stipulati i contratti di cui al successivo articolo 3.

La relazione dovrà anche dare conto dell'attività svolta dal Comitato di cui al successivo articolo 3, con particolare riferimento ai pareri e ai controlli sui progetti esaminati e sui contratti autorizzati.

Art. 2.

Per l'attuazione dei programmi di cui all'articolo precedente, è autorizzato nell'esercizio finanziario 1977 uno stanziamento di 35 miliardi.

Nel suddetto esercizio finanziario, alle eventuali maggiori occorrenze derivanti dall'attuazione dei programmi rispetto allo stanziamento di cui al precedente comma, si potrà provvedere mediante utilizzo di un'aliquota degli stanziamenti dei capitoli 1871 e 4051 dello stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per lo stesso esercizio finanziario, nel limite massimo complessivo di 65 miliardi.

Per l'attuazione dei programmi di cui all'articolo precedente è altresì autorizzato, in ciascuno degli esercizi finanziari dal 1978 al 1986, lo stanziamento di lire 100 miliardi, che potrà essere aumentato, con legge di approvazione del bilancio dello Stato, in relazione allo stato di attuazione del programma.

Nei limiti delle autorizzazioni di spesa di cui al precedente terzo comma, il Ministro della difesa è autorizzato ad assumere impegni a carico degli esercizi 1978 e successivi, ai sensi dell'articolo 49 delle norme sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, approvate con regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, e successive modificazioni.

Art. 3.

Per i progetti e i contratti necessari per l'attuazione del programma di cui all'articolo 1, si applicano le disposizioni dell'articolo 2, terzo comma, della legge 22 marzo 1975, n. 57, reso il parere del Comitato previsto dal predetto terzo comma obbligatorio ma non vincolante e restando il Comitato stesso costituito dal Ministro della difesa o da un Sottosegretario di Stato suo delegato, che lo presiede, da un magistrato del Consiglio di Stato e da un magistrato della Corte dei conti non impegnati in altri incarichi, dal presidente e dal vicepresidente del Consiglio superiore delle forze armate, sezione aeronautica, dai direttori generali delle costruzioni, delle armi e degli armamenti aeronautici e spaziali, degli impianti e dei mezzi per l'assistenza al

volo, per la difesa aerea e per le telecomunicazioni, dal direttore dell'Ufficio centrale allestimenti militari, dal direttore generale della produzione industriale o da un suo delegato, da un ufficiale generale designato dal capo di Stato maggiore dell'aeronautica, da un funzionario del Ministero del tesoro con qualifica non inferiore a dirigente superiore.

Le funzioni di segretario del Comitato sono svolte da un ufficiale designato dal Ministero della difesa coadiuvato da due dipendenti dello stesso Ministero.

I membri del Comitato sono nominati con decreto del Ministro della difesa.

Per la produzione, fornitura e montaggio di apparecchiature di particolare natura specificate nel contratto, la ditta aggiudicataria può avvalersi di imprese specializzate mediante la stipulazione di appositi contratti da sottoporre al preventivo visto del Ministro della difesa.

Art. 4.

È in facoltà dell'Amministrazione militare di apportare, durante l'esecuzione delle commesse, aggiornamenti e varianti alle prescrizioni tecniche ed ai tempi di esecuzione indicati nei contratti di cui al primo comma del precedente articolo 3, secondo le procedure previste dallo stesso articolo.

Detti aggiornamenti e varianti sono fatti constare:

con verbale sottoscritto dalle parti, nelle forme previste dall'articolo 119 del regio decreto 23 maggio 1924, n. 827, qualora non comportino variazioni dell'importo contrattuale;

con atto addizionale, se comportino variazioni dell'importo contrattuale.

Gli eventuali oneri finanziari, derivanti dagli aggiornamenti e dalle varianti di cui al primo comma del presente articolo fanno carico allo stanziamento del capitolo al quale sono imputate le spese del programma.

Art. 5.

Alla copertura dell'onere di lire 35 miliardi derivante dall'attuazione della presente legge nell'esercizio finanziario 1977 si farà fronte con una corrispondente riduzione dello stanziamento del capitolo 6856 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio anzidetto.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le variazioni di bilancio occorrenti per l'attuazione della presente legge.