STORIA E LETTERATURA

Temi di ricerca

CENTO ANNI DI AERONAUTICA

Gen. Isp. Capo Basilio Di Martino

*

Un evento come i cento anni di una Forza Armata sfugge alle facili catalogazioni che potrebbero e forse vorrebbero relegarlo tra le ricorrenze di varia natura delle quali sono pieni i calendari. Il caso del Centenario dell'Aeronautica Militare si colloca in un'altra dimensione, proprio perché si tratta di una Forza Armata, di un'organizzazione che è l'espressione delle capacità di una Nazione e uno degli strumenti con cui questa ha forgiato la sua storia, difende il suo presente e costruisce il suo futuro. Questi cento anni vissuti al servizio dell'Italia, nel contesto di una continua osmosi con il popolo italiano da cui trae le sue energie vitali e per il quale opera quotidianamente nel segno di un dovere serenamente accettato, sono un susseguirsi di vicende nelle quali, accanto al tema del Dovere, comune a quanti portano sul bavero le stellette, è possibile identificare alcuni elementi di riferimento rimasti immutati nel tempo al variare dei volti, delle uniformi e dei mezzi. Riflettere sul Centenario permette di identificarli e di comprendere quindi l'intima essenza dell'Aeronautica Militare. Per farlo è opportuno andare più indietro di quel fatidico 28 marzo 1923.

La storia del volo ha convenzionalmente inizio il 17 dicembre 1903, ma quanto accadde quel giorno non ebbe conseguenze immediate e forse non ne avrebbe avute affatto se di lì a non molto non si fosse verificata una straordinaria combinazione di eventi. L'anno da segnare negli annali è il 1909, quando l'aeroplano superò la dimensione dell'attrazione da fiera e della curiosità scientifica dimostrando di poter coprire distanze di decine di chilometri superando colline, corsi d'acqua e bracci di mare. Una tale capacità, messa in evidenza dalla traversata della Manica portata a termine da Louis Blériot il 25 luglio, fu ribadita dalle imprese compiute un mese dopo dai partecipanti alla Grande Semaine d'Aviation de la Champagne e in settembre dai protagonisti del circuito aereo di Brescia. Tutto questo non poteva non richiamare l'attenzione degli stati maggiori. Il mezzo aereo prometteva di soddisfare in modo tempestivo le esigenze informative dei comandi attraverso l'osservazione dall'alto, ed ulteriori sviluppi, collegati ad un eventuale impiego di carattere offensivo, erano certamente possibili. Le nuove realizzazioni in campo aeronautico cominciarono così ad essere mirate al soddisfacimento di requisiti che, dettati in misura crescente dai militari, se da un lato enfatizzavano caratteristiche quali la velocità, la quota di tangenza, la capacità di carico, dall'altro sottolineavano aspetti quali l'affidabilità, la robustezza, la stabilità, la semplicità di pilotaggio. Venivano così gettate le basi per una "militarizzazione" del mezzo aereo nel segno di rapporti sempre

Fig. 1 Settimana dell'aviazione nello Champagne (1909)

più stretti tra gli ambienti militari e la nascente industria aeronautica, che del resto aveva negli eserciti e nelle marine la sola possibile fonte di finanziamenti.

Tra il 1911 e il 1912 le operazioni del Regio Esercito in Tripolitania e Cirenaica ribadirono il potenziale del mezzo aereo il cui impiego ebbe però un carattere ancora in larga parte sperimentale, lasciando tra l'altro irrisolto il confronto tra il dirigibile e l'aeroplano. Il successivo conflitto mondiale impresse una fortissima accelerazione a questo processo nel segno di una generale evoluzione non solo e non tanto degli armamenti quanto dell'organizzazione, delle procedure e dei metodi, che caratterizza gli eserciti in campo come "learning organizations", secondo un'efficace espressione britannica.[1] La Grande Guerra individua criteri e modalità d'impiego del mezzo aereo e crea le premesse per la nascita di un'aeronautica militare come forza armata indipendente nell'ambito di un processo fondato su elaborazioni concettuali che nel tempo hanno mantenuto intatta la loro validità. L'analisi storica non ha dedicato molto spazio a questo aspetto e quando lo ha fatto ne ha spesso dato una visione parziale, soffermandosi su temi come quello degli assi della caccia o dell'evoluzione tecnica delle macchine, spesso senza cogliere la complessità e l'attualità del problema, prima di tutto concettuale e culturale, posto dal concretizzarsi dell'antico sogno del volo. Se non ci si lascia abbagliare da miti che molto devono alla propaganda del tempo, primo fra tutti quello dei cavalieri del cielo, e da visioni preconcette che non reggono ad una serie analisi, come la presunta scarsa attenzione per l'aviazione dei comandi, non è difficile comprendere che quel lungo conflitto ha visto la nascita del concetto di potere aereo, portando le nazioni in guerra a darne un'interpretazione che, anche quando vedeva predominare l'integrazione con le forze di superficie, ne esprimeva la *"capacità di proiettare potenza o influenza attraverso l'uso dell'aria o dello spazio per conseguire obiettivi strategici, operativi o tattici"*.[2]

Non si parlava più di volo come categoria astratta, ma più concretamente di operazioni che sfruttavano le caratteristiche peculiari del mezzo aereo, quota, velocità, raggio d'azione, flessibilità, per proiettare i loro effetti a tutti i livelli del conflitto nel quadro di un "campaign plan". Tutto questo emerge chiaramente dalla lettura degli ordini di operazione delle offensive lanciate dall'Intesa nella fase finale del conflitto, ad Amiens nell'agosto del 1918, a St. Mihiel in settembre, sul Piave in

[1] Richard Bryson, The Once and Future Army, in "Look to your front. Studies in the First World War", British Commission for Military History, 1999, pp. 25-62.
[2]Meilinger P. S., Il decalogo del potere aereo, Quaderni della Rivista Aeronautica, 4/2009.

ottobre, dove l'impiego delle forze aeree è concepito con modalità che, a livello concettuale, sono tuttora meritevoli di attenzione. La dimensione autenticamente aeroterrestre di queste operazioni rappresenta il punto d'arrivo di un processo evolutivo iniziato nell'agosto del 1914, con l'impiego dei velivoli in compiti di ricognizione a largo raggio nel quadro di un conflitto che per qualche settimana sarebbe stato ancora guerra di manovra. Con l'imporsi dei fronti trincerati era venuto il momento dello studio capillare della sistemazione difensiva avversaria, delle missioni di aggiustamento del tiro a vantaggio dell'artiglieria ed era nata la specialità della caccia, con il fine ultimo di impedire il passo ai ricognitori avversari e garantire libertà di manovra ai propri, mentre le prime azioni di bombardamento, per quanto velleitarie, cominciavano a dare concretezza alle visioni più ardite dell'impiego del mezzo aereo. Ben presto si delinea il contrasto tra due diversi modi di intenderlo: da un lato quello del soldato, che chiede di poterne disporre quando e dove ne ha bisogno, da cui l'idea di una componente aerea organicamente inquadrata nelle grandi unità terrestri, dall'altro quello dell'aviatore, che intende sfruttarne le caratteristiche per ottenere risultati decisivi, anche se non immediatamente visibili sulla linea del fronte, e per questo rivendica autonomia d'azione, la cui manifestazione più evidente fu la creazione di una componente da bombardamento da impiegare a livello operativo e strategico.

Nel caso dell'aviazione italiana, nell'ultimo anno della Grande Guerra siamo in presenza di uno strumento ben bilanciato nel quale la numerosa componente da ricognizione e da osservazione, essenziale in una guerra di posizione ai fini di una ricostruzione puntuale del sistema difensivo avversario e della direzione del tiro dell'artiglieria, era sostenuta da una componente da caccia in grado di acquisire e mantenere il livello desiderato di superiorità aerea ed affiancata da una componente da bombardamento che, per quanto mai troppo numerosa, aveva dimostrato di poter colpire in profondità nel territorio avversario. Parlare di specialità può però essere riduttivo ed è forse più corretto parlare di tipologie di operazioni, con risultati sorprendenti. Contro aviazione, interdizione, appoggio aereo ravvicinato e anche missioni che oggi classificheremo come ISTAR (Intelligence, Surveillance, Target Acquisition, Reconnaissance) e guerra psicologica: tutte le possibili manifestazioni del potere aereo erano già concettualmente definite, così come la necessità di un sistema di comando e controllo idoneo a tradurre in atto il principio della pianificazione centralizzata in cui si rifletteva quello più generale dell'unicità di comando.

Al tempo stesso sui campi d'aviazione, insieme a una visione sempre più chiara dell'ampio spettro di capacità che il mezzo aereo era in grado di offrire, nasceva e si consolidava un'identità aeronautica alimentata dalla consapevolezza di una specifica "competenza ambientale", dalla consapevolezza cioè che il potere aereo richiede ed impone un particolare approccio comportamentale e concettuale. A rafforzare una tale identità contribuì l'emergere di una dimensione strategica destinata ad alimentare il dibattito dottrinale e a dare la spinta decisiva per la trasformazione dell'arma aerea in forza armata indipendente, nonostante proprio nella specialità del bombardamento, che di questa dimensione doveva essere la

manifestazione, fosse più evidente la distanza tra le elaborazioni concettuali e quanto poteva offrire la tecnologia.

Fig. 2 Ernesto La Polla (1872-1951)

A livello dei singoli l'identità aeronautica si traduce in un particolare approccio mentale che ha i suoi tratti salienti in un marcato individualismo ed in un forte decisionismo, dettato dalla necessità di agire con immediatezza in un contesto che è sempre ad elevata dinamica e dall'orizzonte temporale limitato, nonché nella rilevanza della dimensione tecnologica, una rilevanza tipica della cultura aeronautica ed imposta dalla centralità stessa del mezzo tecnico.[3] Queste caratteristiche, inizialmente proprie dei soli piloti, si sono progressivamente estese al resto degli equipaggi di volo ed al personale di terra, ed erano già evidenti nel gennaio del 1916, quando il comandante del III Gruppo Aeroplani, l'allora maggiore Ernesto La Polla,[4] ritenne di dover puntualizzare alcuni concetti di impiego ponendo limiti precisi alla libertà d'azione dei singoli.[5] L'individualismo dei singoli, alimentato da *"quell'illimitato senso di libertà che la condotta di una macchina aerea ispira"*, non poteva e non doveva compromettere il raggiungimento del fine comune, e la più stretta disciplina di volo veniva ad essere premessa indispensabile per l'efficacia dell'azione.

Nei cieli della Grande Guerra vengono quindi concepiti i concetti e le teorie che hanno guidato lo sviluppo dell'aviazione mantenendo intatta la loro validità nel tempo e contribuendo alla costruzione di un'identità fondata su una particolare cultura organizzativa e su una specifica competenza ambientale. Una tale competenza, depurata da eccessi di individualismo e di autoreferenzialità, deve essere costantemente tradotta in termini non solo tecnici e organizzativi ma anche dottrinali, soprattutto quando la dimensione aeronautica stenta ad affermarsi come tale. Al riguardo è opportuno ricordare che una dottrina richiede una continua riflessione per utilizzare al meglio le lezioni della storia e le opportunità del presente, intendendo

[3] Stefano Panato, Ragionando e divagando di potere aereo, Aeronautica, 2/2017, pp. 4-8.

[4] Nato a Matera nel 1872, Ernesto La Polla, ufficiale di carriera dei bersaglieri, aveva preso il brevetto di pilota nel 1913, con il grado di capitano. Prima di assumere alla fine del 1915 il comando del III Gruppo Aeroplani era stato addetto al Comando Aeronautica Aviatori. Promosso maggiore, mantenne l'incarico di comandante di gruppo fino all'aprile del 1917, quando fu posto a capo del Raggruppamento Squadriglie da Bombardamento. Nel gennaio del 1918, con il grado di tenente colonnello, gli fu affidato il Comando di Aeronautica del Comando Supremo, poi Comando Aeronautica a Disposizione, dove continuò ad essere un punto di riferimento per l'impiego dei velivoli da bombardamento. Decorato di medaglia d'argento al valor militare e insignito dell'ordine militare di Savoia, lasciò il servizio nel dopoguerra, continuando ad operare nel settore dell'aviazione civile, e morì a Roma nel 1951.

[5] Comando 3° Gruppo Squadriglie Aviatori, Impiego del velivolo, n. 21 Riservatissimo del 12 gennaio 1916.

con questo il prodotto del progresso tecnologico. La sua importanza discende dal fatto che individua le direttrici di sviluppo dello strumento operativo, fissa il contesto in cui dovranno maturare nuovi criteri di impiego e stabilisce come dovrà essere condotto l'addestramento, tre aspetti che nel loro insieme determinano il tipo di risposta che l'organizzazione sarà in grado di offrire nel momento del bisogno. È quindi qualcosa di più profondo del risultato dell'analisi dei conflitti del passato integrata da un apprezzamento di quanto può offrire la tecnologia e investe l'essenza stessa di un'organizzazione definendone la dimensione culturale e concretizzandone la competenza ambientale.

Fig. 3 Giulio Douhet (1869-1930)

La Regia Aeronautica tardò a prendere in considerazione il problema della costruzione di una dottrina e quando cominciò a farlo, all'inizio del "settennato" di Balbo, lo fece in modo meno strutturato e con l'obiettivo di esaltare il ruolo dell'arma aerea nel rapporto con esercito e marina al fine ultimo di garantirne l'indipendenza faticosamente conquistata. La visione imperante era quella che, nel proporre una decisa rottura con gli schemi tradizionali nel segno della modernità e dell'innovazione, si rifaceva al pensiero del generale Giulio Douhet, visione che proprio in quegli anni giungeva alla piena maturità.[6] Il rapporto tra la Rivista Aeronautica e Douhet, un rapporto destinato a diventare molto intenso nel quadro di un dibattito interno ed esterno alla Forza Armata che favorì una migliore comprensione della sua teoria della guerra, nacque nel dicembre del 1927, con un primo articolo significativamente intitolato *L'Armata Aerea*, e si sarebbe protratto fino al 1930, con la pubblicazione a poche settimane dalla sua morte del saggio *La guerra del 19…* . Da parte della Regia Aeronautica non vi fu però alcun tentativo di tradurre il tutto in una pubblicazione ufficiale, al di là delle affermazioni di facciata che ne ribadivano la centralità. Le tesi "douhetiane", che rimanevano alla base dell'idea dell'unità organica delle forze aeree, furono però oggetto delle grandi manovre del 1931, le prime ed anche le sole nelle quali si cercò di dimostrarne la validità.

Allo scoppio della Seconda Guerra Mondiale l'impostazione prevalente aveva finito col delineare una strategia di tipo "continentale", per la quale gli obiettivi da battere erano i centri demografici e industriali, mentre la realtà del conflitto già nell'estate del 1940 avrebbe richiesto una strategia di tipo "mediterraneo" e un impiego in prevalenza contro forze. I mezzi a disposizione, anche a causa dei limiti

[6] Basilio Di Martino, Una storia incompiuta. Potere aereo e dottrina d'impiego in Italia dal 1923 ad oggi, in "Airpower in 20th Century. Doctrines and Employments. National Experiences", Commissione Internazionale di Storia Militare, 2011, pp. 181-206.

dell'industria nazionale, erano peraltro inadeguati tanto per l'una che per l'altra ipotesi di impiego. Dal punto di vista dell'identità aeronautica il periodo tra le due guerre fu invece un periodo di consolidamento e di crescita, grazie ai successi ottenuti dagli aviatori italiani nelle competizioni e nelle manifestazioni aeree di quegli anni ed alla buona prova fornita dalla Regia Aeronautica in Etiopia ed in Spagna. Particolarmente importanti a tal riguardo furono i sette anni nei quali, a partire dal novembre del 1926, le sorti della Forza Armata furono affidate ad Italo Balbo, prima in veste di Sottosegretario di Stato e poi, dal 1929, di Ministro dell'Aeronautica. Il suo predecessore, il generale dell'esercito Alberto Bonzani,[7] aveva dato alla Regia Aeronautica una solida struttura di base e un ordinamento che, nello stabilire la composizione ed i compiti della cosiddetta armata aerea e delle aviazioni dell'esercito e della marina, cercava di fare chiarezza in una situazione terreno di scontro tra visioni contrapposte. Balbo andò ben oltre con l'obiettivo di dare all'aeronautica non solo un'anima, sforzandosi di alimentarne e cementarne lo spirito di corpo, ma anche una convinta ragion d'essere, attraverso lo strumento delle crociere collettive e l'affermazione di una visione del potere aereo di cui queste imprese venivano ad essere una prima manifestazione. L'esaltazione degli aspetti tecnici ed organizzativi schiudeva infatti una dimensione che travalicava quella dell'eroismo solitario per dare concretezza al concetto di massa ed alla capacità di proiettarla a grande distanza.

Competenza ambientale ed identità aeronautica, due concetti strettamente collegati, continuano però ad alimentarsi anche attraverso il mito romantico del cavaliere alato, del virtuoso del volo che proprio in quegli anni trova la sua massima espressione nella figura del pilota da caccia, una figura che più di ogni altra si impone nell'immaginario collettivo grazie anche alle numerose manifestazioni aeree che vedono come protagonisti i reparti della specialità. La memorialistica del tempo è illuminante nel sottolineare la centralità dell'addestramento all'acrobazia funzionale al duello individuale, e nell'evidenziare come il resto della preparazione fosse finalizzato a perfezionare la pratica del volo in formazione, una delle eccellenze della Regia Aeronautica, mentre l'addestramento al tiro si concretizzava in passaggi a fuoco in poligono contro palloncini vincolati a terra, una soluzione studiata per permettere al pilota di acquisire una buona padronanza delle armi piuttosto che per consentirgli un serio confronto con le problematiche del tiro aria-aria.[8] In un tal contesto non si poteva certo parlare di tattica del combattimento aereo e tutto si riduceva alla capacità del singolo di padroneggiare la macchina ed ottenerne il

[7] Alberto Bonzani (Rimini 1872 – Bologna 1935), aveva preso parte alla campagna di Libia e alla Grande Guerra meritandosi una medaglia d'argento al valor militare. Promosso generale di divisione nel 1923, il 10 luglio 1924 era stato designato da Mussolini quale vicecommissario al Commissariato per l'Aeronautica, carica che avrebbe ricoperto fino al 14 gennaio 1925 quando con la creazione del Ministero dell'Aeronautica assunse la carica di Sottosegretario di Stato abbinata a quella di Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, che mantenne fino al 6 novembre 1926. Senatore del Regno dal maggio del 1926, fu poi Capo di Stato Maggiore dell'Esercito dal 4 febbraio 1929 al 1° ottobre 1934.

[8] Joseph Vincent Patriarca, *Un americano a Gorizia. Diario di un pilota del 4° Stormo*, Vol. I (1931-1937), Associazione Culturale 4° Stormo, Gorizia, 2006, pp. 71-74.

massimo, lasciando sullo sfondo anche quelle lezioni che potevano trarsi dall'esperienza della Grande Guerra. Anche riguardo all'organizzazione della difesa aerea non si era andati molto oltre lo stato di cose esistente nel 1918, e se possibile si erano fatti dei passi indietro in termini di strutture integrate di comando e controllo, con un eccesso di fiducia nelle possibilità dell'artiglieria contraerea e soprattutto nell'efficacia preventiva delle operazioni di controaviazione, in linea con una visione prettamente offensiva dell'impiego del mezzo aereo. A rendere le cose ancora più difficili era la mancanza di serie prospettive nel settore dei sensori di scoperta, dati i ritardi che si avevano nello sviluppo di una capacità radar nazionale, ed in un tale contesto l'orgogliosa affermazione di un'identità aeronautica e la forte consapevolezza di una specifica competenza ambientale non potevano bastare a superare carenze di natura tecnologica, organizzativa ed anche dottrinale.

Questa consapevolezza, ulteriormente rafforzata dalle dimostrazioni di coraggio e dedizione al dovere fornite, si dimostrò tuttavia quanto mai necessaria dopo la tragica conclusione del conflitto. Nell'immediato dopoguerra infatti l'Aeronautica Militare non aveva neppure la certezza di poter conservare la propria autonomia dal momento che non poche voci ne proponevano lo scioglimento, con il conseguente ritorno alla situazione esistente prima del 28 marzo 1923, ritenendo che soltanto in questo modo le forze di superficie avrebbero potuto contare sull'indispensabile supporto aereo.[9] Per contrastare queste pressioni l'allora capo di stato maggiore, generale di squadra aerea Mario Aimone Cat, mentre provvedeva alla ristrutturazione della forza armata in funzione del nuovo quadro politico ed economico, sostenne la valorizzazione del contributo della Regia Aeronautica allo sforzo bellico, non perdendo poi occasione per ribadire la necessità che all'Italia fosse concesso di mantenere un'aviazione adeguata al dettato dell'articolo 51 del trattato di San Francisco del 26 giugno 1945, istitutivo dell'Organizzazione delle Nazioni Unite, in grado cioè di concorrere alla difesa del territorio nazionale in attesa dell'intervento della comunità internazionale contro un eventuale aggressore.

Dopo l'adesione all'Alleanza Atlantica, svanite le ipotesi di impiego strategico, incompatibili sia con la configurazione dello strumento sia con il nuovo scenario internazionale e con la collocazione che vi aveva l'Italia, la dottrina d'impiego delle forze aeree si identificava con la dottrina aerotattica sviluppata in ambito NATO. In un contesto in cui ogni sforzo era indirizzato a padroneggiare tattiche e procedure dettate dalle regolamentazioni codificate in seno all'Alleanza Atlantica non c'era spazio per elaborazioni autonome, mentre gli sviluppi della tecnologia aeronautica ed il prepotente irrompere sulla scena dell'elettronica, rendendo finalmente disponibili soluzioni efficaci nel campo dei sensori e dei sistemi di riporto, contribuivano a connotare ulteriormente in senso tecnico quella che dal 1946 era diventata l'Aeronautica Militare.

Nella seconda metà degli anni Cinquanta, intanto, il concretizzarsi dei progetti missilistici avviati nell'immediato dopoguerra sia negli Stati Uniti che in Unione

[9] Sebastiano Licheri, L'aeronautica italiana all'indomani della Liberazione, in "L'Italia in guerra. Il sesto anno (1945)", Commissione Italiana di Storia Militare, Roma, 1996, pp. 435-454.

Sovietica, e l'inatteso delinearsi di un vantaggio capacitivo a favore di Mosca con la messa in orbita del primo satellite artificiale nell'ottobre del 1957, acceleravano quella corsa allo spazio destinata ad avere un'immediata ricaduta in termini di capacità militari, con la disponibilità di nuovi vettori per le armi nucleari. Il missile inoltre dava nuova concretezza alla difesa contraerea, affiancando prima e rimpiazzando poi l'artiglieria. Questo processo, dopo aver interessato il territorio statunitense, vide la creazione sul territorio dei partner europei della NATO di "cinture" missilistiche a protezione delle aree più sensibili ed a sbarramento delle più probabili vie di penetrazione dei velivoli del Patto di Varsavia. Il sistema d'arma Nike Hercules con i suoi contenuti tecnologici contribuì a far fare all'Aeronautica Militare un deciso salto di qualità, assecondando la spinta data dall'introduzione in linea del velivolo F-104 e gettando le basi per l'ulteriore evoluzione che si sarebbe concretizzata negli anni '80 con i velivoli Tornado e AMX. Nello stesso periodo, durante la breve stagione della 36ª Aerobrigata da Interdizione Strategica sviluppatasi tra il 1960 ed il 1963, l'Aeronautica Militare ebbe modo di venire a contatto anche con la capacità offensiva assicurata dalle nuove tecnologie, grazie all'abbinamento tra il vettore missilistico e l'arma nucleare. La cancellazione del programma Jupiter nell'ambito degli accordi che portarono a soluzione la crisi di Cuba dell'ottobre del 1962 fece svanire qualunque prospettiva di stampo "douhettiano" ma quell'esperienza fu tutt'altro che effimera. Il programma Jupiter, infatti, insieme al programma Nike, con il costruire le indispensabili competenze tecniche, creò le premesse per il progetto San Marco e per un accesso "nazionale" allo spazio. All'Aeronautica Militare quei tre anni aprirono un nuovo scenario che ne proiettava la competenza ambientale oltre i limiti dell'atmosfera e in prospettiva avrebbe portato a parlare di potere aerospaziale.

Gli eventi epocali che hanno segnato il passaggio dagli anni Ottanta agli anni Novanta hanno alterato il quadro internazionale costruitosi a partire dal 1945. Le guerre degli anni Novanta, con l'importante eccezione delle operazioni in Somalia che hanno caratteristiche più simili alle operazioni di contro-insurrezione del decennio successivo, vedono tutte un impiego prevalente del potere aereo nella fase guerreggiata, potere aereo che continua poi a svolgere un essenziale ruolo di supporto nella successiva fase di stabilizzazione, destinata a protrarsi ben più a lungo. Gli strumenti utilizzati, sia dal punto di vista della dottrina, da cui discende l'addestramento, sia dal punto di vista dei mezzi, sono ancora quelli concepiti e realizzati durante la Guerra Fredda, che non tardano a dimostrarsi inadeguati. L'esercizio del potere aereo a livello tattico viene quindi ridisegnato sulla base delle lezioni della Guerra del Golfo anche per quanto riguarda procedure e mezzi. Accantonati i profili di attacco a bassa quota, che tante perdite avevano causato alle forze aeree della coalizione nei primi giorni di Desert Storm, incluso il Tornado del maggiore pilota Gianmarco Bellini e del capitano navigatore Maurizio Cocciolone abbattuto sul Kuwait nella notte sul 18 gennaio 1991, si sviluppano profili di attacco a media-alta quota e si punta sull'armamento di precisione, sui missili antiradiazione, sui dispositivi di visione notturna, sulla capacità di rifornimento in volo. L'esigenza di adeguare lo strumento militare alla nuova una realtà impone anche una rivisitazione

degli ordinamenti che da un'impostazione «territoriale» passano a un'impostazione «funzionale». Per quanto riguarda l'Aeronautica Militare escono di scena i comandi regione aerea, che fino ad allora avevano esercitato funzioni di "comando pieno" sui comandi e sugli enti dislocati nel territorio di loro competenza, e gli ispettorati, deputati a svolgere funzioni logistiche, e vengono istituiti comandi funzionali, competenti per la formazione del personale e per l'approntamento, il supporto logistico e l'impiego delle forze.

Lo spazio, con le possibilità che poteva offrire come fattore abilitante delle operazioni militari, tornò a sua volta di attualità con il programma SICRAL, Satellite Italiano per Comunicazioni Riservate e Allarme, gestito dall'Aeronautica Militare e finalizzato dal punto di vista tecnico-amministrativo dall'allora Direzione Generale delle Costruzioni e degli Armamenti Aeronautici e Spaziali, e la partecipazione al programma a guida francese Helios, imperniato sui due satelliti ottici per telerilevamento, Helios IA ed Helios IB, messi in orbita nel 1995 e nel 1999. Il lancio del SICRAL dal poligono di Kourou nella Guyana Francese, avvenuto il 7 febbraio 2001, e contestualmente l'attivazione delle complesse strutture del suo segmento di terra e di quello del sistema Helios, schiusero all'Aeronautica Militare, e più in generale alle Forze Armate, una nuova dimensione dello spazio, che, insieme agli sviluppi nel campo dell'informatica, era destinata ad avere un forte impatto su ciò che una volta si definiva semplicemente "Comando e Controllo", contribuendo in misura determinante a creare la capacità di raccogliere, elaborare e distribuire un volume di informazioni in precedenza inimmaginabile e di farlo in tempo reale, vale a dire in tempo utile per incidere sullo sviluppo del processo.

Se si accetta l'interpretazione dell'agire umano come il ciclico succedersi delle quattro fasi di osservazione, orientamento, decisione e azione, in inglese Observe, Orient, Decide, Act (OODA), ne deriva che una qualunque situazione di conflitto può essere descritta come una competizione tra due di tali cicli, nella quale è destinato a vincere quello che viene chiuso più in fretta e in maniera più imprevedibile. L'effetto delle innovazioni nel campo del "Comando e Controllo", come è stato qui definito, è proprio quello di facilitare la chiusura del ciclo OODA, altrimenti noto come ciclo di Boyd, dal nome di John Boyd, il colonnello dell'USAF che per primo lo teorizzò, e di permettere allo stesso tempo di percorrerlo senza schematismi e adattandosi alla situazione più in fretta dell'avversario. A determinare questo risultato intervengono certo anche altri fattori, primo fra tutti la capacità di rinnovarsi e di sorprendere, ma rimane fondamentale una conoscenza della situazione e delle mosse dell'avversario tale da permettere di individuarne e sfruttarne i punti deboli. Chi si trova in queste condizioni è in grado di afferrare e mantenere l'iniziativa, anticipando costantemente il suo antagonista fino a spingerlo fuori dalla sua situazione di equilibrio precludendogli qualunque possibilità di sviluppare una reazione efficace.

Il potere aereo, anche attraverso la capacità di proiettarsi oltre i limiti dell'atmosfera riconfigurandosi come potere aerospaziale, è in tal senso decisivo ed è in questo contesto che si inserisce l'entrata in linea degli aeromobili a pilotaggio remoto e di sistemi d'arma come l'F-2000 e più ancora come l'F-35 e il CAEW, in

grado di concretizzare al massimo grado il concetto di "situation awareness" portando a interpretare il potere aereo non più secondo il paradigma della potenza di fuoco ma secondo il paradigma del dominio dell'informazione. Grazie all'acquisizione di queste capacità l'Aeronautica Militare è oggi in grado di recitare un ruolo di primo piano nei molteplici contesti internazionali che la vedono quotidianamente impegnata. La disponibilità di mezzi allo stato dell'arte, pur di fondamentale importanza, non sarebbe però sufficiente senza la passione e il senso del dovere di quanti nel vestire l'uniforme azzurra fondano la loro azione su tre irrinunciabili elementi di riferimento: l'identità aeronautica, la competenza tecnica e lo spirito di squadra. Sono questi i tre elementi che una rapida riflessione permette di identificare come il filo conduttore di cento anni di storia e al tempo stesso come le linee guida lungo le quali proseguire il cammino.

Il Generale Ispettore Capo Basilio Di Martino, presidente del Comitato Centenario dell'Aeronautica Militare, è nato a Roma nel 1957 ed è entrato nell'Accademia Aeronautica nel 1975 con il corso Rostro 2°. Ha prestato servizio presso il Reparto Sperimentale Volo, lo Stato Maggiore Aeronautica, il Centro Alti Studi della Difesa, il Comando Logistico dell'Aeronautica Militare ed è stato a capo della Direzione Informatica, Telematica e Tecnologie Avanzate e della Direzione degli Armamenti Aeronautici e per l'Aeronavigabilità, nonché Capo del Corpo del Genio Aeronautico. Ha all'attivo numerose pubblicazioni di storia militare e aeronautica.