



# GLI OCCHI NEL CIELO

APPUNTI SUL CONTRIBUTO DELL'AERONAUTICA MILITARE  
ALLE INFORMAZIONI TRA RICOGNIZIONE E INTELLIGENCE  
(1947-1996)

**GREGORY ALEGI**

*L'impronta tecnologica dell'Aeronautica Militare si rispecchia negli interessi delle sue attività d'intelligence, tradizionalmente orientate verso l'identificazione e la caratterizzazione dei sistemi aeronautici (aerei, sensori, armamenti ed elementi costitutivi). Le competenze di aerofotografia sono state applicate anche a missioni clandestine di ricognizione strategica, solo recentemente rivelate, per accertare minacce, principalmente nell'area balcanica. Dagli anni Sessanta si è aggiunta una capacità Sigint, utilizzata prima in Adriatico e poi nel Mediterraneo.*

A

Il'inizio del XX secolo, l'invenzione dell'aeroplano e il rapido sviluppo delle aeronautiche militari sotto la spinta della Prima guerra mondiale fecero nascere il concetto e la dottrina del "potere aereo" (*airpower*, nella più diffusa versione anglosassone), che non si limitava ad affiancare i tradizionali poteri "terrestre" e "marittimo" ma ne postulava in larga parte il superamento. La vittoria – secondo il teorico italiano Giulio Douhet (1869-1930), autore del fondamentale trattato *Il dominio dell'aria*, e i suoi pensatori coevi, come l'americano William Mitchell (1879-1936) e l'inglese Hugh Trenchard (1873-1956) – sarebbe giunta "dal cielo", con assoluta autonomia dalle operazioni di superficie e, in modo ancor più prescrittivo, attraverso massicce azioni di bombardamento contro industrie, centri popolati e infrastrutture critiche. L'idea univa alla chiarezza concettuale una rigidità applicativa superiore alle effettive possibilità della tecnologia allora esistente.



Il capitano Carlo Maria Piazza con il Blériot impiegato per il volo su Tripoli nel 1912.

A pagina 36. Ampia formazione di Boeing B-17 del 92° Bomb Group (© US Air Force).

Nel corso degli anni, la maggiore esperienza operativa e il superamento dei dibattiti sull'indipendenza delle forze aeree portarono a una visione più completa, con un maggiore apprezzamento delle esigenze informative sottostanti alla condotta di azioni cinetiche in grado di conseguire concretamente la desiderata rapida conclusione delle ostilità o, addirittura, prevenirne il verificarsi grazie all'effetto deterrente della certezza della distruzione. Tale cambiamento, accompagnato da un'evoluzione tecnologica il cui approdo finale è l'attuale concetto dell'*information superiority* a supporto delle capacità decisionali, ha determinato non solo una miglior comprensione delle caratteristiche intrinseche del potere aereo ma anche la capacità di contribuire con prodotti informativi alla difesa e alla sicurezza dello Stato.

#### TRA SUPPORTO E AUSILIARIETÀ

Nella realtà, la raccolta d'informazioni fu il primo obiettivo nell'impiego del mezzo aereo e l'unico sul quale si registrò fin dall'inizio il consenso universale dell'ambiente militare. La mobilità e la quota permettevano agli aerei di guardare a distanze maggiori e oltre gli ostacoli, a vantaggio sia della ricognizione / esplorazione sia della direzione del tiro, particolarmente con le nuove artiglierie a tiro curvo. La prima missione operativa al mondo del più pesante dell'aria, compiuta dal capitano Carlo M. Piazza il 23 ottobre



Philip Orin Parmalee e il Lt. Myron Crissy (a sinistra) con cinque bombe su un Wright Flyer, Los Angeles, 15 gennaio 1911 (© US Air Force).

1911 durante la guerra italo-turca, fu una ricognizione, così come il primo risultato strategico conseguito dal potere aereo fu la salvezza di Parigi nel settembre 1914, resa possibile dalle esplorazioni aeree che, avendo rilevato il tentativo tedesco di aggirare verso est lo schieramento francese, indussero Joseph S. Gallieni a contrattaccare sulla Marna. Il successo austro-ungarico nell'undicesima battaglia dell'Isonzo fu dovuto anche alle restrizioni nell'attività di ricognizione italiana, che impedirono o limitarono la raccolta informativa sui movimenti avversari e, di conseguenza, la possibilità di comporre un mosaico completo a fini di analisi<sup>1</sup>.

Con l'indipendenza dell'Aeronautica, conseguita col Regio decreto 28 marzo 1923, n. 645, tale retaggio proseguì naturalmente, traducendosi in un'attività d'intelligence rivolta in primo luogo ad accertare capacità tecnologiche, caratteristiche tecniche e performance dei sistemi aerei dei Paesi d'interesse. Quali esempi storici dell'impostazione tradizionalmente tecnica delle attività informative aeronautiche si possono citare, da un lato, l'osservazione clandestina degli allenamenti degli idrocorsa britannici con strumenti stroboscopici, al fine di ricavarne dati prestazionali in vista della Coppa Schneider del 1931, e, dall'altro, l'esame tecnico del MiG-23 libico caduto sulla Sila il 18 luglio 1980<sup>2</sup>.

1. DI MARTINO 2012, pp. 65-76.

2. BONAZZI – FARINELLI 2019, pp. 216; 227-228.



Dopo la Seconda guerra mondiale tale impostazione “tecnica”, lontana dalle dimensioni strategiche e in qualche modo “ausiliaria” delle attività sulla superficie, si rinviene, senza particolari differenze, nello sviluppo dei servizi aerei dei corpi dello Stato a più diretto contatto con la dimensione della sicurezza. Quando, dalla metà degli anni Cinquanta, Guardia di Finanza, Carabinieri e Pubblica Sicurezza iniziarono l’attività aerea a fini istituzionali, le convenzioni attivate con l’Aeronautica definirono un modello di collaborazione che riservava alla Forza armata le fasi di condotta e gestione dei mezzi (prevalentemente ad ala rotante) lasciando agli “osservatori dall’aeroplano” del corpo interessato le priorità d’impiego, la scelta degli obiettivi, la gestione delle singole missioni e l’analisi dei risultati. Sebbene gli “osservatori” si formassero in una struttura dell’Aeronautica, la Scuola di Aerocooperazione di Guidonia, la raccolta delle “informazioni” ottenute (perlopiù fotografie od osservazioni con il binocolo) e la loro gestione erano, quindi, patrimonio dei vari corpi<sup>3</sup>. In questo senso l’apporto dell’Aeronautica fu, innanzitutto, quello di abilitatore del lavoro d’intelligence nazionale, attraverso la fornitura di specifiche capacità tecniche non altrove disponibili. Altrettanto si può dire degli occasionali contributi forniti in ambito locale, per accordo diretto tra le articolazioni sul territorio dell’Aeronautica e delle Forze di polizia: è il caso, testimoniato dal generale Giorgio Bertolaso, dell’uso degli elicotteri per il contrasto dei rapimenti in Sardegna, peraltro in supporto ai mezzi ad ala rotante dei Carabinieri<sup>4</sup>.

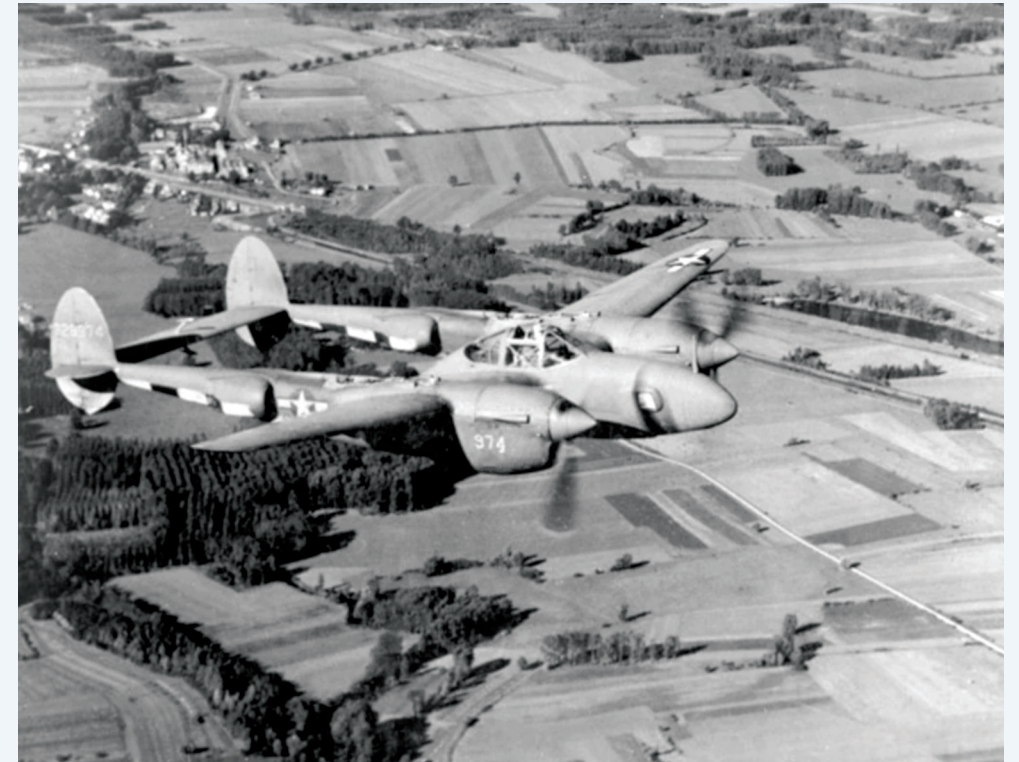
#### LE INFORMAZIONI STRATEGICHE

Spostandosi alla dimensione strategica, il contributo dell’Aeronautica Militare diventa più rilevante e più facile da identificare. Nella lunga epoca della contrapposizione atomica bipolare, la presenza transitoria di aeromobili negli spazi aerei (e quindi soggetti a sovranità nazionale) rappresenta un canale privilegiato di raccolta d’informazioni sia fotografiche che elettroniche, suscettibili di utilizzo diretto in ambito nazionale oppure in chiave di eventuali “scambi” con altri soggetti. In questo senso, la vicenda degli aerei-spia statunitensi Lockheed U-2 e SR-71 è paradigmatica dell’uso dei mezzi aerei per la verifica della costruzione d’infrastrutture d’interesse militare, diretto o indiretto, dello schieramento di truppe o di altre potenziali minacce.

Per quanto riguarda l’Italia, la situazione politica subito dopo la fine del Secondo conflitto si caratterizza per l’elevato grado d’incertezza, tanto sul versante interno quanto su quello della collocazione internazionale. In tale

3. BRONCHINI 1990-1991.

4. ALEGI 2006, p. 113.



Lockheed F-5E-2-LO Lightning fotografato in volo, 1944 ca.  
L’F-5 era la versione da ricognizione del caccia P-38 (© US Air Force).

confusa situazione, l’Aeronautica viene chiamata a fornire al governo informazioni oggettive su quanto avviene al di fuori dei propri confini, mantenendo l’elevato grado di riservatezza imposto dalla situazione interna. Di queste missioni, rivelate solo negli anni Novanta sulla scorta di alcuni protagonisti e riscontrate, nei limiti del possibile, sulla documentazione archivistica, emergono alcune caratteristiche legate alla natura sostanzialmente clandestina dell’attività. La prima è lo scavalco della linea di comando, con incarichi ad personam che mettono in difficoltà i piloti nei confronti dei propri superiori diretti; la seconda, il ruolo limitato all’acquisizione delle immagini, la cui gestione passa all’Ufficio informazioni subito dopo l’atterraggio, con esclusione di fatto dell’Aeronautica. Si tratta, quindi, di un ruolo essenzialmente tecnico, che rispecchia, peraltro, il predominio dell’Esercito nell’organizzazione della politica nazionale di difesa e sicurezza. La terza è la gestione nazionale delle acquisizioni informative, presumibilmente originata da esigenze altrettanto nazionali e riportante al capo e al sottocapo di Stato Maggiore, per il tramite dell’Ufficio informazioni. Né si può trascurare la pericolosità delle missioni, non solo in termini di concreta possibilità d’intercettazione, ma anche per la mancanza di copertura ufficiale in caso di emergenza tecnica, incidente o persino d’individuazione.



In termini operativi, la necessità di missioni di ricognizione fotografica, ovviamente clandestine, su Albania e Jugoslavia è documentata già dalla seconda metà del 1947<sup>5</sup>. Il compito è assegnato al piccolo Nucleo Sperimentale Volo, da poco riattivato a Guidonia e successivamente trasformato in Reparto nel 1949. Dopo alcune prove con uno Spitfire Mk IX fotografico, il 9 e il 14 dicembre 1947 il capitano Enzo Bianchi esegue da Lecce due missioni di 70 e 80 minuti, presumibilmente sull'Albania<sup>6</sup>. L'esperienza suggerisce di passare a macchine con maggiore autonomia. Dopo aver valutato i plurimotori Siai SM.82 e Caproni Ca.314, la scelta cade sul Lockheed P-38 Lightning, le cui prestazioni in termini di velocità (650 km/h a 6.100 m), tangenza (fino a 11.500 m) e autonomia (fino a 4.200 km, con serbatoi supplementari) garantiscono margini operativi molto superiori. Fino al 1952 con il P-38 (o meglio, con la sua versione fotografica, nota come F-5) sono documentate 34 missioni, delle quali tre nel 1948, 10 nel 1949, sei nel 1950, ancora 10 nel 1951 e cinque nel 1952. Lo scopo – testimonia nel 1994 il comandante Vittorio Sanseverino, che nel periodo 1949-1952 ne ha effettuate 18 in tutto – è «fotografare determinati obiettivi: aeroporti, tratti di costa, zone industriali per controllare l'eventuale partecipazione sovietica nel potenziare le basi militari di quei Paesi. Ricordo in proposito che furono eseguite alcune missioni sulla costa albanese a seguito d'informazioni relative alla costruzione di basi per sommergibili». Degli altri piloti, Bianchi effettua otto missioni, il capitano Giuseppe Ferrazzani sei e il capitano Olindo Casanova quattro. Con il progressivo rinforzarsi delle difese aeree e la crescente obsolescenza del velivolo impiegato, tali missioni diventano presto impossibili da condurre.

A questa dimensione informativa, per così dire straordinaria, si aggiunge ben presto quella ordinaria, rappresentata dalla creazione di un reparto da ricognizione fotografica, ottenuto attraverso la graduale trasformazione del 3° Stormo Caccia, prima mediante l'introduzione di un certo numero di velivoli fotografici (P-38/F-5, dal 1948; P-51D/F-6, 1951; F-84G, 1954, montando apparati fotografici nelle taniche alle estremità alari) e quindi con il definitivo cambio di specialità in corrispondenza con l'entrata in linea dei jet Republic RF-84F. Questi, dotati dell'impianto Trimetrogon, su sei macchine fotografiche di grande formato con copertura "da orizzonte a orizzonte", vengono subito utilizzati per dimostrare la valenza politica della raccolta d'informazioni per via aerea. Ricollegandosi alla proposta fatta a Ginevra dal presidente statunitense Eisenhower il 21 luglio 1955 per un meccanismo di «mutua ispezione aerea», nel corso del 1956 l'Aeronautica dimostra ripetutamente le potenzialità del nuovo sistema, compresa la parte di sviluppo e fotointerpretazione (Air

5. ALEGI 1995.

6. Per le caratteristiche dei velivoli, cfr. ALEGI 2013, *ad vocem*.

Photo Interpretation Detachment, Apid), prima con riprese fotografiche della manifestazione aerea di Fiumicino (24 giugno), poi con la traduzione a puntate di un opuscolo di propaganda dell'United States Information Service sulla rivista ufficiale «Ali nuove» e quindi con la grande esercitazione "Cielo aperto" del 9 ottobre 1956, quando la 3<sup>a</sup> Aerobrigata impiega intensamente i propri mezzi e riesce a fotografare in un sol giorno praticamente l'intero territorio nazionale<sup>7</sup>. La presentazione giornalistica di «quello che si può fare, e si fa, in pace e in guerra, per salvaguardare l'una e vincere l'altra. Che sono, se mai, due aspetti dello stesso problema» rispecchia la posizione del capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, generale Ferdinando Raffaelli, secondo il quale «è dato all'aviazione, proprio all'aviazione, di fare la guerra alla guerra, non più preparandosi a usare armi di distruzione, ma avvalendosi della più pacifica e inoffensiva delle armi installate sui moderni aviogetti: la macchina fotografica»<sup>8</sup>.

Al rassicurante messaggio politico continua ad accompagnarsi l'effettuazione di missioni clandestine, anche in questo caso note solo attraverso la testimonianza degli occasionali protagonisti. Tipicamente connotata da quest'attività informativa può essere ritenuta quella effettuata nel 1965 per verificare la presenza di missili russi nel nord dell'Albania<sup>9</sup>. L'esigenza è affrontata simulando l'avaria a un RF-84F in trasferimento verso la Grecia, giustificandone una breve diversione verso le coste orientali. Da qui, le macchine fotografiche oblique riescono a coprire le zone desiderate, permettendo di accertare la mancanza dei missili. Anche in questo caso, la missione è stata concordata direttamente con il comandante della 3<sup>a</sup> Aerobrigata, e del suo Reparto volo, saltando i livelli intermedi quali il comandante della 5<sup>a</sup> Ataf, con ripercussioni risolte solo per intervento del sottocapo di Stato Maggiore.

Dal febbraio 1970 la disponibilità della versione da ricognizione del Lockheed F-104G porta a ridurre gradualmente la presenza degli RF-84F, la cui sostituzione si conclude nel tardo 1973. Nonostante le sue migliori prestazioni di volo e navigazione, l'RF-104 era dotato di un sistema di ripresa complessivamente inferiore a quello del suo predecessore, così come non colma il vuoto capacitivo la successiva introduzione del modulo fotografico Orpheus olandese su F-104 e Amx.

#### LA RICOGNIZIONE ELETTRONICA

L'affermazione dei sistemi elettronici è, sin dall'inizio e inevitabilmente, accompagnata dall'interesse per la misurazione delle capacità altrui e dallo sviluppo di strumenti per ascoltarle e/o disturbarle. Per l'Aeronautica Militare tale attività nasce e si potenzia intorno al 1952-1953, in parallelo alla costituzione delle infrastrutture per l'assistenza al

7. All'esercitazione è dedicato quasi interamente «Ali nuove» (1956) 23.

8. CATALANOTTO 1956.

9. Testimonianza all'autore del generale di squadra aerea Lamberto Bartolucci.




volo e per la difesa aerea<sup>10</sup>. Dalla comune origine nell'ambito del Reparto Volo Stato Maggiore – con vecchi bimotori medi Douglas C-47 Dakota allestiti per le specifiche missioni e altrettanto vecchi bimotori leggeri Beechcraft C-45 Expeditor per l'addestramento – scaturiscono ben presto tre diversi percorsi per le radiomisure (prima Nucleo, poi Centro e quindi Reparto, trasformatosi in 14° Stormo nel 1976), la guerra elettronica (nata nel 1969 in ambito Radiomisure ed enucleata due anni dopo come 71° Gruppo) e la *signals intelligence* (Sigint). Se i primi due filoni presentano ben riconoscibili caratteristiche di assistenza al volo civile e ai reparti tattici dell'Aeronautica Militare, il terzo si colloca sin dal nome nell'ambito dell'attività informativa con spiccata vocazione interforze, tanto da essere "patrocinata" direttamente dal 3° Reparto dello Stato Maggiore Difesa (Smd). La capacità nasce nel 1965 con l'inevitabile C-47 fornito di apparati per la caratterizzazione dei sistemi elettronici e l'ascolto delle trasmissioni, al quale si aggiunge nel 1969 un Fairchild C-119J, dotato del sistema Cicala IX sviluppato dalla società romana Elettronica, con la quale si va costruendo una forma di virtuosa collaborazione simbiotica tra operatore e produttore. L'attività, pudicamente descritta come "acquisizione di dati tecnici", si avvale di operatori del Centro Operativo Ricerche Elettroniche (Core) di Centocelle e si svolge dapprima (1972) lungo la tradizionale direttrice adriatica, per poi estendersi verso l'area libica, grazie alla sostituzione del C-119J con la "versione speciale" del nuovo biturboelica da trasporto tattico Aeritalia G.222. Per sfruttare al massimo le capacità tecnologiche offerte dall'allestimento Versione speciale (VS) – purtroppo confinato per motivi di bilancio a una sola macchina contro le due inizialmente richieste – l'Aeronautica forma alcuni operatori alla lingua araba, consentendo di comprendere le comunicazioni in tempo reale.

Benché i dettagli operativi restino classificati, è noto che il VS viene impiegato per ascoltare comunicazioni durante il caso dell'*Achille Lauro* (1985) e la crisi con la Libia (1986), quando, nonostante la vulnerabilità legata all'essere disarmato e relativamente lento, si spinge a operare nel golfo della Sirte. A conferma della natura particolare delle informazioni raccolte, nel 1985, in parallelo all'entrata in servizio del G.222VS, il Core è sostituito dal nuovo Gruppo Analisi Elaborazioni Speciali (Graes), a sua volta destinato a confluire nel Reparto Informazioni e Sicurezza di Smd nel 1998, in corrispondenza dell'aggiornamento delle capacità del mezzo. Nonostante i brillanti risultati addestrativi e operativi conseguiti nell'arco di circa mezzo secolo, nel 2001-2003 l'uscita di linea dei Piaggio PD.808GE e del G.222VS completa lo smantellamento delle capacità elettroniche del 14° Stormo.

10. FARINA 2006, pp. 31; 75.

## VERSO L'EPOCA DIGITALE

Al di là della capacità dei singoli sistemi, intorno alla metà degli anni Novanta l'intero comparto della raccolta informativa dell'Aeronautica si accinge ad affrontare un'importante trasformazione in senso tecnologico e operativo. L'abbandono dei sistemi chimico-analogici in favore di quelli digitali, la disponibilità di sistemi satellitari per l'osservazione della Terra e l'introduzione degli aeromobili a pilotaggio remoto (Apr) cambiano non solo le modalità di raccolta delle informazioni ma la loro stessa natura e possibilità di utilizzazione per scopi di sicurezza. Per quanto riguarda lo spazio, l'Aeronautica comprende la necessità di andare oltre le dimensioni della ricerca e delle telecomunicazioni, tradizionalmente d'interesse degli ambienti universitari e navali, per spostarsi verso l'osservazione della Terra attraverso un duplice canale di collaborazione con la Francia (Helios, satellite ottico tecnicamente riuscito ma all'atto pratico con insufficienti garanzie di disponibilità per le esigenze nazionali) e di sistemi nazionali (Cosmo-SkyMed, con radar ad apertura sintetica, quindi indifferente alla copertura nuvolosa, sia pure al prezzo di una minor risoluzione<sup>11</sup>). Per gli Apr, l'Aeronautica formula un requisito interforze già nel 1997, un anno prima del dispiegamento dei primi sistemi americani, spesso allo stato prototipico, durante le operazioni nella ex Jugoslavia. Le prime missioni operative hanno luogo nel gennaio 2005 in Iraq. La capacità di raccogliere una mole enorme di dati e la relativa attitudine all'analisi hanno molto ampliato il contributo dell'Aeronautica Militare alle attività d'intelligence e sicurezza, anche per la persistenza sull'area d'interesse e la possibilità di raccogliere dati – nei limiti dei sensori disponibili – persino durante la tratta di posizionamento e rientro dalla zona d'operazioni. Le applicazioni, anche ai fini di sicurezza interna e di contrasto alle diverse forme di criminalità, sono già tanto numerose quanto comprensibilmente riservate 

11. STANGLINI – MOCCI 2008, pp. 24-26.

## BIBLIOGRAFIA

- G. ALEGI, *Lampi sulla Jugoslavia*, «JP4 Aeronautica» (1995) 10, pp. 72-79.  
 IDEM, *Il PISO e il rilancio della tecnologia aerospaziale italiana nel dopoguerra*, «Rivista Aeronautica» (2006) 5-6, pp. 100-131.  
 IDEM, *La storia dell'Aeronautica Militare: i velivoli*, Aviator, Roma 2013.  
 F. BONAZZI – F. FARINELLI, *Ustica. I fatti e le fake news*, Logisma, Vicchio 2019.  
 S. BRONCHINI, *Tutti i corpi aerei dello Stato*, «Air Press» 1990-1991.  
 B. CATALANOTTO, *Il Capo di S.M. dell'Aeronautica Militare Raffaelli espone i concetti dell'esercitazione "Cielo aperto"*, «Ali nuove» (1956) 23, p. 361.  
 B. DI MARTINO, *L'aviazione italiana a Caporetto*, Gaspari, Udine 2012.  
 M. DI TERLIZZI, *Aviatori e mezzi aerei della Guardia di Finanza 1913-1978*, Ibn, Roma 2007.  
 P. FARINA, *14° Stormo: il moltiplicatore delle forze*, Bandecchi & Vivaldi, Pontedera 2006.  
 R. STANGLINI – A. MOCCI, *Cosmo SkyMed. The Italian Space System for Earth Observation*, Terrazzi, Firenze 2008.