COMMISSIONE V

DIFESA

LXV.

SEDUTA DI VENERDÌ 26 LUGLIO 1957

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GUERRIERI FILIPPO

INDICE

PAG.

Per un saluto alla Commissione:

BETTINOTTI 641
PRESIDENTE 641

Disegno di legge (*Discussione e approvazione*):

Ordinamento dell'aviazione antisommergibile. (2785) 641
PRESIDENTE 641, 643, 645
DURAND DE LA PENNE, *Relatore* . . . 641
VIOLA 643
GRECO 643, 644
BOSCO, *Sottosegretario di Stato per la difesa* 643, 644
PRIORE 644
PAGLIUCA 644

Votazione segreta:

PRESIDENTE 646

La seduta comincia alle 9,45.

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

(*È approvato*).

Per la nomina del nuovo Presidente della Commissione.

BETTINOTTI. Non ho avuto la possibilità di partecipare alla seduta precedente, che è stata la prima presieduta dall'egregio collega, onorevole Guerrieri, e non ho potuto, quindi, adempiere ad un dovere che ben volentieri compio ora: ringraziare, cioè, vivamente tutti gli egregi e cari colleghi che hanno voluto rivolgermi parole tanto cortesi e gentili, che ricorderò sempre, in occasione della cessazione dal mio incarico: ed augurare buon lavoro al nuovo Presidente ed ai membri della Commissione.

PRESIDENTE. Noi rinnoviamo il nostro più vivo rincrescimento per la chiara volontà espressa dall'onorevole Bettinotti che ha voluto lasciare la presidenza della nostra Commissione ed accogliamo di tutto cuore le espressioni che ci ha rivolto, auspicando per lui ogni bene.

Discussione del disegno di legge: Ordinamento dell'aviazione antisommergibile. (2985).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ordinamento dell'aviazione antisommergibile ».

Il relatore, onorevole Durand de la Penne, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

DURAND DE LA PENNE, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ritengo sia interessante, nello svolgere la relazione che mi è stata affidata, illustrare quegli elementi che meglio possono dimostrare quanto sia, oggi, indispensabile in una Marina moderna l'impiego specializzato di un'aviazione antisommergibile.

Inizierò, quindi, tracciando un breve quadro di quello che è l'attuale impiego dei nuovi sommergibili e, correlativamente, indicando

quali siano i mezzi atti alla difesa da questa arma che, oggi, date le sue peculiari caratteristiche tecniche e tattiche deve essere considerata un'arma completamente nuova rispetto al sommergibile, dirò così, tradizionale, con struttura e impiego, cioè, come li abbiamo visti durante la scorsa guerra.

I sommergibili più moderni e perfezionati, usati durante la recente guerra, potevano raggiungere profondità di 80-120 metri e velocità, in immersione, di poche miglia all'ora. Durante la notte dovevano navigare in superficie per caricare le batterie ed accumulare energia sufficiente per la successiva navigazione in immersione con i motori elettrici.

Con i motori elettrici e con l'aria racchiusa nello scafo e con gli eventuali piccoli rifornimenti di ossigeno, si poteva rimanere in immersione anche 48 ore, vincolando, però, la velocità a 2 miglia all'ora. In caso di emergenza la velocità poteva essere aumentata, ma con una enorme riduzione dell'autonomia, tanto che, praticamente, alla massima velocità di circa 9 miglia, l'autonomia si riduceva da 48 ore a circa un'ora.

Negli ultimi tempi, sui sommergibili tedeschi venne applicata un'apparecchiatura detta *schnorkel*, che permise di navigare in affioramento, cioè con lo scafo praticamente immerso anche di giorno pur avendo a disposizione aria per i motori e per il personale. In caso di attacco o di caccia, il sommergibile doveva immergersi e quindi ritornava nelle condizioni sopra indicate.

Il sommergibile, se immerso e sotto caccia, rilevato e individuato dalle navi di superficie a mezzo di ecogoniometro non aveva alcun mezzo di difesa e doveva cercare di sfuggire all'attacco manovrando lentamente e tentare di salvarsi fidandosi della propria robustezza.

Pareva, quindi, alla fine della guerra, che il sommergibile fosse un'arma superata, visti, soprattutto, i mezzi di ricerca e di attacco (bombe, siluri). Invece, subito dopo la applicazione dei motori atomici e dei motori ad ossigeno, il sommergibile ha completamente cambiato le proprie caratteristiche: può navigare a profondità di 300 metri; può raggiungere in immersione velocità superiori alle 30 miglia; e questi limiti saranno certamente superati. Inoltre, con le nuove apparecchiature di cui viene dotato, il sommergibile può restare in immersione per un periodo di tempo praticamente illimitato, manovrando liberamente e quindi avendo moltissime possibilità per sfuggire agli attacchi delle navi di superficie. Oltre a questo, cosa essenziale oggi, il sommergibile ha delle armi con le quali può battere l'avversario e, quindi, difendersi ed attaccarlo pur essendo sotto caccia. Il sommergibile è tornato quindi ad essere un'arma essenziale per la lotta al traffico marittimo e per di più, potendo avvicinarsi rapidamente ed in immersione alle coste nemiche, ha la possibilità di lanciare missili con teste atomiche contro le città ed i porti nemici.

La necessità di fronteggiare tale minaccia ha determinato tanto l'impiego di mezzi specializzati per la difesa, quanto l'adozione di nuove tattiche. In questo campo si è dimostrato efficace un particolare tipo di velivolo, dotato di speciali apparecchiature ed armi aventi lo scopo di scoprire ed attaccare i sommergibili, sia con azione isolata sia unitamente a navi di superficie attrezzate anch'esse per la lotta contro i sommergibili.

Questo velivolo è piuttosto lento ed idoneo a volare alle basse quote. Oltre alle apparecchiature necessarie per i collegamenti, per ricevere ordini e dare informazioni sulla missione da svolgere, esso ha a bordo i seguenti apparecchi. uno speciale tipo di *radar* che localizza i piccoli bersagli rappresentati dallo *schnorkel* o dal periscopio; speciali boe che, lanciate in vicinanza del punto nel quale si è immerso il sommergibile, permettono di seguirne il percorso subacqueo, e ciò al duplice scopo di attaccarlo con le armi, di cui dirò appresso, e di mantenerne il controllo fino all'arrivo delle navi di superficie; intercettatori radio-*radar* che permettono di individuare le emissioni *radar* e radio dei sommergibili; una apparecchiatura magnetica per individuare e precisare il punto dove si trova il sommergibile immerso, armi eguali o analoghe a quelle adoperate dalle navi (bombe di profondità, siluri che si autoguidano sul sommergibile).

In sintesi, l'azione dei velivoli si svolge su ampie superfici di mare, grazie alla loro velocità, in modo da impedire ai sommergibili di venire in emersione senza essere avvistati. Una volta localizzato il sommergibile, il velivolo lo attacca con le sue armi e poi mantiene il contatto per passarlo alle navi che confluiscono sulla zona e che proseguono nell'attacco.

L'azione di questi velivoli e delle navi si può sviluppare sia nelle vicinanze dei convogli, in modo da impedire ai sommergibili l'attacco alle navi mercantili (ed allora assume la denominazione di scorta diretta) o nelle zone di mare per le quali i sommergibili devono transitare o nelle quali devono

sostare per poter attaccare il traffico marittimo (ed allora assume la denominazione di ricerca e caccia). L'azione delle navi e dei velivoli antisommergibili assume l'aspetto di una caccia silenziosa, diuturna e paziente e tale azione ha probabilità di successo solo se le navi ed i velivoli costituiscono un tutto unico, guidato e condotto da personale che conosca l'impiego dei due mezzi i quali, anche se diversi ed agenti in ambienti diversi, lavorano e tendono ad uno stesso scopo. Occorre, cioè, che l'equipaggio del velivolo A.S. comprenda personale di Marina che possa, al momento opportuno, prendere delle decisioni che saranno tanto più tempestive e utili quanto maggiore sarà la conoscenza e la pratica dell'impiego e della tattica delle navi.

Durante la scorsa guerra sui velivoli dell'aviazione che eseguivano ricognizioni marittime era imbarcato un ufficiale di Marina in qualità di osservatore e non come pilota. La soluzione era ottima in quanto, allora, la manovra dell'aereo non aveva il carattere di immediatezza che deve avere oggi. L'aereo, in conclusione, doveva vedere e segnalare quanto aveva avvistato. Ora, invece, l'aereo A. S. nello stesso istante che, con una delle apparecchiature a sua disposizione rileva o scopre la presenza del sommergibile, deve immediatamente attaccarlo con le proprie armi. Anche la perdita di secondi può essere fatale. Risulta, quindi, evidente la necessità che i comandi dell'apparecchio siano affidati in collaborazione fra un ufficiale dell'aeronautica ed un ufficiale pilota di marina che, per la sua esperienza della vita passata a bordo di navi, è nelle migliori condizioni per prendere immediate decisioni in merito. In base a questa considerazione, e fin dall'epoca della consegna alla Marina italiana, in conto aiuti N.A.T.O., di velivoli antisommergibili da parte degli U.S.A., la Marina italiana inviò presso apposite scuole statunitensi (ove affluivano ed affluiscono ufficiali e specialisti delle altre marine N.A.T.O.) proprio personale da impiegare, appunto, sui velivoli forniti all'Italia.

In attesa della legge ora presentata, il personale di Marina impiegato presso i Gruppi aerei antisom è rimasto, ed è tuttora, privo di un definitivo stato giuridico, con gli inconvenienti che è facile comprendere.

La soluzione concepita dal Consiglio superiore delle Forze armate è attualmente la migliore. Infatti, la Marina può sfruttare le infrastutture dell'Aeronautica ed i mezzi tecnici della stessa, mentre per l'impiego e l'addestramento può dare e dà quelle direttive che sono essenziali e particolari visto il tipo di impiego delle unità aeree.

L'esperienza degli anni scorsi ha confermato la opportunità di questa decisione e ciò è dimostrato – oltre che dai risultati ottenuti – anche dalla perfetta armonia di intendimenti, di decisioni e di cameratismo che regnano sugli aerei e nei Gruppi.

È giusto, quindi, dare a questi giovani piloti e specialisti della Marina, che con i colleghi dell'Aeronautica svolgono con capacità ed entusiamo il loro delicato ed impegnativo compito, il giusto riconoscimento giuridico.

Al fine di ottenere una rapida applicazione della legge, mi permetto di raccomandare alla Commissione ed al Governo che i decreti stabiliti nell'ultimo capoverso dell'articolo 2 e dell'articolo 3, vengano emanati con la massima urgenza e, possibilmente, contemporaneamente alla pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* della presente legge.

Inoltre, per ben chiarire che a bordo di ogni velivolo vi debbono essere sempre un ufficiale di Marina e un pilota dell'Aeronautica, propongo un emendamento all'articolo 1:

« *Al terzo comma alle parole*: Il pilotaggio degli aerei è affidato, *sostituire le altre*: Il pilotaggio di ciascun aereo è affidato ».

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

VIOLA. Il collega Durand de la Penne ha fatto una relazione veramente ammirevole, d'altra parte egli è il più competente in mezzo a noi e non poteva essere che così. Inoltre egli ha vissuto le vicende della guerra attinenti al problema del coordinamento di cui si occupa il disegno di legge che stiamo esaminando. Ha fatto perciò una relazione completa e convincente ed io credo di potere interpretare anche il pensiero dell'onorevole Cuttitta dicendo che il gruppo del partito nazionale monarchico è pienamente favorevole alla approvazione del disegno di legge ed aderisce alla proposta di emendamento fatta dal relatore.

GRECO. Bisogna associarsi con molto calore alle considerazioni espresse dall'onorevole Viola. La questione dell'impiego dei sommergibili è chiara ed evidente, ma vorrei un chiarimento: il collegamento con le altre navi della flotta come avviene? Mi pare che questa sia la prima fase per un coordinamento chiaro e preciso e per evitare i frequenti inconvenienti verificatisi nell'impiego delle navi e degli aerei durante l'ultima guerra.

BOSCO, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Il problema sollevato dall'onorevole

Greco è di carattere generale. In sostanza, l'accordo è stato raggiunto per quanto riguarda questo particolare settore; invece, per quello che concerne i rapporti tra aviazione e marina in generale, ci troviamo di fronte ad un problema delicatissimo. È allo studio – e ci proponiamo di presentarlo al più presto – un disegno di legge che si occuperà della materia.

GRECO. Sono lieto di avere provocato questo chiarimento.

PRIORE. A me sembra che dopo la chiara relazione dell'onorevole Durand de la Penne, la Commissione dovrebbe, senz'altro, approvare questa legge che era veramente attesa dalle Forze armate, perché essa è la prima che, in un particolare settore, coordina, finalmente, due delle nostre Forze armate: Aeronautica e Marina. Come ha giustamente rilevato l'onorevole Greco, il coordinamento è indispensabile e mi sembra che noi della Commissione difesa dobbiamo incoraggiare quanto è possibile quest'opera di fraternità, proprio perché abbiamo sperimentato in passato delle divergenze tra una forza e l'altra e la mancata collaborazione ha certamente influito negativamente sulle operazioni dell'ultima guerra. Dobbiamo far sì che la legge sia presto operante per dare modo al Governo o allo Stato Maggiore di accelerare quanto più possibile lo studio delle norme di collaborazione che ancora debbono essere emanate e che dovranno formare la base per la futura collaborazione tra tutte le Forze armate nella maniera più ampia. Non ho altro da aggiungere e credo di interpretare il pensiero del gruppo, al quale ho l'onore di appartenere, nel dichiarare che voteremo a favore.

BOSCO, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Il rappresentante del Governo deve anzitutto compiacersi con la veramente perspicace relazione dell'onorevole Durand de la Penne, il quale ci ha fatto vedere con evidenza i compiti che spetteranno ai sommergibili ed agli aerei impegnati, soprattutto, nella difesa. Si tenga ben presente che la difesa contro i sommergibili rappresenta un problema vitale perché nella deprecata eventualità di un conflitto sarà compito della Marina assicurare i rifornimenti indispensabili nel quadro della difesa. Come è già stato rilevato è questo un primo esempio, che va sottolineato, del coordinamento che deve regolare organicamente i rapporti tra aviazione e marina e ci auguriamo che questo coordinamento possa concretarsi in modo da comprendere tutti i rapporti tra aviazione e marina. A questo punto mi piace ricordare che il disegno di legge che stiamo esaminando trae ispirazione da una deliberazione del Consiglio Superiore della difesa che è presieduto dalla massima magistratura dello Stato, cioè dal Presidente della Repubblica.

Il Consiglio, nella sessione del 2 agosto 1955, deliberò, appunto, questo coordinamento stretto fra marina e aviazione ispirato ai seguenti principî:

1°) raggruppare il complesso degli aerei, degli equipaggi, dei mezzi e del personale tecnico a terra, specificamente destinati a condurre azioni aeree nella lotta contro i sommergibili, in una aviazione antisommergibile facente parte organicamente dell'aeronautica militare, ma dipendente per l'impiego dalla marina militare:

2°) assicurare a bordo dei velivoli la contemporanea ed operante presenza di una competenza aeronautica e di una competenza navale, entrambe necessarie all'assolvimento della missione aero-navale;

3°) organizzare il comando al vertice in maniera da avere una duplice dipendenza: dallo Stato Maggiore della marina, per l'impiego dei reparti e l'addestramento relativo; dallo Stato Maggiore dell'aeronautica, per il coordinamento delle attività tecniche e logistiche dei reparti stessi.

Con queste precisazioni mi associo all'unanime volontà espressa dalla Commissione di approvare il disegno di legge.

PAGLIUCA. Aderisco senz'altro al disegno di legge, che è eminentemente tecnico. Però leggo nell'articolo 6 che è previsto un onere di 14 milioni e mezzo. Mi sembra una somma esigua.

BOSCO, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Il servizio costa molto di più. Qui si tratta di 14 milioni e mezzo per le indennità che spettano agli ufficiali di marina, ai quali compete, secondo le norme vigenti, l'indennità prevista per gli ufficiali dell'aeronautica. Naturalmente gli stipendi sono a carico di altri capitoli del bilancio.

PAGLIUCA. Se noi non sappiamo il numero dei piloti, se non sappiamo – sia pure approssimativamente – quanto personale sarà destinato a tali servizi, come facciamo a stabilire un onere annuo?

BOSCO, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Quando il relatore invitava il Governo ad emanare quasi contemporaneamente il regolamento, lo ha fatto perché sa che studi sono stati svolti ed abbiamo pronto il materiale per le norme esecutive. In queste norme esecutive è stato considerato il fabbisogno

dei piloti, quindi il fabbisogno delle indennità occorrenti.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame degli articoli.

Il relatore ha proposto un emendamento all'articolo 1, cioè:

« *Al terzo comma, le parole*: Il pilotaggio degli aerei è affidato, *sono sostituite dalle seguenti:* « Il pilotaggio di ciascun aereo è affidato ».

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Do lettura, e successivamente porrò in votazione, dell'articolo 1 comprensivo dell'emendamento testé approvato:

« Il complesso degli aerei e degli equipaggi, dei mezzi e del personale tecnico a terra, specificamente destinati a condurre azioni aeree nella lotta contro i sommergibili, costituisce l'aviazione antisommergibile (Aviazione « Antisom »).

L'aviazione « Antisom » fa parte organicamente dell'Aeronautica militare, ma dipende per l'impiego dalla Marina militare.

I comandanti dei gruppi e delle squadriglie « Antisom » sono ufficiali dei ruoli naviganti dell'Arma aeronautica. Il pilotaggio di ciascun aereo è affidato a ufficiali dei ruoli naviganti dell'Arma aeronautica e ad ufficiali di Marina piloti; le funzioni di primo pilota e il comando dell'aereo sono affidati al più elevato in grado o più anziano di detti ufficiali».

(*È approvato*).

Do lettura degli altri articoli e, se non vi sono emendamenti o osservazioni, li porrò successivamente in votazione:

ART. 2.

Presso lo Stato maggiore della Marina è destinato un ufficiale generale dell'Arma aeronautica, ruolo naviganti normale, in qualità di ispettore dell'aviazione per la Marina.

Egli fa parte dello Stato maggiore della marina per l'impiego dei reparti aerei « Antisom » e l'addestramento relativo. Sovrintende, per conto dello Stato maggiore dell'aeronautica, alle attività tecniche e logistiche degli stessi reparti e relativo addestramento tecnico professionale.

Le attribuzioni dell'ispettore dell'aviazione per la marina sono stabilite con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per la difesa.

(*È approvato*).

ART. 3.

I reparti dell'aviazione « Antisom » sono costituiti:

a) da personale dell'Aeronautica militare,

b) da ufficiali della Marina militare in possesso del brevetto militare di pilota rilasciato dall'Aeronautica militare ed abilitati al pilotaggio dei velivoli « Antisom » in dotazione ai reparti;

c) da ufficiali della Marina militare in possesso del brevetto di osservatore dall'aeroplano;

d) da personale del Corpo equipaggi militari marittimi (C. E. M. M.) delle categorie radaristi e radiotelegrafisti in possesso del brevetto di « specialista aeronautico » rilasciato dall'Aeronautica militare.

Il numero dei piloti, degli osservatori e degli specialisti della Marina militare è stabilito con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro per la difesa, di concerto col Ministro per il tesoro.

(*È approvato*).

ART. 4.

Il generale ispettore dell'aviazione per la Marina e il personale di cui sono costituiti i reparti dell'aviazione « Antisom » sono compresi negli organici delle rispettive Armi o Corpi.

(*È approvato*).

ART. 5.

Agli ufficiali della Marina militare piloti, e ai sottufficiali, graduati e comuni della Marina militare in possesso del brevetto di specialista aeronautico, in servizio presso i gruppi aerei « Antisom », spettano rispettivamente la indennità mensile normale di aeronavigazione e l'indennità mensile di volo previste per gli ufficiali dell'Arma aeronautica, ruolo naviganti, e per gli specialisti dell'Aeronautica militare dal decreto-legge 20 luglio 1934, n. 1302, convertito, con modificazioni, nella legge 4 aprile 1935, n. 808, quale risulta successivamente modificata.

Le suddette indennità sono corrisposte con l'osservanza delle condizioni e modalità stabilite dalle citate disposizioni e non sono

cumulabili con gli assegni di cui al regolamento approvato con regio decreto 15 luglio 1938, n. 1156, e successive modificazioni.

Al personale della Marina militare indicato nel primo comma sono estese le norme che regolano l'attività di volo del personale dell'Aeronautica militare.

(È approvato).

ART. 6.

L'onere annuo di lire 14.500.000 derivante dall'attuazione della presente legge graverà sul capitolo n. 59 dello stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per l'esercizio 1956-57 e capitoli corrispondenti degli esercizi successivi.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella odierna seduta.

(*Segue la votazione*).

Comunico l'esito della votazione segreta del disegno di legge:

« Ordinamento dell'aviazione antisommergibile » (2985):

Presenti e votanti 40
Maggioranza 21
Voti favorevoli . . . 40
Voti contrari 0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Angelini Ludovico, Baccelli, Baltaro, Bardini, Baresi, Barontini, Beltrame, Bettinotti, Biasutti, Boldrini, Bonomelli, Buffone, Cavallari Nerino, Cavalli, Clocchiatti, Codacci Pisanelli, Corona Giacomo, Cuttitta, Durand de la Penne, Foresi, Galli, Ghidetti, Gorini, Greco, Guadalupi, Guerrieri Filippo, Lenoci, Martino Edoardo, Masini, Negrari, Nenni Giuliana, Pagliuca, Pajetta Giuliano, Priore, Saccenti, Stucchi, Tolloy, Vigo, Villa e Viola.

La seduta termina alle 10,30.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI