

## LA SPESA DELLA REGIA AERONAUTICA (1923-1945)

Potito Quercia (\*)

*Abstract:* Il presente articolo, realizzato in occasione del centenario della costituzione dell'Aeronautica militare come forza armata indipendente, si propone di ricostruire e analizzare l'andamento della spesa della Regia Aeronautica dalla sua creazione alla sua trasformazione in Aeronautica militare. La ricerca, condotta sui bilanci conservati presso l'Archivio dell'Ufficio storico dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, dopo aver delineato le origini e i primi sviluppi dell'aviazione italiana, si sofferma sul processo attraverso il quale la più giovane delle forze armate raggiunge l'autonomia e l'indipendenza dal Regio Esercito e dalla Regia Marina. L'analisi della spesa militare italiana, della sua ripartizione per quote assegnate alle tre componenti delle forze armate e, in particolare, degli stanziamenti in bilancio per la Regia Aeronautica, consente di seguire l'evoluzione dello strumento aereo e il suo progressivo impiego nelle azioni di guerra e in tempo di pace. Lo studio viene condotto in stretta relazione con il contesto storico, politico ed economico, e con gli orientamenti determinati dagli sviluppi dell'industria aeronautica.

Sommario: 1. *Introduzione.* – 2. *Alle origini della Regia Aeronautica.* – 3. *La spesa della Regia Aeronautica in tempo di pace.* – 4. *La spesa della Regia Aeronautica in tempo di guerra.* – 5. *Considerazioni conclusive.*

### 1. *Introduzione*

Nel particolare momento storico che stiamo attraversando, caratterizzato da diverse emergenze e crisi che investono alcune aree del mondo, si assiste ad un coinvolgimento sempre maggiore delle forze armate. Così, anche per i fatti di guerra in corso tra Russia e Ucraina, tornano di grande attualità le questioni legate al ruolo, alle funzioni e alle missioni che il nostro Paese assolve all'interno dell'Unione europea e in qualità di membro di grandi organizzazioni internazionali, come la Nato e l'Onu. Di grande interesse è poi la questione degli stanziamenti in bilancio e di un più efficace ed efficiente coordinamento dell'apparato militare. Accanto alle attività finalizzate ad assicurare la difesa e la sicurezza del Paese, le forze armate italiane svolgono ulteriori azioni, in un contesto geopolitico in cui, talvolta, si rimettono in discussione i confini tra gli Stati e i Governi, attraverso logiche che attengono ai secoli passati. Succede, infatti, che in alcuni Paesi vengano disattesi i trattati internazionali, punti fermi di tanti anni di storia, e violati gli assetti territoriali conseguenti ad accordi raggiunti al termine di sanguinose guerre. Dopo un lungo periodo che ha visto gli Stati Uniti e l'Unione Sovietica protagonisti della guerra fredda, e il suo superamento con la fase di distensione internazionale iniziata negli anni Ottanta, ritorna in auge il tema del riarmo e si discute sulla opportunità o necessità di rivedere al rialzo la percentuale di Pil nazionale da destinare a tale scopo. L'intento è quello di evitare un'*escalation* dei conflitti in atto e di favorire una risoluzione pacifica, attraverso la definizione di situazioni politico-militari che possano essere accettate dalle parti in causa.

A partire dagli anni Sessanta del secolo scorso e nei tre decenni successivi, la spesa militare mondiale si è progressivamente ridotta, mantenendosi su valori stazionari negli anni più recenti e attestandosi intorno al 2,5% del Pil. Tra coloro che investono una quota importante del Pil figurano alcuni Paesi del Medio Oriente e dell'Africa, mentre tra quelli avanzati primeggiano gli Stati Uniti con il 3,7%, superati però da Russia e Ucraina che nel 2020 hanno speso, rispettivamente, il 4,26% e il 4,13% del Pil nazionale. La mediana Nato si aggira, invece, intorno all'1,82%. Secondo recenti studi condotti dall'Osservatorio sui conti pubblici italiani, negli ultimi quarant'anni anche in Italia la somma stanziata per la Difesa avrebbe subito una progressiva diminuzione, posizionandosi ultimamente al centoduesimo posto con l'1,17% del Pil (1).

In linea generale, il tema della spesa militare riguarda sia le risorse complessivamente assegnate al comparto Difesa, sia la ripartizione che ne segue tra le diverse componenti delle forze armate. Gli stanziamenti accordati dagli organi di governo discendono dagli atti di programmazione e dai criteri che, a seconda di come evolve la situazione nazionale e internazionale, il ministero preposto intende attuare. Spesso, tuttavia, le ragioni che possono influenzare l'ammontare di risorse da destinare ad una forza armata piuttosto che a un'altra, dipendono da specifici fattori o da situazioni contingenti.

(\*) Professore associato di Storia economica presso l'Università degli studi di Bari "Aldo Moro".

(1) Cfr. M. Garlaschi, G. Ricciardi, *Le spese militari nel mondo dagli anni Sessanta*, in <[www.osservatorioci.pi.unicatt.it](http://www.osservatorioci.pi.unicatt.it)>, 5 marzo 2022.

Partendo da tali premesse, il presente lavoro intende ricostruire e analizzare l'andamento della spesa del settore aeronautico tra le due guerre mondiali. La ricerca, dopo aver delineato le origini e i primi sviluppi dell'aviazione italiana, si propone di approfondire il processo attraverso il quale la Regia Aeronautica ha conquistato l'autonomia e l'indipendenza dall'Esercito e dalla Marina. L'analisi della spesa militare complessiva e di quella assegnata all'Aeronautica consente di comprendere l'evoluzione dello strumento aereo e il suo impiego nelle azioni di guerra e in tempo di pace. In questo contributo non si intende, dunque, approfondire l'uso politico fatto dal regime, né trattare dei successi tecnologici dell'industria aeronautica italiana e dell'interesse popolare sfociante a mito per le imprese degli aviatori, da Balbo a Ferrarin.

L'inizio dell'attività aviatoria è da ricondursi ai progressi tecnologici risalenti alla seconda metà dell'Ottocento. Dopo una prima fase in cui si sperimentarono i mezzi aerostatici, si passò agli inizi del Novecento alla costruzione dei primi velivoli a motore più pesanti dell'aria, che trovarono un significativo slancio alcuni anni prima della Grande Guerra, e poi durante il conflitto mondiale.

Lo studio sulla spesa della Regia Aeronautica tra le due guerre, oltre che con gli aspetti più strettamente operativi, si intreccia con quelli organizzativi che la nuova forza armata dovette affrontare nei suoi primi anni di indipendenza. L'evoluzione che caratterizzò la fase di progettazione e realizzazione di mezzi aerei sempre più performanti determinò un graduale avanzamento delle forze aeronautiche durante i "felici anni Venti". Mentre sul piano militare si comprendeva l'importanza dello strumento aereo e si accrescevano le funzioni strategiche assegnate, emergevano le specificità e la complessità del comparto aeronautico. Le vicende dell'aeronautica italiana, durante il primo conflitto mondiale e negli anni post-bellici, costituiranno il punto di partenza per analizzare le origini della Regia Aeronautica. La trattazione del tema oggetto d'indagine cercherà di affrontare gli aspetti più significativi e le linee evolutive dell'Arma azzurra, fondamentali per cogliere il cambiamento e la portata delle attività aeronautiche in un periodo molto particolare della storia d'Italia.

## 2. Alle origini della Regia Aeronautica

L'affascinante storia dell'aeronautica italiana ha inizio negli ultimi decenni dell'Ottocento, nel pieno della seconda rivoluzione industriale, in cui la scienza e lo sviluppo dell'industria segnarono successi straordinari in vari comparti, da quello dell'acciaio, alla chimica, all'elettricità, nei trasporti e nelle telecomunicazioni. Importanti furono poi le invenzioni dei motori elettrici e a scoppio, dell'illuminazione artificiale diffusa, dell'automobile e della radio. È in questo contesto di eccezionale trasformazione non solo tecnologica, ma anche economica e sociale, che si inserisce la realizzazione dell'antico sogno umano di volare, già sperimentato sul finire del Settecento con i palloni ad aria calda e poi a idrogeno e, successivamente, con i dirigibili.

L'Italia incominciò a sperimentare la tecnologia aeronautica nel 1877, con la dimostrazione pubblica del piccolo elicottero a vapore di Enrico Forlanini. Mentre il primo impiego militare di un mezzo più leggero dell'aria da parte delle forze armate italiane risale al 1888. In quegli anni presso il 3° Reggimento Genio dell'Esercito fu creato un Servizio aeronautico, reparto che si sarebbe occupato degli aerostati da ricognizione. In concomitanza con il primo miracolo economico italiano, si apriva l'era del dirigibile, mentre qualche anno dopo, nell'aprile del 1909, dall'aeroporto di Centocelle vicino a Roma l'aeroplano di Wilbur Wright, aviatore nonché ingegnere e inventore statunitense, effettuava un primo volo dimostrativo della durata di dieci minuti, raggiungendo l'altezza di trenta metri. Sul piano politico l'avvenimento suscitò grande scalpore, tanto che nel 1910, sempre a Centocelle, fu istituita la prima Scuola di volo italiana. Nonostante questi eventi e le aspettative di sviluppo del mezzo aereo, non mancarono dubbi e scetticismo da parte di alcuni politici dell'epoca, anche per il notevole costo dell'impresa (2).

Contemporaneamente all'uso sportivo e turistico del nuovo strumento di volo, si incominciò a pensare al potenziale militare che esso poteva rappresentare. Così, nella guerra di Libia, intrapresa dall'Italia nel 1912, furono impiegati i primi aeroplani (3). Fu con lo scoppio della Grande Guerra, tuttavia, che si comprese l'elevato valore aggiunto che l'attività aeronautica avrebbe potuto rappresentare per la ricognizione e l'osservazione. A tal fine, nel programma di sviluppo dei mezzi aeronautici furono coinvolte importanti imprese italiane. La Prima Guerra Mondiale attivò l'industria aeronautica e determinò un impegno statale più consistente in termini di risorse finanziarie, che si mantenne durante gli anni del conflitto.

Il bilancio di previsione dell'Aeronautica militare per l'esercizio finanziario 1913-1914 fu stabilito in 3.145.000 lire, così suddivise: 1.680.000 per il Battaglione specialisti, 795.000 per il Battaglione aviatori e

(2) Per approfondimenti sulla storia dell'Aeronautica, dalla nascita alla vigilia della Seconda Guerra Mondiale, si rinvia a G. Alegi, *La Storia dell'Aeronautica Militare. La nascita*, Parma, Aviator, 2015.

(3) Sui dettagli tecnico-operativi della guerra di Libia, v. A. Frascchetti, *La prima organizzazione dell'Aeronautica Militare in Italia dal 1884 al 1925*, Roma, Stato Maggiore Aeronautica, Ufficio storico, 1986, 16-28.

670.000 per lo Stabilimento di esperienza e costruzioni aeronautiche. In realtà, l'ammontare delle risorse da destinare allo sviluppo del settore aeronautico andò ben oltre le aspettative, potendo contare su uno stanziamento di tre milioni e mezzo di lire derivante da una sottoscrizione nazionale in favore dell'incremento della flotta aerea, nonché su due milioni e mezzo di lire ancora disponibili, dei dieci milioni di assegnazione straordinaria concessa nel luglio 1910. Una somma complessiva, dunque, di oltre nove milioni di lire, a dimostrazione di una diffusa coscienza aviatoria e dell'interesse che il Regno rivolgeva all'attività di volo. Grazie a questi finanziamenti l'industria aeronautica ebbe un notevole impulso, che portò alla costruzione di nuovi e più evoluti mezzi aerei venduti al Governo italiano (4).

Nonostante la fase positiva che stava vivendo il nuovo settore, alla vigilia del primo conflitto mondiale l'Aeronautica militare cominciò a manifestare problemi di bilancio. Nel 1912, l'esperienza della guerra di Libia aveva dato all'Italia un importante primato mondiale, l'impiego dell'aeronautica quale mezzo bellico. Su queste basi, in un eventuale conflitto di portata più vasta, le nostre forze aeree si sarebbero presentate in condizioni tecnico-militari più avanzate rispetto alle altre potenze. Così non fu perché, tre anni dopo, l'esercito italiano entrò in guerra con un ridotto numero di velivoli e con una completa impreparazione organizzativa e d'impiego. Dopo il conflitto italo-turco vi fu un certo interessamento da parte delle autorità governative per la riorganizzazione dell'Aeronautica militare, ma i provvedimenti presi risultarono inadeguati. Nel bilancio dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1914-1915, con una circolare del Ministero della guerra, venne stanziata per i servizi aeronautici la somma di 4.145.000 lire, così suddivisa: 1.680.000 per il Battaglione specialisti, 1.795.000 per il Battaglione aviatori e 670.000 per lo Stabilimento di esperienza e costruzione aeronautica (5). Rispetto all'esercizio precedente, l'incremento di risorse assegnate fu di un milione di lire a favore del Battaglione aviatori. Esso serviva per "il mantenimento dei campi di avversione, la manutenzione del materiale mobile (aeroplani), il reclutamento dei piloti, il funzionamento delle scuole di volo, il pagamento di indennità di aeronavigazione, il funzionamento delle officine e la conservazione in numero ed efficienza dei singoli reparti di volo" (6). Se confrontate con le somme stanziate in altri Paesi europei, che pure stavano investendo nel nuovo settore, risulta abbastanza chiaro che i fondi italiani erano di gran lunga insufficienti. Per lo stesso esercizio finanziario la Francia destinò una somma pari a 64.000.000 di lire per l'Armée de l'Air, mentre l'Austria stanziò 15 milioni alla sua flotta aerea. L'assegnazione ordinaria riservata all'Aeronautica militare era pari ad un sedicesimo degli stanziamenti francesi e inferiore ad un terzo di quelli austriaci. Emblematico è poi l'esempio della Germania, che nell'esercizio precedente (1913-1914) aveva riconosciuto all'aeronautica ben 180 milioni di lire di assegni straordinari, e dell'Impero di Russia che ne riservò 90 milioni (7).

Di fronte alla drammatica realtà della guerra, il Comando Supremo comprese immediatamente quanto la nostra forza aerea, composta da sole sei squadriglie di aeroplani e quattro dirigibili, fosse inadeguata in confronto a quella degli altri eserciti coinvolti nel conflitto. Nonostante il forte impulso del Corpo aeronautico militare alle scuole di pilotaggio e osservazione aerea, alle costruzioni e ai campi di volo, nei primi tre mesi di guerra la fretta e l'improvvisazione provocano circa il 50% di perdite in termini di vite umane e il 70% di perdite di materiale bellico. All'entrata in guerra, nel 1915, le forze aeree italiane disponevano solo di ottantasei aeroplani e l'industria aeronautica, ancora in una fase di avvio, ricorreva ad aerei francesi, oppure all'acquisto di motori francesi o tedeschi. Ben presto, tuttavia, le esigenze belliche, e la sempre maggiore importanza delle operazioni dal cielo, fecero diventare prioritaria la progettazione di nuovi velivoli. In pochi anni se ne costruirono circa 12.000, in gran parte nelle officine Caproni di Pordenone (8).

Nel 1916 veniva creata la Direzione tecnica dell'Aeronautica militare e l'anno successivo il Commissariato per l'aeronautica. Queste prime risoluzioni segnarono, tra il 1917 e il 1918, l'inizio della costituzione di squadriglie, gruppi e stormi. In questi anni, "L'Aeronautica militare italiana si presentò con un notevole incremento in numero di squadriglie e con un progresso delle installazioni, degli strumenti, delle armi ed essenzialmente dell'impiego" (9). Negli anni del primo conflitto mondiale l'aeronautica italiana diede eccellente prova di sé, sia nei servizi aeronautici del Regio Esercito che della Regia Marina. Il suo contributo alla vittoria militare contro

(4) *Ivi*, 30-33.

(5) Ministero della guerra, circ. 30 giugno 1914, n. 289.

(6) A. Frascetti, *op. cit.*, 42-43.

(7) La Germania agli inizi della Grande Guerra disponeva di uno schieramento di aerei piuttosto limitato. In seguito, però, seppe recuperare il tempo perduto grazie allo sviluppo dell'industria aeronautica. Cfr. E. Ferrone, *Tra cielo e mare. Idrovolanti e anfibi nell'aviazione mondiale*, Roma, Ibr, 1994, 78.

(8) A. Mantegazza, *Caproni e l'industria aeronautica italiana 1910-1952*, in *Archivi e imprese*, 1994, 9. Per un'approfondita disamina della varia tipologia di aerei progettati e realizzati dalla Caproni ad uso civile e militare, v. G. Caproni, *Gli aeroplani Caproni. Studi. Progetti. Realizzazioni dal 1908 al 1935*, Milano, Edizioni del museo Caproni, 1937.

(9) A. Frascetti, *op. cit.*, 73.

l’Austria e la Germania fu determinante. Intanto, il 1° aprile del 1918, nel Regno Unito veniva creata la Royal Air Force (Raf), prima forza aerea indipendente nel contesto europeo.

Al termine della Grande Guerra l’Aeronautica italiana rappresentava un complesso imponente, forte e bene equilibrato, che aveva saldamente conseguito la supremazia nell’aria e che era in grado di offrire un contributo determinante alle operazioni terrestri: “Al momento dell’armistizio la forza totale del Corpo Aeronautico era di 73.905 uomini di truppa e 4.719 ufficiali; le dotazioni erano di 6.000 aeroplani, tra quelli in servizio e quelli di riserva, tutti completi di motore, parti e motori di ricambio; circa 2.000 aeroplani in riparazione; circa 1.000 aeroplani in lavorazione avanzata che si dovevano ritirare, con i corrispondenti motori, in misura lievemente maggiore; 23 dirigibili in servizio, provvisti degli impianti e mezzi necessari al loro funzionamento; 13 dirigibili in avanzata costruzione, con 18 aerostati in servizio e 9 in costruzione; 45 aerostati con relativi servizi. Oltre ai servizi tecnici, logistici ed agli approvvigionamenti occorre aggiungere: 24 campi scuola piloti ed osservatori; 6 campi con l’auto; 12 campi deposito; 39 campi formazione squadriglie; 10 idroscali; 5 aerodromi; 13 campi di difesa” (10). Mentre per quanto riguarda gli apparecchi prodotti negli anni dal 1915-1918 si passava rispettivamente da 382 nel 1915, a 1255 nel 1916, a 3.861 nel 2017 e a 6.523 nel 1918.

Il periodo che seguì la fine delle ostilità fu contraddistinto da una rapida smobilitazione, che comportò lo scioglimento di molti reparti e comandi, e la chiusura di numerose scuole di pilotaggio (11), nonché un sensibile ridimensionamento dello strumento aeronautico. Tutto ciò ebbe conseguenze negative soprattutto per le imprese che avevano investito ingenti capitali nella nascente industria. Il ritorno ad una economia di pace comportò la riduzione delle commesse e la crisi di alcune importanti realtà aziendali, con la conseguente riduzione del personale (12).

L’esperienza italiana nel primo conflitto mondiale e gli effetti che ne derivarono non furono indifferenti nell’avviare una seria riflessione sulla politica militare e sul futuro impiego dei mezzi aerei, sempre più all’avanguardia grazie ai continui progressi tecnologici. Tali elementi spinsero gli organi di governo a considerare più approfonditamente il ruolo che l’Arma aeronautica poteva assolvere per la difesa e la sicurezza del Paese. Si aprirono una serie di discussioni sul futuro dell’Aeronautica, con punti di vista differenti. Da un lato, si avvertiva l’esigenza di un ridisegno complessivo delle forze armate e di offrire sostegno al nuovo settore industriale aeronautico; dall’altro lato, alcuni si rifacevano al precedente britannico di unificare i servizi aerei di Esercito e Marina in un’unica forza aerea indipendente. C’era poi chi vedeva nell’aviazione l’immagine stessa della tecnologia e del progresso, sino ad arrivare alle nuove concezioni strategiche sullo svolgimento della guerra e, non ultimo, al desiderio di indipendenza degli aviatori. Non mancarono, in proposito, punti di vista ostativi nel riconoscere all’Aeronautica la piena autonomia dalle altre forze armate. Le diffidenze su un modello organizzativo indipendente erano diverse, ma con una palese contrarietà da parte della Regia Marina (13).

Alla fine del primo conflitto mondiale l’aeronautica italiana aveva dimostrato di essere cresciuta e di poter contribuire al successo delle operazioni terrestri, nonostante i problemi legati alla sicurezza del volo, messa in discussione da una serie di incidenti aerei causati dalla precaria affidabilità dei mezzi costruiti e utilizzati durante la Grande Guerra. Anche per queste ragioni, in Italia i Governi che precedettero l’avvento del Fascismo non riuscirono a sospingere la riconversione dell’apparato bellico nella direzione dell’aviazione civile, come pure era nei loro propositi. Il 20 aprile 1920 l’Aeronautica militare veniva riorganizzata con la nuova denominazione di Arma aeronautica, che si poneva fra le componenti dell’Esercito come l’Arma di artiglieria o l’Arma del genio (14).

Il giudizio storico sull’amministrazione dell’Aeronautica fra il 1919 e il 1922 è sostanzialmente negativo, l’aviazione era ancora per molti versi un’incognita, il quadro generale era in declino. Una situazione che, però, si riscontrava anche in altri Paesi del continente europeo. Solo la Francia ancora disponeva di un’aviazione forte, sebbene il Paese avesse anche l’impegno dell’occupazione militare della Germania. Nel frattempo, l’industria aeronautica italiana si adoperava per molteplici iniziative di carattere promozionale e, in mancanza di ordini interni, trovava un po’ di respiro lavorando per le esportazioni (15). Da non dimenticare le importanti manifestazioni aeree organizzate nel 1921, che segnarono un certo ritorno di attività. In Italia la più importante fu la Coppa

(10) *Ivi*, 85-86.

(11) R. Gentili, *1919-1922, gli anni perduti dell’aviazione italiana*, Roma, Ibn, 2020, 21.

(12) Cfr. G.L. Balestra, *L’industria aeronautica italiana tra smobilitazione e occasioni mancate. 1919-23*, in *Riv. storia contemporanea*, 1990, 490.

(13) R. Gentili, *1919-1922, gli anni perduti*, cit., 59.

(14) R. Gentili, *L’aeronautica italiana nel primo dopoguerra*, in M. Ferrari (a cura di), *Le ali del ventennio. L’aviazione italiana dal 1923 al 1945. Bilanci storiografici e prospettive di giudizio*, Milano, Angeli, 2005, 17.

(15) A. Mantegazza, *op. cit.*, 8.

Baracca, degne di nota erano poi il Meeting di idroaviazione di Monaco e la Coppa Schneider. Alcuni successi di idrovolanti italiani confermarono come le imprese nazionali, soprattutto la Macchi e la Siai, fossero in grado di costruire prodotti altamente competitivi, con un certo successo sui mercati esteri. Fu proprio in questi anni che si avviò la rinascita dell'aviazione, attraverso la riattivazione di corsi di volo, l'istruzione di allievi presso la scuola di Taranto e Napoli, e l'autorizzazione a un gran numero di concessioni di servizi di trasporto per passeggeri a ditte e a privati (16).

Il bilancio italiano nell'esercizio finanziario 1921-1922 stanziò a favore dell'Aeronautica cento milioni di lire, una somma decisamente inferiore rispetto a quanto veniva destinato nei Paesi protagonisti della scena europea e non solo. La spesa aeronautica delle altre Nazioni, infatti, prevedeva risorse molto più consistenti: Inghilterra 250 milioni di lire, Francia 195 milioni, Stati Uniti 170 milioni, Giappone, un miliardo e mezzo per dieci anni. Nell'ottobre 1922 le funzioni ministeriali furono assegnate al Servizio aeronautico del Ministero della guerra. Cinque giorni prima della marcia su Roma furono ordinati nuovi aerei e formalizzati vari contratti per la manutenzione e riparazione della flotta esistente (17). In Europa il primato dell'industria aeronautica sarebbe stato diviso quasi equamente tra Gran Bretagna e Francia. Il quadro sin qui tracciato dimostra come l'aviazione italiana, tra gli inizi del Novecento e il primo dopoguerra, abbia mostrato un andamento relativamente ondivago (18).

Il primo provvedimento verso la creazione di un'Aeronautica indipendente fu rappresentato dalla riforma dell'Esercito (Ordinamento Diaz), approvata con d.l. 7 gennaio 1923, n. 12. La nuova organizzazione dell'Esercito non prevedeva l'aviazione, accettandone di fatto le istanze autonomiste provenienti dall'Aeronautica. Il secondo provvedimento fu la creazione dell'Alto commissariato per l'aeronautica, istituito il 24 gennaio del 1923, organismo politico che avrebbe sovrinteso al settore aeronautico. Dopo appena due mesi, il 28 marzo del 1923 fu il r.d. n. 645 che sancì la nascita della Regia Aeronautica e l'indipendenza dell'arma. In merito agli aspetti organizzativi, nella sua prima fase la nuova forza armata fu affidata al Commissariato per l'aeronautica, di cui era presidente Mussolini (19). La Regia Aeronautica avrebbe compreso tutte le forze aeree e militari del Regno e delle colonie. Dalla lettura degli articoli 8 e 9 del decreto istitutivo della nuova arma si ravvisano, tuttavia, gli aspetti del compromesso raggiunto tra la Marina, l'Esercito e l'Aeronautica (20). In realtà, la Regia Aeronautica, nonostante la riconosciuta autonomia e indipendenza, sembrava dover assolvere ancora a compiti strettamente ausiliari, senza una concreta prospettiva di crescita sotto l'aspetto strategico-militare. Secondo il regio decreto istitutivo dell'arma, infatti, essa veniva concepita come una entità unica sotto il profilo tecnico, professionale e amministrativo, ma non sotto quello operativo.

Tra le questioni più urgenti da affrontare, e dalla cui soluzione dipendeva l'armonico sviluppo della nuova forza armata, vi fu quella della formazione dei quadri. Infatti, l'elemento umano confluitovi dai ruoli del Regio Esercito e della Regia Marina, in larghissima parte proveniente dal complemento, a cinque anni dalla fine della guerra era psicologicamente demotivato e professionalmente carente sotto il profilo tecnico e militare. Nonostante l'impegno del personale ai vertici della nuova forza armata, una grande confusione caratterizzò la fase di assestamento del Commissariato per l'aeronautica (21).

La costituzione della Regia Aeronautica aveva unificato tutte le forze aeronautiche del Regno d'Italia allo scopo di dare loro, oltre all'unità di organizzazione, di amministrazione e di impiego, anche la massima efficienza con una minore spesa da parte dello Stato. L'importanza sempre più crescente dell'Arma aeronautica e la sua continua affermazione a livello internazionale imponevano di proseguire tenacemente nel suo progressivo aumento, così da essere in grado di tutelare con efficacia ed in qualunque momento gli interessi della Nazione.

Nel 1925 si giunse ad un nuovo ordinamento della Regia Aeronautica, che includeva tutte le forze militari aeree del Regno e delle colonie e i servizi aeronautici militari (22). Più nel dettaglio, l'Arma aeronautica comprendeva l'Arma aerea, l'Aeronautica per il Regio Esercito, l'Aeronautica per la Regia Marina, l'Aeronautica per le Regie truppe coloniali. I compiti dell'armata aerea erano la guerra offensiva e difensiva; l'Aeronautica per il Regio Esercito aveva compiti di difesa aerea di centri vitali del territorio nazionale; l'Aeronautica della Regia Marina doveva proteggere il traffico marittimo e la difesa delle coste metropolitane e coloniali, l'Aeronautica per le truppe coloniali era impiegata su tutti i fronti africani (23).

(16) R. Gentili, *L'aeronautica italiana*, cit., 21.

(17) R. Gentili, *1919-1922, gli anni perduti*, cit., 20-23.

(18) *Ivi*, 55.

(19) *Ivi*, 59, 61.

(20) Archivio dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Aeronautica (d'ora in poi Aussma), Bil-RA, busta 1.

(21) G. Garelo, *Piloti e personale di volo, simboli di un'età nuova (1923-43)*, in M. Ferrari (a cura di), *op. cit.*, 155.

(22) A. Fraschetti, *op. cit.*, 118.

(23) *Ivi*, 120.

Con il nuovo ordinamento si eseguì un intenso lavoro di riorganizzazione della Regia Aeronautica. La graduale costituzione dei ruoli del personale, la notevole fase di sviluppo e di efficienza raggiunta dai singoli servizi e, soprattutto, l'importanza sempre maggiore che l'Aeronautica andava assumendo, fece maturare l'idea di erigere il Commissariato dell'aeronautica in ministero (24). Propaganda di regime ed esaltazione dell'ingegno nazionale, insieme ad altri fattori, trasformarono il mondo dell'aviazione da nicchia di *élite* in un settore nel quale sogno e realtà diventavano un tutt'uno, fatto poi brutalmente a pezzi dalle vicende della Seconda Guerra Mondiale.

Nei primi anni dalla nascita, nonostante il sensibile incremento registrato tra il 1922 e il 1923, quando la spesa da 95 milioni di lire passò a 260 milioni, gli stanziamenti in bilancio delle somme necessarie a soddisfare le esigenze dell'Arma furono assai contenuti (25). Le attribuzioni per specialità erano non meno del 35% alla ricognizione, mai al di sotto del 34,1% alla caccia, e nella misura del 21,3% al bombardamento tattico, lasciando poco margine per l'aviazione indipendente. Il tutto sembrava una sommatoria delle specialità richieste dall'Esercito, dalla Marina e dalle colonie. Malgrado la riconosciuta indipendenza, la Regia Aeronautica veniva percepita ancora come un'aviazione dell'Esercito e della Marina. Eppure, il riconoscimento formale dell'autonomia rappresentava un momento importante, in quanto sino a quel momento solo la Gran Bretagna aveva compiuto un passaggio simile.

Bisognava coordinare enti e strutture finalizzate all'attività aeronautica e procedere alla formazione del personale per la loro gestione. Una priorità era poi quella di risollevare il parco macchine, procurarsi il personale, creare le infrastrutture e ricostruire la base industriale. I primi anni evidenziarono l'inadeguatezza dei vertici della Regia Aeronautica, che ebbero difficoltà a raggiungere un'intesa con Esercito e Marina, e con l'ambiente aviatorio in genere. I primi periodi della Regia Aeronautica risultarono, in definitiva, poco edificanti per l'arma.

Nel luglio del 1924 vi fu l'uscita di scena di Aldo Finzi, voluta da Mussolini, e per sovrintendere alla definitiva sistemazione dell'Aeronautica fu nominato Alberto Bonzani, un generale di divisione piemontese, docente di ordinamento militare alla Scuola di guerra. A lui sono da attribuire la prosecuzione dell'attività operativa in Libia, l'introduzione della prima generazione di velivoli bellici, il trasferimento dell'accademia a Caserta nel 1926. Inoltre, credè la nascita della *Rivista aeronautica*, sostenne la Coppa Schneider e favorì il riordino della forza armata, con incremento degli organici e dei campi di aviazione, che da 45 passarono a 79. Il provvedimento più importante della sua gestione fu la prima legge di ordinamento della Regia Aeronautica del 1925 (Ordinamento Bonzani). Tra le altre disposizioni, veniva stabilito che sulle 182 squadriglie previste, le due componenti con compiti ausiliari Esercitiavia e Marinavia avrebbero avuto a disposizione 92 squadriglie, mentre altre 12 sarebbero andate alle truppe coloniali e 78 all'Arma aerea denominata Armera. Con questo nuovo ordinamento, la parte indipendente costituiva il 42% del totale, con una forza pari al 75% delle aviazioni ausiliarie (26).

Nell'aspetto organizzativo, Bonzani abbandonò lo schema per specialità del 1923, per passare ad una distribuzione geografica articolata in cinque zone aeree territoriali (Zat), con sedi a Milano, Bologna, Napoli, Palermo e Cagliari, ubicate in funzione degli analoghi comandi di Esercito e Marina. I gruppi e le squadriglie terrestri erano inquadrati in stormi, mentre quelli idrovolanti appartenevano ai Comandi aviazione, anch'essi su base territoriale. L'Ordinamento Bonzani e l'assetto di vertice posero le premesse per la trasformazione del commissariato in Ministero dell'aeronautica e per una struttura articolata su tre direzioni generali: Genio aeronautico, Personale militare e Scuole, Personale civile. Il 30 agosto 1925 fu creato il Ministero dell'aeronautica, unificando le competenze del Commissariato generale per l'aviazione e quelle del Ministero della guerra sulle forze aeree. Il provvedimento si completò nel gennaio 1926, con la trasformazione del Comando generale in Stato Maggiore, anche qui in analogia a Esercito e Marina, e con la sostituzione della figura di comandante generale con quella di capo dello Stato Maggiore.

### 3. La spesa della Regia Aeronautica in tempo di pace

La storia delle forze armate italiane del primo Novecento si arricchisce di contenuti, con l'entrata in scena dell'Aeronautica militare nella guerra di Libia. Sino a quando non si concretizzò nel 1923 l'avvio del processo di autonomia e indipendenza, la centralità delle forze di difesa verteva sul Regio Esercito e sulla Regia Marina. L'Aeronautica militare dal suo primo impiego a fini di guerra svolgeva le funzioni di forza ausiliaria, con compiti di ricognizione e osservazione, sottoposta com'era al comando delle due forze armate tradizionali. Posizione che, in realtà, si mantenne ancora per diversi anni dopo l'avvenuta costituzione della Regia Aeronautica. Perciò, sul piano della ricerca storica l'abitudine a considerare le vicende delle forze armate disgiuntamente, tra loro e in

---

(24) Ivi, 122.

(25) Ivi, 117.

(26) G. Alegi, *op. cit.*, 128.

rapporto al potere politico, porta ad una interpretazione non sempre esaustiva del ruolo dell'Aeronautica tra le due guerre (27).

Le somme stanziare nei bilanci dell'Aeronautica durante gli anni Venti oscillarono tra i 700-750 milioni di lire (14-15,5% delle spese militari nazionali), quando in effetti ne sarebbero serviti quasi il doppio (28). Un ammontare insufficiente a conseguire persino i livelli di forza previsti dall'Ordinamento Bonzani. In realtà, il problema della carenza di fondi per la nuova forza armata fu tema comune, evidenziato non solo da Italo Balbo, ma anche dal suo antagonista De Pinedo e il suo successore Valle, a conferma che, al di là della propaganda, l'Aeronautica non era poi il mito del regime. Gli effettivi rapporti di forza fra le tre componenti della Difesa sono confermati anche dall'assetto complessivo del vertice militare, lasciato sostanzialmente immutato da Mussolini (29). Oltre che dalle risorse insufficienti, problema avvertito anche dalle altre forze armate, nella lunga battaglia per erodere gradualmente le aviazioni ausiliarie a vantaggio dell'Armeria, la sconfitta dell'Aereonautica fu sancita dai provvedimenti emanati nei mesi precedenti all'entrata in guerra dell'Italia nel 1939 (30).

L'analisi dei dati di bilancio della Regia Aeronautica tra le due guerre mondiali viene condotta suddividendo l'arco temporale, a cui si riferisce la documentazione contabile, in tre periodi o fasi. Una prima fase (1923-1934), che si può considerare di pace, è indicativa del progresso e dello spazio che l'Aeronautica andrà gradualmente acquisendo nell'ambito delle forze armate. Essa copre gli anni iniziali di operatività dell'Arma fino all'istituzione del Ministero dell'aeronautica, tutto il periodo di Italo Balbo e il primo anno di comando del suo successore. La seconda fase (1935-1945), di gran fermento sul piano internazionale, vede l'Italia intraprendere le azioni di guerra in Etiopia e il suo coinvolgimento nella Guerra Civile Spagnola e nel secondo conflitto mondiale. La terza fase (1945-1950) coincide con gli anni della ricostruzione post-bellica e la fine della Regia Aeronautica che si trasformerà nell'Aeronautica militare.

La spesa della Regia Aeronautica è da considerare nel più ampio contesto del bilancio militare complessivo e in rapporto con il Regio Esercito e la Regia Marina (31). Le somme stanziare per tutte le forze armate nell'esercizio finanziario dal 1° luglio 1923 al 30 giugno 1924 ammontano a 2,198 miliardi di lire. Considerando, invece, i dati del decennio 1924-1934, le risorse totali stanziare per la spesa militare fanno registrare una progressiva crescita, con valori che nel 1934 raggiungono 5,414 miliardi. A fronte di un andamento tendenzialmente crescente, che contraddistingue quasi tutto il decennio, si osserva tuttavia una lieve flessione in corrispondenza dell'anno 1933, quando gli effetti economici negativi della crisi del '29 si manifestarono in tutta la loro gravità.

I dati relativi alla ripartizione percentuale della spesa militare tra le forze armate evidenziano la indiscussa priorità per l'Esercito, la cui quota percentuale supera ampiamente, e per tutto l'arco temporale oggetto di indagine, quelle destinate alle altre due forze armate. Le assegnazioni di risorse riferite all'esercizio finanziario 1923-1924 sono, rispettivamente, del 58,93% per il Regio Esercito, del 28,96% per la Regia Marina e del 12,37% per la Regia Aeronautica (32). I dati relativi al Regio Esercito si mantengono sostanzialmente invariati e raggiungono una punta massima del 60,51% nel 1926. Nel triennio successivo si assiste ad una leggera flessione, che si manifesta in maniera più importante dal 1930 al 1933. Per quanto riguarda, invece, la quota-parte della spesa militare complessiva attribuita alla Marina, è da rilevare che fino al 1929 si registra una discreta contrazione del dato percentuale per poi tornare, tra il 1930 e il 1933, ai livelli del 1924. La forza armata che, sia pur lentamente, evidenzia un progressivo incremento delle somme stanziare è la Regia Aeronautica che, partendo da valori medi del 12,50%, nel 1928 raggiunge percentuali superiori al 15,53% (33).

Sul piano operativo, l'Arma aeronautica nel 1926 presentava la seguente situazione: su 182 squadriglie oltre la metà era dedicata all'Esercittavia e alla Marinavia, 12 alle truppe coloniali e solo 78 all'Armeria. La parte indipendente dell'Aeronautica costituiva il 42% e la forza era pari al 75% delle aviazioni ausiliarie. Nonostante i segnali di un importante incremento delle risorse attribuite, da quanto emerge i fondi assegnati alla Regia Aeronautica durante gli anni Venti si confermano insufficienti per sostenere i programmi di sviluppo immaginati dagli

(27) R. Gentili, *1919-1922, gli anni perduti*, cit., 130-131.

(28) Cfr. Relazione di bilancio della Regia Aeronautica, in Archivio Balbo, 15 aprile 1927.

(29) R. Gentili, *1919-1922, gli anni perduti*, cit., 131.

(30) *Ivi*, 136.

(31) Aussma, Bil-RA, busta 1, Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1923 al 30 giugno 1924.

(32) Nella documentazione d'archivio riferita al 30 aprile 1924, è possibile apprendere le voci di spesa che componevano il bilancio di previsione della Regia Aeronautica, così distinte: spese per stipendi, generali, indennità varie, del materiale mobile, del demanio aeronautico, relative al traffico aereo, per le scuole di aviazione, per paghe e indennità al personale avventizio e indennità "caro viveri" a tutto il personale. Aussma, Bil-RA, busta 1, Bilancio 1923-1924 in lire 280.000.000.

(33) G. Alegi, *op. cit.*, 159.

organi di comando. In questo periodo, la quota della spesa militare italiana riservata all'Arma non fu mai superiore a un settimo della spesa complessiva, anche per il rifiuto del capo del Governo di mettere in discussione la gerarchia delle forze armate e i loro rapporti con le strutture sociali e di potere.

Ancora nel 1926, la concezione riduttiva del ruolo dell'Aeronautica affiorava in alcune dichiarazioni rese dal generale dell'Esercito Vacchelli, relatore al bilancio di previsione dell'Arma. In merito al triennio 1923-1926 è possibile esaminare i principali indicatori gestionali, rappresentati dagli stanziamenti in bilancio e da altri elementi, come le ore di volo, il costo orario medio, i caduti per incidenti di volo e, infine, il tasso ore/incidenti. I valori analizzati mostrano un significativo incremento dei dati di bilancio per l'esercizio finanziario 1925-1926, a cui corrisponde un importante aumento delle ore di volo e del costo orario medio (34).

Nel novembre del 1926, in seguito alla nomina di Italo Balbo a sottosegretario di Stato della Regia Aeronautica, in sostituzione di Bonzani, si apriva una nuova fase dell'Aeronautica militare. Inizialmente, la nomina di un personaggio di alto profilo come Italo Balbo, senza alcun legame con l'Aeronautica, sembrava non mirasse ad aumentare l'efficienza della forza armata né, tantomeno, a potenziarne l'immagine, ma solo a normalizzare ed evitare scosse all'architettura militare complessiva della Nazione. Invece, di lì a poco, si comprese che il compito di Balbo era quello di dare "alla giovane e ancora disordinata forza armata, unità, identità e scopo" (35). Egli rivestì la carica di sottosegretario di Stato dell'Aeronautica dal 1926 al 1929, e successivamente quella di ministro dal 1930 al 1933 (36).

Tra i meriti del nuovo ministro vi fu quello di portare all'attenzione internazionale l'immagine positiva dell'Aeronautica italiana. Nel suo primo discorso alla Camera egli affermò l'esigenza di elevare il profilo professionale medio e di favorire la realizzazione di una potenza aerea efficiente, convinto che né l'Esercito né la Marina, senza l'Aviazione, avrebbero potuto riparare o impedire l'offesa di un'armata aerea d'entità sufficiente (37). Fu questa intuizione a fare di Italo Balbo l'autentico "padre dell'Aeronautica". Altrettanto chiaro fu poi l'accento che egli pose, nella relazione al bilancio 1930-1931, sulla necessità di dare all'Arma una impostazione offensiva per scongiurare un eventuale attacco aereo del nemico. In realtà, nel 1927 Balbo avvertì la necessità che l'Aeronautica istituisse una propria scuola di guerra a somiglianza di quelle già esistenti presso le altre armi. Fino al 1933 perseguì, pur nei limiti dei mezzi a disposizione, una politica aeronautica forte e determinata (38).

Oltre alle attività militari, la Regia Aeronautica comprendeva l'aviazione civile che, in tempo di pace, rappresentava la parte più interessante, perché ancora da organizzare e suscettibile di sviluppo rispetto all'aviazione militare, che aveva già una sua organizzazione. In Italia l'inizio dell'aviazione civile risale al 1926, quando si effettuò il primo volo da Trieste a Torino. Le linee aeree attivate nei primi anni di vita furono le seguenti: Torino-Trieste, Trieste-Zara, Genova-Ostia-Palermo, Brindisi-Atene-Costantinopoli, Roma-Venezia-Vienna e le linee aeree di Albania (dal 1° febbraio 1927) (39). I trasporti aerei civili erano sostenuti dallo Stato con quote fisse e sovvenzioni chilometriche che giungevano fino a 30 lire per chilometro volato. Successivamente, fu inaugurata la linea Ostia-Cagliari e, di lì a breve, le linee Milano-Monaco-Roma e Barcellona-Roma. Gli aiuti di Stato avrebbero raggiunto con queste nuove rotte aeree 62.237.900 lire. Nel 1927 i chilometri volati furono di 1.327.656 e i passeggeri 9.979.000 (40).

Nelle conclusioni degli atti parlamentari riferiti a queste attività della Regia Aeronautica si sottolineava come lo Stato sopportasse un elevato costo per l'aviazione civile. Tuttavia, si trattava di una spesa da finanziare, non solo per favorire lo sviluppo del Paese, ma perché essa consentiva di creare una forte riserva di piloti per l'aviazione militare e, al tempo stesso, rappresentava uno sfogo importante per l'industria aeronautica. Si sottolineava, inoltre, che gli altri Paesi spendevano di più per l'aeronautica civile, soprattutto la Germania, dove la popolazione utilizzava frequentemente il mezzo aereo per spostarsi. Nel discorso di Italo Balbo sul bilancio del 1927 si sottolineava come la Germania fosse più avanti in quanto tutte le risorse che in base al Trattato di Versailles non potevano essere dedicate all'Aeronautica militare furono impiegate per l'aviazione civile.

Altri temi affrontati negli atti parlamentari di quegli anni riguardavano l'inaugurazione dell'Aeroporto del Littorio, definito dalla propaganda fascista come "il migliore e il più grandioso d'Europa", e della Regia scuola

(34) *Ivi*, 162.

(35) *Ivi*, 137.

(36) Per un profilo biografico di Italo Balbo, v. A. Pelliccia, *Il periodo epico dell'Aeronautica (1923-1933)*, Roma, Veant, 1985.

(37) Aussma, Bil-RA, busta 1, La discussione del bilancio aeronautico alla Camera dell'on. Balbo 1927.

(38) Una relazione del luglio 1928 illustra in maniera dettagliata gli sviluppi e gli aspetti organizzativi della Regia Aeronautica in tempo di guerra e in tempo di pace. Aussma, Bil-RA, busta 1, Promemoria sull'ordinamento tecnico finanziario delle forze armate.

(39) Aussma, Bil-RA, busta 14.

(40) Per approfondimenti sull'aviazione civile negli anni 1927-1942 si rinvia al *Bollettino dell'aviazione civile e del traffico aereo*, Roma, Provveditorato generale dello Stato, Libreria.



d'ingegneria aeronautica di Roma, nonché la legislazione aeronautica interna e internazionale per lo sviluppo della navigazione aerea civile. Infine, tra le varie manifestazioni aeronautiche, oltre a quelle già menzionate in precedenza, vanno ricordate la prima edizione della Esposizione dell'Aeronautica italiana a Milano del 1934 e il primo Salone internazionale aeronautico a Milano del 1935.

In conclusione, durante il settennato balbiano, gli stanziamenti a favore della Regia Aeronautica evidenziano valori che variano tra circa 670 milioni di lire dell'esercizio 1926-1927 e 800 milioni del 1930-1931. In realtà, sul piano finanziario l'era di Italo Balbo non fece registrare significativi incrementi per le attività gestionali dell'Arma. A fronte di una spesa militare complessiva, che si attestava intorno ai 4,5-5 miliardi di lire e che si mantenne ai medesimi livelli durante tutto il settennato, per la Regia Aeronautica si rilevano quote di spesa tra il 14 e 15%, pari cioè ad un incremento medio di circa due punti percentuali rispetto agli anni precedenti, in cui la quota parte destinata all'Aeronautica superava di poco il 12%. Alcune riflessioni sui dati di spesa appena illustrati confermano come il regime, durante la rivoluzione tecnologica in atto nel settore aeronautico a livello internazionale, non avesse investito abbastanza. Relativamente a questi anni, i dati a disposizione, oltre a confermare una sostanziale omogeneità delle somme stanziare in bilancio per l'Aeronautica, mostrano un incremento delle ore di volo e un maggior costo orario medio, che però si riduce nel 1930. Ancora abbastanza rilevante è, invece, il numero dei caduti per incidenti di volo. (41).

#### 4. *La spesa della Regia Aeronautica in tempo di guerra*

La gestione di Italo Balbo si concluse nel novembre 1933, quando fu sostituito al comando della Regia Aeronautica da Giuseppe Valle. Affrontata la difficile fase della crisi economica degli anni Trenta, per l'Aeronautica iniziò una stagione nuova, con trasformazioni e sfide su diversi fronti (tecnologico, politico, internazionale). Giuseppe Valle, pioniere del volo, combattente e capo di Stato Maggiore, portò a compimento il disegno balbiano di concentrare le compagnie aeree a partecipazione pubblica, per ottenere economie di scala e ridurre gli oneri per il bilancio dello Stato. La nuova fase che si apriva nel 1933 fu anche il risultato delle innovazioni maturate in ambito aeronautico negli anni precedenti, che cambiarono le modalità di pilotaggio e la filosofia d'impiego. Anche Valle, come i suoi predecessori, si trovò a lamentare le difficoltà per il bilancio dell'Aeronautica, che allora era di poco superiore a 720 milioni di lire, valutando necessari almeno altri 200 milioni per poter soddisfare le esigenze di programmazione. Nel luglio del 1934 la situazione mutò, con la previsione di un piano straordinario di costruzioni del valore di 1.200 milioni in cinque anni, poi ridotti a tre anni. Gli stanziamenti in bilancio raggiunsero circa 900 milioni. L'esercizio finanziario 1934-1935, rispetto all'ultimo periodo balbiano, segnava un incremento di circa il 25%. L'aumento di risorse, finalizzato al rinnovamento generale delle linee di volo, fu però assorbito in larga parte dalla preparazione per l'invasione dell'Etiopia del 1935.

A metà degli anni Trenta la Regia Aeronautica, dopo un lungo periodo che l'aveva vista impegnata sul piano organizzativo e tecnico-finanziario, aveva finalmente acquisito un sufficiente grado di autonomia e indipendenza, grazie anche alle grandi crociere effettuate negli anni 1928-1933 e ai primati conseguiti nelle varie competizioni internazionali. Oltre ad acquisire un ruolo importante all'interno delle forze armate, i successi di quegli anni ne avevano fatto uno strumento ideale per la propaganda del regime, che costruiva il mito di una Italia militarmente forte e dinamica.

Tutto ciò coincise con l'irruzione sulla scena politica europea di Hitler, nel gennaio del 1933, e con l'espansione coloniale e imperiale lanciata da Mussolini nel 1935. Si riavviò la corsa al riarmo, mentre l'aggressione all'Etiopia apriva per l'Italia un decennio di guerre. La posizione assunta dal nostro Paese incominciò a creare problemi con le altre potenze vincitrici del primo conflitto mondiale. A tutto ciò bisognava aggiungere l'inatteso coinvolgimento tra il 1936 e il 1939 nella Guerra Civile Spagnola, a cui fece seguito, nel 1939, l'annessione dell'Albania.

Intanto, il nuovo ordinamento della forza armata (Ordinamento Valle), approvato nel maggio del 1937, mirava ad una maggiore concentrazione delle compagnie aeree a partecipazione pubblica e spingeva ancor più verso l'indipendenza dell'Aeronautica, realizzando un'armata aerea di forza più che tripla rispetto alle due aviazioni ausiliarie dell'Esercito e della Marina. Restava, tuttavia, in vigore la quadripartizione in Armata aerea, Aviazione per il Regio Esercito, Aviazione per la Regia Marina e Aviazione di presidio coloniale. La nuova legge nulla diceva sulle specialità, lasciando al Ministero dell'aeronautica ampia facoltà riguardo all'ordinamento e alle attribuzioni di comandi, ai reparti e servizi della forza armata, salvo l'obbligo di concordare con i Ministeri della guerra e della marina gli aspetti relativi alle loro aviazioni ausiliarie. Era previsto, inoltre, un programma infrastrutturale per la costruzione di nuovi aeroporti e il potenziamento di quelli esistenti, una vasta rete di scuole,

---

(41) G. Alegi, *op. cit.*, 162.

caserme e depositi e, conseguentemente, un aumento degli organici del personale navigante e di altra categoria e ruolo. La struttura della nuova Arma doveva essere realizzata nei limiti delle disponibilità di bilancio che, tra il 1937 e il 1938, erano di oltre quattro miliardi di lire. Un ambizioso obiettivo che, però, con l'esaurimento dello stanziamento straordinario del 1934, i costi delle operazioni in corso in Etiopia e Spagna, e quelli accresciuti di una forza armata di maggiori ambizioni, risultava di difficile realizzazione (42).

Nel frattempo, la situazione internazionale andava deteriorandosi, a causa delle mire espansionistiche di Hitler. Il 26 gennaio del 1939 Badoglio riferì ai capi di Stato Maggiore delle tre forze armate le direttive di Mussolini, in vista di un possibile conflitto con la Francia e la Gran Bretagna. Sempre in quell'anno Mussolini pensò all'annessione dell'Albania, già da tempo un protettorato italiano, in cui fu impegnata l'Aeronautica. Si provvide, allora, a creare un nuovo comando territoriale, l'Aeronautica dell'Albania.

Gli eventi appena richiamati sono alla base del significativo aumento delle somme stanziati in bilancio a partire dall'esercizio finanziario 1935-1936, che furono quasi triplicate, passando da 897.159.000 lire del 1934 a 2.349.312.000 del 1935. Negli anni dal 1936 al 1938 le somme destinate alla Regia Aeronautica registrarono ulteriori incrementi, attestandosi intorno a quattro miliardi di lire. Alla vigilia dell'entrata in guerra a fianco alla Germania nazista gli stanziamenti furono pressoché raddoppiati e comprendevano una quota di 350 milioni di lire provenienti dal bilancio straordinario. Più in generale, della spesa militare italiana tra il 1934 e il 1939 rileva innanzitutto il ragguardevole incremento delle risorse, che passarono da poco più di 5 miliardi dell'esercizio 1934-1935 a circa 28 miliardi del 1939-1940. La percentuale del reddito nazionale destinato al comparto difesa, invece, si aggirava intorno al 14,5% (43). Analizzando, poi, la ripartizione percentuale di tali somme fra le tre forze armate è possibile osservare cambiamenti importanti che, in definitiva, riflettevano le valutazioni strategiche dei comandi militari nel pianificare le azioni di guerra e il diverso impiego delle forze militari disponibili. Le attribuzioni a favore del Regio Esercito fanno registrare una sostanziale omogeneità rispetto agli anni precedenti. Una flessione di circa dieci punti percentuali, tuttavia, si registra negli esercizi finanziari 1937-1938 e 1938-1939, quando per la prima volta la quota riconosciuta all'Esercito scende sotto il 50%, con valori compresi tra il 46% e il 47%. Una leggera risalita si rileva l'anno successivo, quando il Paese si prepara ad entrare in guerra. Per quanto attiene alle altre due forze armate, si osserva un andamento discendente della percentuale di spesa per la Regia Marina, a cui si contrappone una progressiva crescita delle quote stanziati a favore della Regia Aeronautica che, nel bilancio 1936-1937, effettua il sorpasso sulla Marina. In realtà, ai quattro punti percentuali circa persi dalla Regia Marina tra il 1935 e il 1936 corrisponde un aumento percentuale di altrettanti punti riconosciuti alla Regia Aeronautica, a cui viene attribuita una quota della spesa militare complessiva superiore al 20%. Si tratta di un dato che mostra chiaramente il ruolo maggiore attribuito all'Arma aeronautica, sempre più impegnata sui vari scenari di guerra. Si evidenzia, inoltre, una stretta correlazione tra le percentuali della spesa complessiva attribuite all'Esercito e quelle di spettanza dell'Aeronautica. I dati più eloquenti si riferiscono agli esercizi 1937-1938 e 1938-1939, dove le assegnazioni a favore dell'Esercito si riducono di circa dieci punti, a fronte di un aumento di quasi otto punti per la Regia Aeronautica. La punta massima di attribuzione di risorse alla Regia Aeronautica si raggiunge nell'esercizio finanziario 1937-1938, quando la quota attribuita supererà il 30% del totale della spesa militare (44). Le ragioni di questa svolta sono da ricercare nell'intensa ed efficace azione dell'Aeronautica militare nelle missioni all'estero. L'Arma aeronautica era l'unica in grado di raggiungere luoghi lontani e di svolgere diverse funzioni (ricognizione, bombardamenti, ecc.).

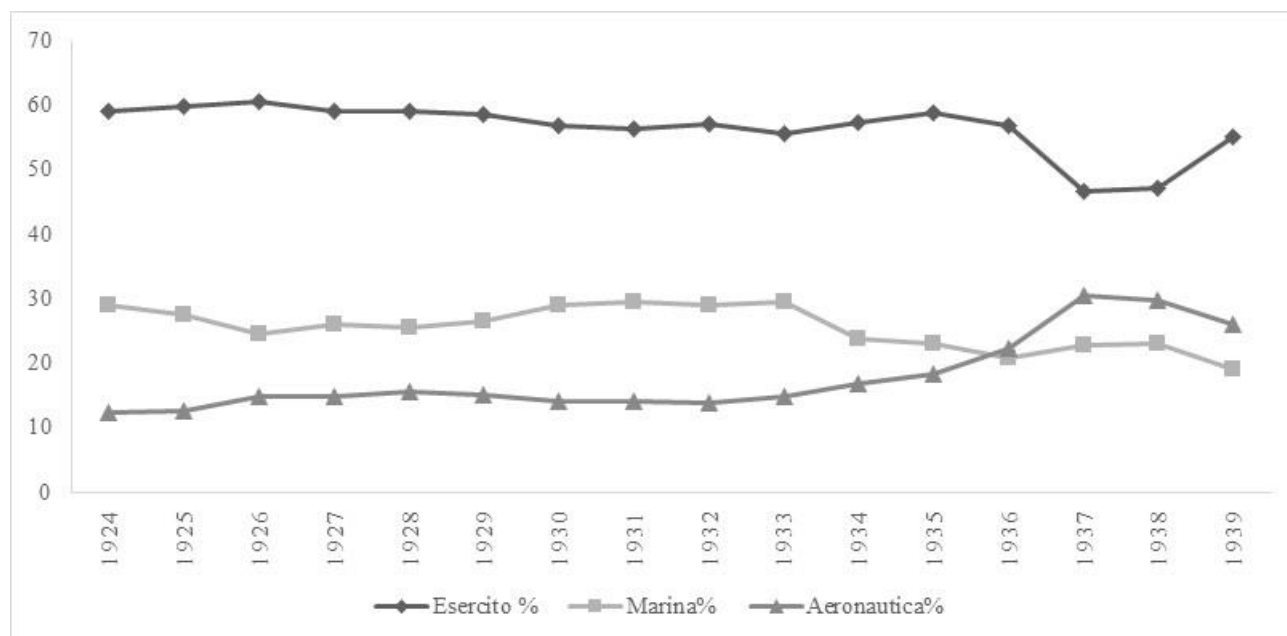
A rendere più chiaro l'andamento delle attribuzioni in bilancio relative alle forze armate italiane, dalla costituzione della Regia Aeronautica fino alla vigilia del secondo conflitto mondiale, si propone il grafico 1, in cui vengono rappresentate le quote percentuali assegnate annualmente a ciascuna delle tre forze armate.

(42) Sulle condizioni in cui la Regia Aeronautica ha affrontato l'intervento bellico in Spagna, v. E. Grassia, *L'Aviazione Legionaria da bombardamento. Spagna 1936-1939*, Roma, Ibn, 2009.

(43) Relativamente alla percentuale di reddito nazionale destinata alla Difesa delle altre potenze europee, v. E. Grassia, *op. cit.*, 40.

(44) G. Alegi, *op. cit.*, 203.

Grafico 1. Ripartizione della spesa militare italiana 1924-1939 (in %)



Fonte: Elaborazioni in base ai dati contenuti in G. Alegi, *La Storia dell'Aeronautica militare. La nascita*, Parma, Aviator, 2015, 159, 203.

Nel 1939, quando l'Italia si prepara al proprio ingresso nel secondo conflitto mondiale, la spesa militare complessiva delle forze armate quasi si raddoppia, passando da oltre 15 miliardi di lire a circa 28 miliardi (45). In merito alla ripartizione delle somme tra le forze armate, si rileva il riconoscimento di una maggiore quota all'Esercito per la imminente entrata in guerra, a cui corrisponde una lieve riduzione delle attribuzioni alla Marina e all'Aeronautica.

In Italia, all'espansione dei reparti dell'Aeronautica militare si accompagnò quella infrastrutturale. Nel 1939 sul territorio nazionale si contavano 99 aeroporti armati (cioè sedi di reparti), 18 presidiati e 287 campi di fortuna. L'attenzione sulle attività demaniali e infrastrutturali fu reso possibile anche da assegnazioni extra bilancio, nell'ambito dei programmi per il contenimento della disoccupazione: i 22 aeroporti costruiti in base al piano 1935-1936 assorbirono ventimila operai e furono inaugurati nell'arco di circa sei mesi, tra l'autunno 1937 e la primavera del 1938.

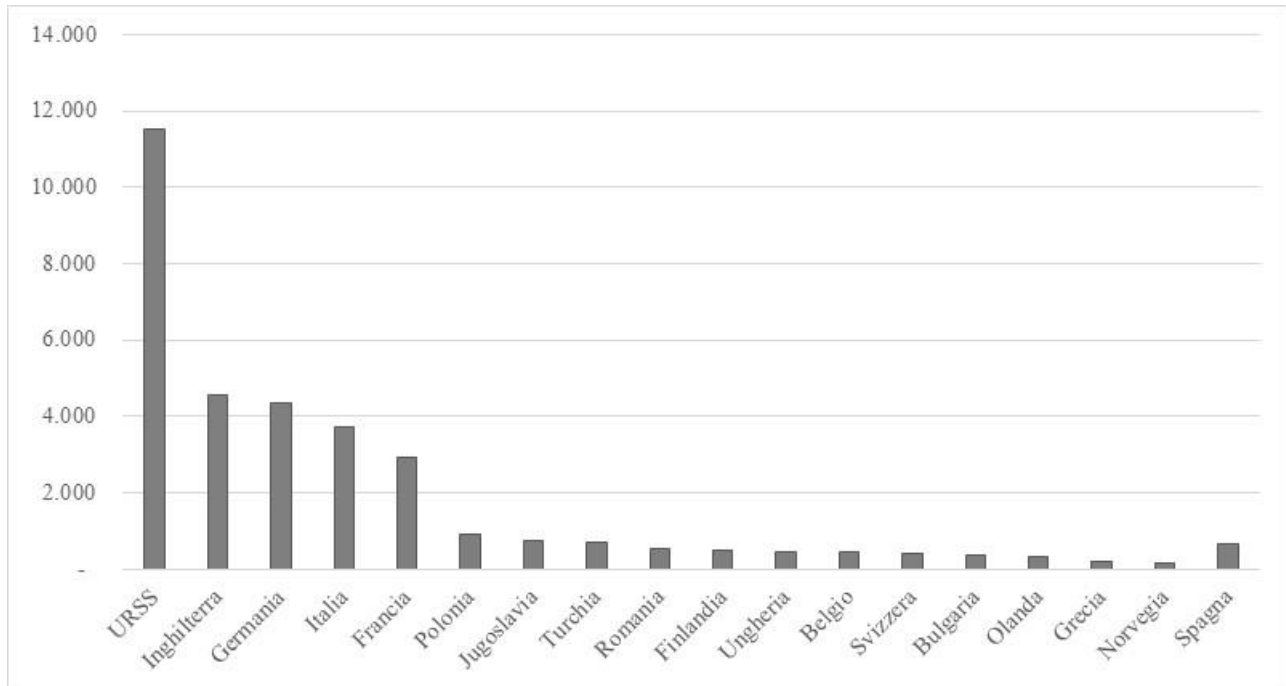
Nell'ottobre 1939 Mussolini comunicò a Valle il cambio della guardia, nell'ambito di un più vasto riassetto del Governo. Per l'Aeronautica la scelta cadde sul generale Francesco Pricolo che fu nominato capo di Stato Maggiore e sottosegretario di Stato. Gli aspetti e le criticità più rilevanti da segnalare, relativamente a questo periodo, riguardano l'arretratezza tecnologica e la scarsa capacità di mobilitazione dell'industria aeronautica nazionale. Infatti, se da un lato le crociere, i *raid*, i primati conseguiti agli inizi degli anni Trenta avevano prodotto effetti assai incoraggianti in termini di prestigio e di crescita tecnico-organizzativa, dall'altro lato avevano evidenziato dei limiti, colti solo in parte, e ai quali non si era posto rimedio. Le sanzioni economiche, l'autarchia e il *gap* tecnologico e progettuale, a causa dell'isolamento politico ed economico dell'Italia, condizionarono non poco l'ammodernamento del settore aeronautico. Altre criticità erano dovute all'impegno e alle operazioni delle forze aeree su una vastità territoriale, con varietà ambientali e climatiche. Preminente era poi diventata la componente offensiva in funzione strategica.

Il grafico 2 mostra quale fosse la posizione italiana rispetto a quella degli altri Paesi europei alla vigilia della Seconda Guerra Mondiale. I dati relativi alle forze aeree dei Paesi europei rivelano chiaramente come a primeggiare fosse l'Unione Sovietica che, con una dotazione aerea di circa 12.000 unità, superava abbondantemente quella degli altri Stati. Seguivano, a grande distanza, con oltre 4.000 unità aeree, l'Inghilterra e la Germania, e in

(45) Ivi, 203.

posizione ravvicinata l'Italia e la Francia, mentre di gran lunga più contenuta era la dotazione dei restanti Paesi (46).

Grafico 2. Situazione delle forze aeree in Europa 1939-1940



Fonte: Elaborazioni in base ai dati contenuti in N. Arena, *La Regia Aeronautica (1939-1943), Volume Primo. Dalla non belligeranza all'intervento*, Roma, Stato Maggiore Aeronautica, Ufficio storico, 1981, 150.

Il 10 giugno del 1940 l'Italia entrava in guerra, schierandosi al fianco della Germania contro Francia e Inghilterra. L'Aeronautica militare si presentava ottimista, per le positive esperienze di guerra compiute in Etiopia e in Spagna. Tuttavia, le macchine realizzate nell'anteguerra furono ritenute, a torto, idonee ad operare ancora in un conflitto immediatamente futuro. Intanto, negli ambienti della politica, emergevano importanti ammissioni sulla necessità di concepire l'Esercito, la Marina e l'Aeronautica come forze facenti parte di un tutto unico e inscindibile. Riguardo allo strumento aereo, si affermava che l'indipendenza dell'Aeronautica era la condizione prima ed indispensabile per far gravitare le forze aeree necessarie al momento e nel punto individuato, a seconda delle necessità e senza dispersione di mezzi. In via secondaria, si sottolineava l'importanza della cooperazione tra le varie specialità dell'Arma: tra caccia e siluranti, caccia e bombardieri, esploratori e mezzi offensivi, in ogni azione ben ideata e ben eseguita (47).

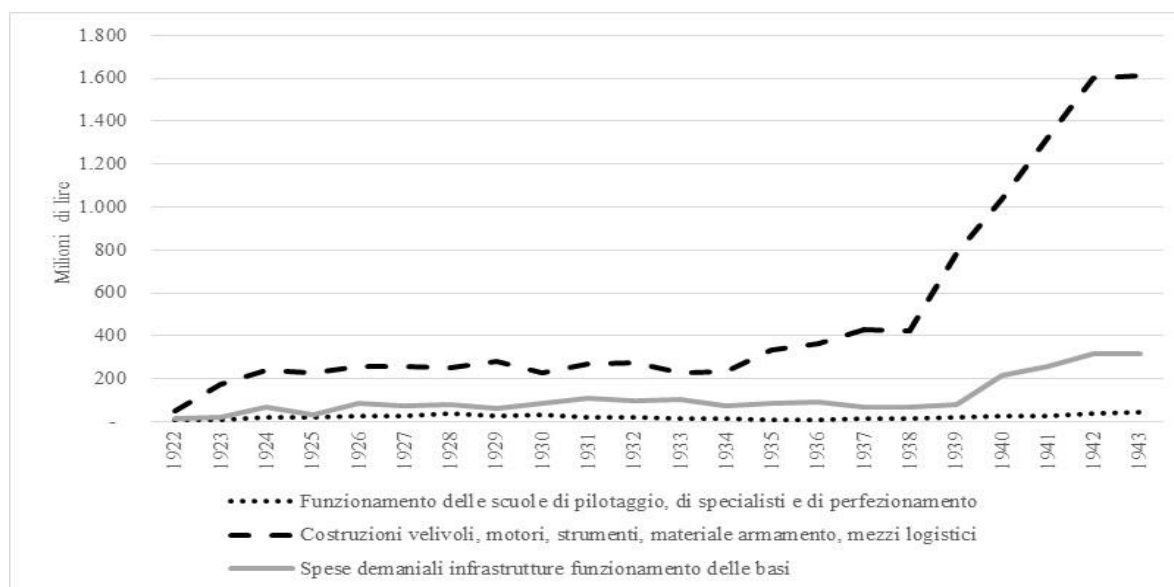
Nel primo anno di guerra, gli stanziamenti in bilancio relativi alla Regia Aeronautica raggiunsero circa nove miliardi di lire, con un incremento importante rispetto all'esercizio finanziario precedente, in cui i valori si attestavano intorno ai 7,5 miliardi. Nel 1942 e nel 1943, con l'accentuarsi del conflitto, le somme assegnate all'Arma aerea furono più consistenti, con valori pari a circa tredici miliardi di lire.

Ulteriori elementi di analisi derivano dai dati di bilancio della Regia Aeronautica relativi alla spesa settoriale dell'Arma, che vengono rappresentati sinteticamente nel grafico 3. La linea punteggiata indica le somme relative al funzionamento delle scuole di pilotaggio, di specialisti e di perfezionamento; la linea tratteggiata, invece, rappresenta l'andamento delle spese relative alle costruzioni di velivoli, motori, strumenti, materiale di armamento e mezzi logistici; la linea continua, infine, mostra l'evoluzione delle spese demaniali infrastrutture di funzionamento delle basi.

(46) Cfr. N. Arena, *La Regia Aeronautica (1939-1943)*, v. I, *Dalla non belligeranza all'intervento*, Roma, Stato Maggiore Aeronautica, 1981, 150. Per gli anni precedenti, v. E. Grassia, *op. cit.*, 35.

(47) Aussma, Bil-RA, busta 14, Insegnamenti della guerra aerea nell'anno 1942.

Grafico 3. Spesa della Regia Aeronautica per sezioni 1922-1943 (in mln di lire)

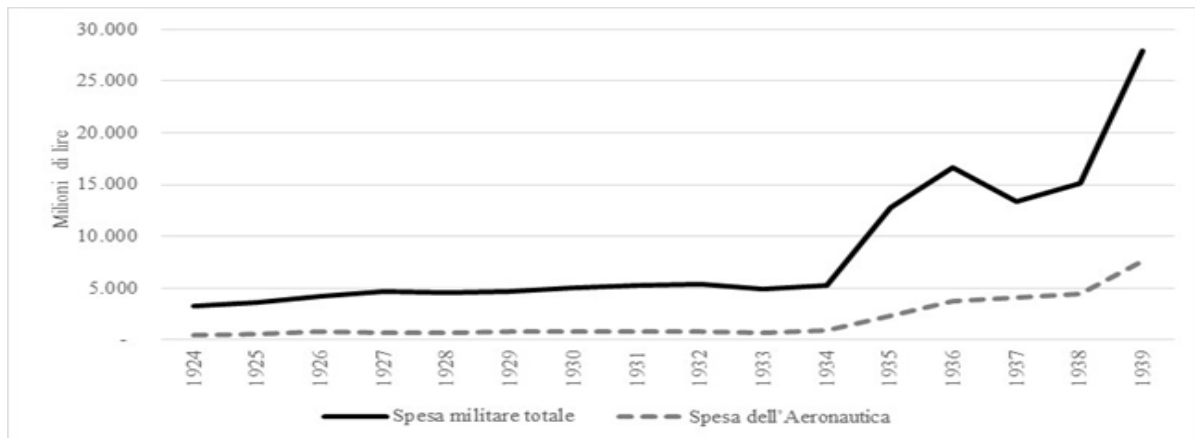


Fonte: Aussma, Bil-RA, busta 14, Consuntivi bilanci Aeronautica dal 1922 al 1944, prospetti di dettaglio.

Ebbene, dall'andamento delle tre voci di spesa, a partire dal 1934 è possibile rilevare una maggiore assegnazione di somme destinate alle costruzioni di velivoli ecc. Andamento che si manifesta più accentuato a partire dal 1938. Va inoltre sottolineato che, a fronte di una spesa pressoché stazionaria per il funzionamento delle scuole, dal 1939 si assiste a un significativo incremento delle spese demaniali.

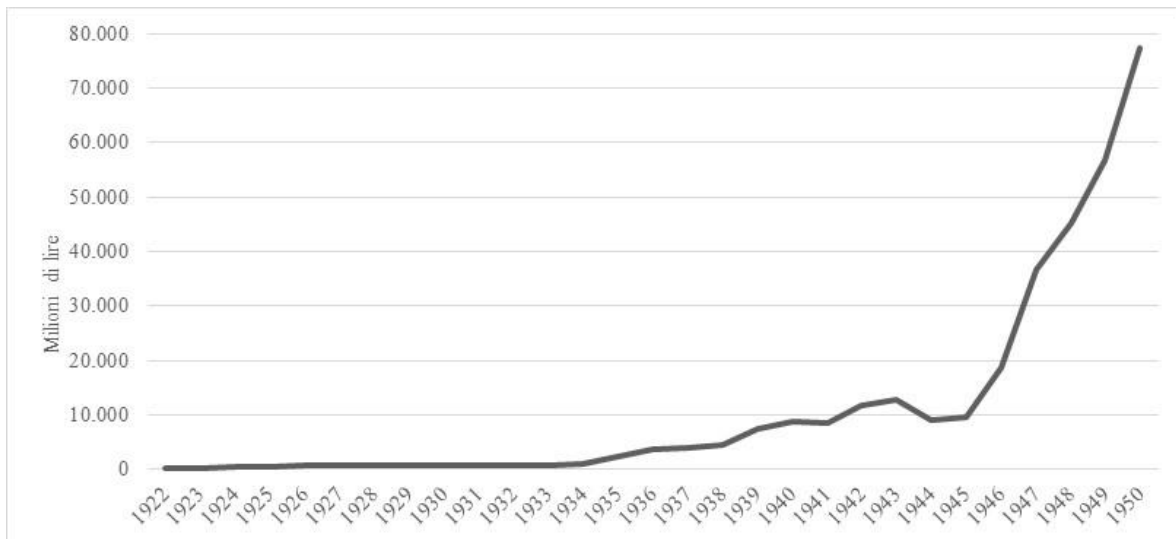
Gli anni della ricostruzione vedono l'Italia impegnata nella riparazione dei danni di guerra, nella ripresa economica e nel recupero del ruolo internazionale. Per quanto riguarda le forze armate, si procede ad una ristrutturazione che porterà nel 1946 alla fine della Regia Aeronautica e alla nascita dell'Aeronautica militare. Nel 1947 i Ministeri della guerra, della marina e dell'aeronautica verranno unificati nel Ministero della difesa. I bilanci dell'Aeronautica militare di questi anni mostrano una crescita esponenziale e livelli mai raggiunti in precedenza, con valori record nel 1950 di circa 77,5 miliardi di lire. Bilanci che evidenziano l'importanza strategica dell'Aeronautica militare all'interno delle forze armate, alla luce della rivoluzione tecnologica e della crescente affermazione dell'industria aeronautica italiana. Con il nuovo corso si realizza in maniera completa l'autonomia e indipendenza dell'Arma, tanto auspicata sin dalla sua costituzione nel 28 marzo del 1923. Si riportano in forma grafica i dati della spesa militare totale e dei bilanci della Regia Aeronautica, che mostrano in maniera evidente gli incrementi a partire dal 1935 e, soprattutto, la svolta decisiva che si registra a partire dalla fine del secondo conflitto mondiale (graf. 4 e 5).

Grafico 4. Spesa militare totale e spesa della Regia Aeronautica 1924-1939 (in mln di lire)



Fonte: Elaborazioni in base ai dati contenuti in Aussma, Bil-RA, busta 14, Consuntivi bilanci Aeronautica dal 1922 al 1950, e in G. Alegi, *La Storia dell'Aeronautica militare. La nascita*, Parma, Aviator, 2015, 159, 203.

Grafico 5. Spesa della Regia Aeronautica e dell'Aeronautica militare 1922-1950 (in mln di lire)



Fonte: Aussma, Bil-RA, busta 14, Consuntivi bilanci aeronautica dal 1922 al 1950.

### 5. Considerazioni conclusive

Nel centenario dell'Aeronautica militare, l'Italia può fregiarsi di essere stata tra le prime forze indipendenti del contesto europeo, nonostante il processo che ha portato alla piena autonomia e indipendenza dal Regio Esercito e dalla Regia Marina sia stato caratterizzato da un lungo periodo di transizione. Lo sviluppo tecnologico, le infrastrutture e l'industria aeronautica italiana hanno risentito già a partire dagli anni successivi al primo conflitto mondiale delle limitate risorse di bilancio e dalla volontà di Mussolini di evitare discredito politico da parte dell'Esercito e della Marina. Ciò nondimeno, non vanno dimenticati i momenti che hanno esaltato l'aviazione italiana, come la guerra di Libia e il primo conflitto mondiale, ma anche i primati internazionali degli anni Trenta, in cui l'aeronautica italiana ha dimostrato di essere competitiva con le altre Nazioni europee. Probabilmente, la parte più triste dell'Arma aerea è stata quella che l'ha vista coinvolta non tanto nella Guerra di Etiopia e nella Guerra Civile Spagnola, quanto gli anni della Seconda Guerra Mondiale. In questa fase la Regia Aeronautica ha vissuto una crescita rallentata in un mondo in cui la tecnica stava rivoluzionando l'aviazione. La conclusione della guerra e la ricostruzione post-bellica, se da un lato sanciscono la fine della Regia Aeronautica, dall'altro forniscono uno straordinario slancio alla nuova Aeronautica militare.

*Appendice*

Tabella 1. Spesa della Regia Aeronautica e dell'Aeronautica militare 1922-1950 (in lire)

<i>Esercizio</i>	Bilancio		Bilancio	
	<i>Stanziamiento</i>	<i>ordinario</i> <i>Spese accertate</i>	<i>Servizi in A.O.</i>	<i>straordinario</i> <i>Esig. Carat. Strard.</i>
1922-23	95.300.000	95.300.000		
1923-24	260.338.000	258.702.000		
1924-25	461.776.000	460.205.000		
1925-26	559.013.000	557.973.000		
1926-27	765.512.000	753.992.000		
1927-28	670.773.000	663.321.000		
1928-29	738.002.000	736.748.000		
1929-30	744.422.000	743.804.000		
1930-31	801.576.000	787.024.000		
1931-32	776.443.000	775.043.000		
1932-33	773.081.000	770.500.000		
1933-34	722.844.000	720.167.000		
1934-35	897.159.000	895.942.000		
1935-36	2.349.312.000	2.339.725.000		
1936-37	3.728.833.000	3.728.352.000		
1937-38	4.088.254.000	4.086.190.000		
1938-39	4.489.705.000	4.487.773.000		
1939-40	7.230.933.000	7.227.619.000	150.000.000	200.000.000
1940-41	8.447.230.000	8.443.352.000	225.000.000	200.000.000
1941-42	8.445.508.000	8.418.064.000	225.000.000	
1942-43	11.860.218.000	11.838.575.000		
1943-44	13.007.660.000	12.791.411.000		
1944-45	12.658.865.000	8.929.577.000		
1945-46	9.673.818.000	9.533.568.000		
1946-47	18.772.369.000	18.633.665.000		
1947-48	36.830.621.000	36.662.004.000		
1948-49	45.484.732.000	45.148.550.000		
1949-50	56.878.470.000	56.819.225.000		
1950-51	77.509.434.000	77.435.122.000		

Fonte: Aussma, Bil-RA, busta 14, Consuntivi bilanci Aeronautica dal 1922 al 1950.

Tabella 2. Spesa della Regia Aeronautica per sezioni 1922-1943 (in lire)

Esercizio	Funzionamento delle scuole di pilotaggio, di specialisti e di perfezionamento	Costruzioni velivoli, motori, strumenti, materiale armamento, mezzi logistici	Spese demaniali infrastrutture funzionamento delle basi	Totale	Percentuale rispetto al bilancio totale	Bilancio totale (consuntivo)
1922-23	10.420.000	50.245.000	16.200.000	76.865.000	80,65	95.300.000
1923-24	7.000.000	173.403.000	23.000.000	203.403.000	78,62	258.702.000
1924-25	22.000.000	236.975.000	68.220.000	327.195.000	71,09	460.205.000
1925-26	22.000.000	227.500.000	35.000.000	284.500.000	50,99	557.973.000
1926-27	24.000.000	258.000.000	84.000.000	366.000.000	48,54	753.992.000
1927-28	26.450.000	258.060.000	76.300.000	360.810.000	48,97	663.321.000
1928-29	36.650.000	252.000.000	80.630.000	369.280.000	50,12	736.748.000
1929-30	25.000.000	281.000.000	60.500.000	366.500.000	49,27	743.804.000
1930-31	30.000.000	226.350.000	84.500.000	340.850.000	43,30	787.024.000
1931-32	18.000.000	270.000.000	107.000.000	395.000.000	50,90	775.043.000
1932-33	20.000.000	276.700.000	95.200.000	391.900.000	50,80	770.500.000
1933-34	16.800.000	227.410.000	104.415.000	348.625.000	53,40	720.167.000
1934-35	13.800.000	235.285.000	76.000.000	325.085.000	36,28	895.942.000
1935-36	9.942.000	332.482.000	87.462.000	429.886.000	18,37	2.339.725.000
1936-37	10.000.000	361.000.000	91.000.000	462.000.000	12,39	3.728.352.000
1937-38	16.500.000	427.700.000	65.000.000	509.200.000	12,46	4.086.190.000
1938-39	16.500.000	421.100.000	65.000.000	502.600.000	11,34	4.487.773.000
1939-40	19.000.000	782.085.000	80.000.000	881.085.000	10,30	7.577.619.000
1940-41	25.000.000	1.041.000.000	216.000.000	1.282.000.000	14,40	8.868.352.000
1941-42	28.000.000	1.323.000.000	260.000.000	1.611.000.000	18,63	8.843.064.000
1942-43	38.000.000	1.598.000.000	315.000.000	1.951.000.000	16,48	11.838.575.000
1943-44	43.000.000	1.611.600.000	319.000.000	1.973.600.000	15,42	12.791.411.000

Fonte: Aussma, Bil-RA, busta 14, Consuntivi bilanci Aeronautica dal 1922 al 1944, prospetti di dettaglio.

\* \* \*