

# SENATO DELLA REPUBBLICA

— XII LEGISLATURA —

N. 880

## DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore CASILLO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 21 SETTEMBRE 1994

---

Modifiche alla legge 4 luglio 1985, n. 353, recante «Introduzione della specialità di navigatore militare nel ruolo normale degli ufficiali naviganti in servizio permanente effettivo dell'Arma aeronautica»

---

ONOREVOLI SENATORI. - Con l'entrata in attività del velivolo *Tornado* nelle linee di volo dell'Aeronautica militare si pose il problema della introduzione della specialità di navigatore militare nel ruolo degli ufficiali naviganti in servizio permanente effettivo dell'Aeronautica militare.

La ricerca di una soluzione a tale problematica portò all'approvazione della legge 4 luglio 1985, n. 353, ed alla necessità di bandire annualmente, a partire dal 1986, concorsi per l'ammissione all'Accademia aeronautica di un congruo numero di allievi ufficiali navigatori del ruolo naviganti normale. Di conseguenza, il ruolo naviganti, che fin dalla fondazione della Forza armata era composto solo dalla categoria piloti, si arricchì di una nuova specialità della cui fisionomia non si aveva alcuna precedente esperienza al punto che si dovettero prendere a modello le soluzioni adottate da altri Paesi con una consolidata esperienza in quel particolare settore.

La legge n. 353 del 1985, pur prevedendo che gli ufficiali dell'Arma aeronautica in possesso del brevetto di navigatore militare sono equiparati a tutti gli effetti giuridici ed economici ai colleghi in possesso del brevetto di pilota militare (articolo 6), stabiliva tra l'altro, all'articolo 3, che gli ufficiali in possesso del brevetto di navigatore militare, avessero anche i seguenti requisiti:

in corrispondenza del grado di capitano, l'assolvimento per un anno dell'incarico di capo sezione di gruppo o incarico equipollente (mentre per i colleghi piloti era previsto il comando di squadriglia o equipollente);

in corrispondenza del grado di tenente colonnello, l'assolvimento per un anno dell'incarico di comandi di gruppo non di volo o incarico equipollente (per i colleghi piloti: comando di gruppo o comando equipollente);

in corrispondenza del grado di colonnello, l'assolvimento per un anno del comando di aeroporto armato o incarico equipollente (per i colleghi piloti era previsto il comando di stormo o comando equipollente);

apportando le necessarie modifiche alla tabella 3, quadro I, colonna 3 annessa alla legge 12 novembre 1955 n. 1137, come modificata dalla legge 27 ottobre 1963, n. 1131, sarebbe possibile eliminare quelle differenziazioni in atto che si ritengono non più opportune.

Le esperienze maturate in nove anni di applicazione della legge n. 353 del 1985 hanno fatto emergere almeno tre motivi validi per allineare «in toto» le prescrizioni relative alle attribuzioni di comando valide per gli ufficiali del ruolo naviganti in possesso del brevetto di navigatore militare a quelle dei colleghi piloti:

realizzare più compiutamente l'equiparazione giuridica tra le due specialità (piloti e navigatori);

dare alla Forza armata la facoltà di attribuire gli incarichi di comando o equipollenti su una base organica più ampia (perchè costituita da piloti e navigatori e non solo da piloti come ora), scegliendo ufficiali in possesso di un adeguato potenziale e dei requisiti per poter svolgere adeguatamente un incarico di comando di squadriglia, gruppo o stormo presso reparti di volo o presso unità equipollenti: scelta autonoma della Forza armata che oggi invece viene impedita dalle norme contenute nel citato articolo 3, che chiaramente escludono tali comandi dalla rosa delle scelte per i navigatori militari;

consentire alla Forza armata di attenuare le conseguenze negative degli esodi dei piloti che hanno falcidiato il ruolo naviganti normale restringendo drammati-

## XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

camente la base organica sulla quale fare le delicate scelte per l'assegnazione di tali incarichi.

Pur considerando questi fattori essenziali - da soli - per un miglioramento generale della qualità dei quadri dell'Aeronautica militare, è giusto e doveroso fare una considerazione di carattere generale che riguarda la nuova specialità di navigatori militari e che si riferisce alle qualità professionali, attitudinali ed etico-militari evidenziate dall'entrata in linea di un sistema d'arma complesso ed altamente efficace quale è il *Tornado*, soprattutto dopo la prova del fuoco che li ha visti impiegati nel recente conflitto nell'area del Golfo Persico.

Il binomio pilota-navigatore, da anni operante su molti sistemi d'arma tecnologicamente sofisticati che sono nell'inventario di altri Paesi alleati e non, rappresenta un tutt'uno inscindibile per il successo della missione a questi affidata.

La capacità di tali sistemi d'arma di portare a termine con totale successo la missione assegnata dipende, infatti, dalla accuratezza con cui può essere eseguita la navigazione, dalla precisione delle azioni di puntamento delle armi e dal «contrasto attivo» posto in essere per permettere la sopravvivenza del velivolo e dell'equipaggio in ambiente ostile.

L'espletamento di tali azioni, dovendo avvenire contemporaneamente alla condotta del velivolo - assicurata dal pilota - viene affidata al navigatore che, pertanto, deve essere in possesso di notevoli doti di analisi e di sintesi, peculiari capacità di intervento decisionale, elevato controllo delle risposte a difformi stimolazioni sensoriali, spiccata attitudine collaborativo-partecipativa con il pilota.

Gli equipaggi dei *Tornado* del Reparto autonomo dell'Aeronautica militare schierato negli Emirati Arabi Uniti, impiegati per la prima volta dopo la fine della seconda Guerra mondiale, in azione bellica hanno dimostrato di avere acquisito e consolidato nel corso dell'addestramento una forte intesa ed un saldo ed efficace *modus operandi*.

La comunanza dell'*iter* formativo - entrambi provengono ora dai corsi regolari dell'Accademia aeronautica - l'irrinunciabile compartecipazione che deve accompagnare non solo l'esecuzione della missione, ma anche la preparazione del volo e, in generale, tutte le attività che ad esso fanno da corollario, portano alla conclusione che anche i due profili di impiego e di carriera dell'ufficiale pilota e dell'ufficiale navigatore debbano essere del tutto analoghi, lasciando all'autonoma decisione della Forza armata la valutazione di quali incarichi attribuire nei diversi gradi, come oggi avviene per i piloti.

In realtà, all'atto del perfezionamento della citata legge n. 353 del 1985 la mancanza di precedenti in materia ha fatto prevalere la tesi dell'assoluta parità pilota-navigatore in tutti i campi, tranne che in quello dei periodi di comando necessari per poter accedere al grado superiore. Si preferì, infatti, differenziare tali periodi affidando al pilota il comando delle squadriglie, gruppi di volo e stormi ed al navigatore la direzione di altri enti (sezioni, gruppi non di volo, aeroporti eccetera).

Tale discriminazione si è rivelata, alla luce dei fatti, del tutto immotivata e di senso contrario a quel forte sodalizio che si è cementato tra piloti e navigatori.

Ben si intuisce, quindi, come sia ora necessario modificare i criteri introdotti dall'articolo 3 della legge 4 luglio 1985, n. 353, allineando i requisiti per l'avanzamento previsti per i navigatori a quelli dei piloti rendendoli identici.

L'unito disegno di legge, composto da un'articolo unico, provvede pertanto a modificare tali requisiti prevedendo, sia per i piloti che per i navigatori, i seguenti periodi di comando richiesti ai fini dell'avanzamento:

capitano: comando di squadriglia o equipollente;  
tenente colonnello: comando di gruppo o equipollente;  
colonnello: comando di stormo o equipollente.

Le modifiche legislative proposte non danno luogo ad alcun onere aggiuntivo.

**DISEGNO DI LEGGE**

## Art. 1.

1. Nel quadro I della tabella 3, annessa alla legge 12 novembre 1955, n. 1137, e successive modificazioni ed integrazioni, i requisiti di cui alla colonna 3, in corrispondenza dei gradi di seguito specificati, sono sostituiti dai seguenti:

a) colonnello: «1 anno di comando di stormo o comando equipollente.»;

b) tenente colonnello: «2 anni in reparti di impiego dei quali uno di comando di gruppo o comando equipollente, anche se compiuti in tutto o in parte nel grado di maggiore; aver frequentato il corso superiore della scuola di guerra aerea.»;

c) capitano: «2 anni in reparti di impiego dei quali uno di comando di squadriglia o comando equipollente; superare il corso normale alla scuola di guerra aerea».