

# SENATO DELLA REPUBBLICA

— X LEGISLATURA —

Nn. 38 e 526-A

## RELAZIONE DELLA 4<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(DIFESA)

(RELATORE BUTINI)

Comunicata alla Presidenza l'8 marzo 1988

SUI

## DISEGNI DI LEGGE

Utilizzo da parte della Marina militare di aerei imbarcati  
(n. 38)

d'iniziativa dei senatori SAPORITO, DI STEFANO, DI LEMBO,  
DE CINQUE e BUTINI

---

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 2 LUGLIO 1987

---

Utilizzo da parte della Marina militare di aerei imbarcati  
(n. 526)

presentato dal Ministro della Difesa  
di concerto col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica  
e col Ministro del Tesoro

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 12 OTTOBRE 1987

ONOREVOLI SENATORI. - Prima di dar conto delle problematiche sottese ai provvedimenti in esame, ritengo utile preliminarmente ricordare il contenuto degli articoli 8, 9 e 10 del regio decreto 28 marzo 1923, n. 645, sulla costituzione della Aeronautica militare; in particolare, l'articolo 8 dispone che i reparti della Aeronautica assegnati all'Esercito, alla Marina e al Ministero delle colonie per esercitazioni e per effettivo impiego avranno l'ubicazione e la destinazione che sarà stabilita d'accordo con lo Stato maggiore dell'Esercito e della Marina.

Detti reparti, pur seguitando a far parte integrante della regia Aeronautica, saranno per l'impiego, la disciplina ed il servizio locale, alla dipendenza dei comandi del regio Esercito, della regia Marina o coloniali destinati ad impiegarli.

I rimanenti reparti aeronautici dipenderanno dalle autorità militari territoriali per quanto riguarda il servizio territoriale.

L'articolo 9 recita: «...La composizione delle unità aeree destinate al servizio del regio Esercito e della regia Marina, sia nei riguardi dei tipi che nella quantità d'apparecchi e di aeronavi, nonchè nei riguardi dei campi e delle basi di appoggio, sarà concordata dal Commissariato della regia Aeronautica con lo Stato maggiore del regio Esercito e della regia Marina.

I programmi per la istruzione di reparti specializzati, destinati ai servizi del regio Esercito e della regia Marina, saranno stabiliti previo concerto con lo Stato maggiore del regio Esercito e della regia Marina».

L'articolo 10 è del seguente tenore: «Il Ministero della regia Marina avrà facoltà, previ accordi col Commissariato dell'Aeronautica, di destinare a titolo temporaneo suoi ufficiali al servizio aereo, allo scopo di costituirsi un nucleo di specialisti nell'impiego dell'arma aerea marittima. (Studi di guerra aeromarittima ed equipaggiamento di velivoli imbarcati

sulle navi, di apparecchi siluranti e di aeronavi in servizio della regia Marina).

Analoga facoltà è data al Ministero della guerra per quanto riguarda l'aviazione terrestre».

Il Governo ha interpretato il citato regio decreto n. 645 del 1923 come istitutivo d'una competenza unica ed esclusiva dell'Aeronautica.

Si sono, infatti, riconosciute la funzione «onnipresente» dell'Aeronautica, la sua presenza decisiva e quindi unitaria per la tecnologia, per la modalità d'impiego, per l'economicità.

La «centralità operativa» del mezzo aereo si riscontra, d'altronde, per altre vie, considerando:

- a) l'aviazione leggera dell'Esercito;
- b) gli elicotteri per le tre Forze armate e per le Forze di polizia;
- c) l'aviazione antisommergibile (legge 7 ottobre 1957, n. 968);
- d) gli aerei P166 PH (turbo elica Piaggio) utilizzati dall'Istituto Geografico Militare di Firenze.

A questi aerei sono in procinto di aggiungersi 6 aerei P166 APH DL 3 (turbo elica Piaggio) per esigenze della protezione civile, aerei che appartengono all'Aeronautica militare.

Il disegno di legge non mira a modificare la centralità della Aeronautica militare, cui spetta di organizzare, dirigere, coordinare e controllare tutti i mezzi destinati alla difesa aerea; intende soltanto introdurre una modifica ordinativa per consentire alla Marina militare l'utilizzazione dell'aereo, *sul punto e subito*, per garantire la difesa delle navi.

Le navi che sono incaricate della protezione dei convogli, richiedono tuttavia la disponibilità d'una immediata capacità antiaerea.

In questo quadro, l'aereo imbarcato si presenta come un sistema d'arma teso a migliorare e ottimizzare la capacità di difesa

della nave, realizzando una difesa di punto immediata.

Conseguentemente, il provvedimento intende assicurare:

- 1) la possibilità riconosciuta alla Marina militare di fornirsi di *aerei imbarcati*;
- 2) la appartenenza «organica» di tali aerei alla Marina militare;
- 3) la conferma delle competenze dell'Aeronautica militare di difesa aerea, anche prevedendo che, ove i mezzi aerei della Marina militare venissero impiegati nella difesa del territorio e non delle navi, essi rientrerebbero nelle competenze dell'Aeronautica militare;
- 4) il possibile impiego di piloti dell'Aeronautica militare sugli aerei imbarcati, che sono *normalmente* pilotati dal personale della Marina militare;

5) la cura di evitare la formazione di una *seconda aviazione*.

Le linee di comunicazione marittima sono giustamente ritenute parte essenziale del sistema di difesa nazionale e quindi la valutazione tecnica della necessità di aerei imbarcati, l'acquisizione dei mezzi idonei, la valutazione finanziaria di una scelta che mira a rendere sicure le linee di comunicazione marittima e ad accrescere la sicurezza di chi quelle linee deve sorvegliare e difendere, sono giustamente compiti delle Forze armate, del Governo e del Parlamento.

Il disegno di legge si propone di risolvere un problema di impostazione o di principio avvalendosi anche proficuamente della collaborazione della Marina e dell'Aeronautica militare, entrambe impegnate con merito nei compiti di difesa nazionale.

Quanto alla copertura finanziaria degli studi, delle sperimentazioni e dei collaudi, valutati in due miliardi nell'anno 1989, è previsto che si provveda mediante la proiezione dello stanziamento fissato per il 1988 al capitolo 4031 del bilancio di previsione del Ministero della difesa, vale a dire attingendo alle risorse disponibili per le spese per la costruzione, l'acquisizione, l'ammodernamento, il rinnovamento, la trasformazione e la manutenzione straordinaria dei mezzi e dei materiali e delle connesse scorte, dotazioni e parti di ricambio relativi ai settori indicati e interessanti la componente navale delle Forze armate.

Gli oneri per l'acquisizione di mezzi in dipendenza di programmi, cui si sia pervenuti tramite le procedure accennate, graveranno sempre sul capitolo 4031, a far data dal 1990, utilizzando a quel momento la proiezione dello stanziamento ivi iscritto per l'anno 1988.

Il Parlamento conoscerà lo stato di attuazione degli studi e del programma di acquisizione tramite una relazione allegata allo stato di previsione del Ministero della difesa. Tutti gli oneri sono a carico del bilancio militare.

Il criterio della proiezione dello stanziamento di bilancio rende i mezzi, di cui agli eventuali programmi, alternativi ad altri mezzi o programmi.

La relazione illustrativa che accompagna il disegno di legge governativo afferma che ogni determinazione operativa dovrà essere connessa, nei tempi e nei modi opportuni (con il principio giuridico-formale accennato), nell'ambito di una decisione rimessa - come è giusto - alla sovranità del Parlamento.

#### PROBLEMATICHE DEGLI AEREI IMBARCATI

##### *Il rapporto costo-efficacia*

Va tenuto presente che:

a) il mantenimento in volo, su mare aperto, in prossimità di un gruppo navale, di aerei intercettori con base a terra, è operazione efficace ma *costosa*;

b) il costo dipende dal consumo del carburante, dall'usura dei mezzi e degli equipaggi, dal *numero di aerei* necessari per assicurare un adeguato avvicendamento. Il loro rifornimento può essere effettuato mediante aerei cisterna;

c) l'aereo imbarcato ha tempi ridotti di intervento, può decollare solo quando si profila la minaccia e può comunque, se necessario, essere rifornito in volo.

##### *Le prestazioni*

Le prestazioni degli aerei basati a terra sono superiori.

La presenza di *radar* e l'uso di missili *aria-terra* rende possibile la difesa a distanza, senza la necessità del duello aereo classico *a vista*. Ciò rende competitivo l'aereo a decollo corto o verticale.

#### *La produzione e il mercato*

Si dovrà prestare particolare attenzione alla ricerca dell'industria italiana nel settore degli aerei a decollo corto o verticale.

L'applicazione dell'aerodinamica alle fasi di decollo e di atterraggio rende possibile in futuro la convergenza delle due soluzioni ad ala fissa e rotante (*convertiplano*)

Il tema degli incentivi e della concertazione industria-difesa riappare, quindi, anche per questo tipo di considerazioni.

#### *L'aspetto istituzionale*

Gli indirizzi dei programmi di ricerca e di approvvigionamento saranno presentati al Parlamento, secondo l'impegno assunto dal Governo nella seduta della Commissione difesa del 19 febbraio 1987

Analogamente avverrà per i programmi di sviluppo e di acquisizione di eventuali aerei a decollo corto o verticale.

#### *La concezione interforze*

Si è sostenuto che la previsione di imbarcare aerei sulle navi è in contrasto con la concezione interforze delle Forze armate. Seguendo questo ragionamento, ci si può trovare di fronte a un bivio:

- a) o si crea un «quarto polo», l'interforze,
- b) o si risponde per integrazioni, cooperazioni e coordinamenti successivi alle esigenze interforze.

Il testo proposto all'Assemblea realizza un equilibrio di comprensione tra Marina e Aeronautica.

Spetterà alle decisioni future e alle future esperienze valutare quanto si sia progredito (e in che modo) nella concezione interforze

come *metodo di lavoro* e come *concezione strategica*, e non come «quarto polo».

#### PRESUNTA INCIDENZA SUL «MODELLO DI DIFESA»

Il Libro bianco della Difesa del 1985 definisce la seconda missione interforze nella difesa a Sud delle linee di comunicazione marittima (pag. 45).

Le nostre forze aeronavali hanno nel Mediterraneo due compiti principali:

1) *in campo nazionale*, mantenere aperte le linee di comunicazione di stretto interesse; provvedere al controllo ed alla protezione del traffico mercantile; difendere le zone marittime costiere da operazioni di sbarco o avio-sbarco.

2) *in campo NATO*, cooperare con le forze alleate per il conseguimento di una *superiorità aeronavale locale*, necessaria per tutelare i traffici marittimi assicurando il flusso dei rifornimenti (civili e militari) e dei rinforzi.

Affrontando i problemi e le prospettive della seconda missione interforze, ed in particolare il *supporto aereo delle operazioni navali*, nel predetto Libro bianco si fa notare che esso è «attualmente affidato ai gruppi di volo dell'Aeronautica militare». Si tratta di un problema reale che non si può risolvere solo con il rischieramento delle forze aeree. È necessario mettere allo studio un nuovo ordinamento che prevede speciali reparti di aviazione di Marina, con specifici compiti di controllo per il supporto navale, reparti da inquadrare e impiegare per un efficace e credibile appoggio. Esiste al riguardo un complesso sistema legislativo che prevede reparti assegnati alla Marina militare, sistema che può avere ulteriori sviluppi.

In tale quadro, dovrà essere anche approfondita, e *sempre attraverso il preventivo esame del Parlamento*, la possibile opzione di aerei a decollo verticale da impiegare eventualmente sull'incrociatore «*Garibaldi*»; opzione da verificare in modo rigoroso sotto il profilo del rapporto costo/efficacia e delle caratteristiche tecnico-operative dei velivoli esistenti, nel contesto politico-strategico delineato (pag. 48).

A proposito degli aerei imbarcati si ebbe a rilevare nella scorsa legislatura che la normativa avrebbe provocato addirittura una modifica dell'ordinamento delle Forze armate, un rilevante cambiamento dei moduli difensivi nazionali, una estensione dei naturali limiti di competenza della Marina, in una direzione che fu definita *neo-imperialista* (senatore Eliseo Milani). Il senatore Maurizio Ferrara riconobbe invece che il modello di difesa poteva essere adeguato alle modificazioni della situazione politico-militare, ma che ciò avrebbe dovuto essere espressamente dichiarato dal Governo.

Si sostenne, inoltre, che:

l'aereo è solo un sistema d'arma (senatore Ferrara Salute);

l'aereo imbarcato è *autodifesa e deterrenza* (senatore Fallucchi).

L'allora Ministro della difesa, senatore Spadolini, affermò che la riduzione della vulnerabilità della flotta, l'assicurazione della sopravvivenza degli equipaggi e delle navi, l'adeguamento delle capacità difensive delle forze aeronavali, l'integrazione delle capacità difensive e di sopravvivenza della Marina, la protezione aggiuntiva alle unità navali, erano gli obiettivi del provvedimento mirante a dotare la Marina militare di aerei imbarcati.

Nel quadro della *difesa a Sud* (seconda missione interforze) il Ministro della difesa, nella seduta della 4<sup>a</sup> Commissione permanente del 19 febbraio 1987, precisò l'adozione delle seguenti misure (attuare o in corso d'attuazione):

a) rischieramento di aerei intercettori a Trapani Birgi,

b) potenziamento della rete di scoperta radar;

c) disponibilità di aerei cisterna per il rifornimento in volo;

d) ridislocazione, in caso di allarme, di unità dell'Esercito nelle isole minori.

La difesa in mare potrà essere integrata dalla presenza di aerei imbarcati.

L'incrociatore «*Garibaldi*» ha funzione di unità di comando e di controllo del gruppo navale che opera nello Jonio e nel Canale di

Sicilia, dove è più necessaria una maggiore protezione aerea della flotta.

Il secondo gruppo navale, controllato dall'incrociatore porta-elicotteri «*Vittorio Veneto*», gravita nel Tirreno e nel Canale di Sardegna, in una zona meno esposta ad attacchi aerei e più protetta dalla difesa aerea territoriale.

*Il modello di difesa non subisce alterazioni o stravolgimenti.*

Sicuramente esso costituisce un modello «difensivo», agisce nell'area NATO, si propone la difesa del territorio e degli interessi dell'Italia.

Gli aerei imbarcati non modificano la responsabilità dell'Aeronautica nella difesa aerea del territorio, ma integrano, quale sistema d'arma tempestivo ed efficace, la deterrenza e la difesa della flotta.

L'acquisizione di aerei imbarcati da parte della Marina militare significa migliorare la qualità militare della flotta, elemento da tenere presente nella evoluzione dei programmi futuri.

Una più efficace difesa di punto della flotta non sacrifica, ma semmai arricchisce, la capacità della Marina di assolvere i compiti che le derivano dalla presente situazione e dalla sua evoluzione, ove si modificassero le condizioni degli equilibri militari e delle relazioni politiche.

In generale, più delle armi, sono offensive le politiche e le ideologie; cosicché, una portaerei, ove sia strumento d'una politica di pacificazione e di equilibrio delle forze, di ragionevolezza della deterrenza e di convincente dissuasione, è uno strumento difensivo.

Si è parlato di una svolta storica, a proposito della filosofia di questo provvedimento.

Lasciamo quindi che sia la storia a verificare se le nostre attuali scelte sono giuste. Basta, in questa sede, ribadire la convinzione di voler fondare la pace sulla libertà e sulla sicurezza.

Onorevoli senatori, il testo unificato dei disegni di legge nn. 38 e 526, sottoposto al Vostro esame, merita l'approvazione del Senato della Repubblica. In tal senso si è già espressa la 4<sup>a</sup> Commissione permanente (dife-

sa), la quale ha ritenuto altresì opportuno presentare, su una questione per certi versi connessa, all'Assemblea il seguente ordine del giorno:

«Il Senato,

in sede di esame dei disegni di legge nn. 38 e 526 concernenti «Utilizzo da parte della Marina militare di aerei imbarcati»:

1) considerato che con i predetti provvedimenti viene riconosciuta alla Marina militare la facoltà di attivare un'aviazione navale che le consenta di realizzare sul piano operativo una più immediata capacità di difesa;

2) rilevato che con l'adozione di una «aviazione specializzata» non viene meno il principio ordinativo di base di cui al regio decreto n. 645 del 1923, nè viene alterato il modello di difesa;

3) preso atto che l'Esercito, in base alla determinazione ministeriale del 1° settembre 1956, ha facoltà di impiegare aerei ad ala fissa di peso non superiore a Kg. 1.500 a pieno

carico, per far fronte alle esigenze di mobilità ed osservazione degli organi di comando ed a necessità tecniche delle unità di artiglieria;

4) atteso che la limitazione di peso imposta ai velivoli ad ala fissa non consente un idoneo svolgimento di tali compiti (con particolare riguardo alla aereofotogrammetria a favore dell'Istituto Geografico Militare Italiano), per cui attualmente viene fatto ricorso ad elicotteri di vario tipo in dotazione all'Esercito che non hanno limitazione di peso ed il cui impiego è notevolmente oneroso;

5) considerato che dotando l'Esercito di aerei ad ala fissa che non sottostiano a limitazioni di peso verrebbe notevolmente ridotto l'impiego degli elicotteri, con conseguente sensibilissima riqualificazione dei servizi e realizzazione di un'economia sulle spese di gestione dell'ordine del 60 per cento,

impegna il Governo:

a porre allo studio il problema di aggiornare la normativa vigente sulla componente aerea dell'Esercito».

BUTINI, *relatore*

**PARERE DELLA 1<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE**

(AFFARI COSTITUZIONALI, AFFARI DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO E DELL'INTERNO, ORDINAMENTO GENERALE DELLO STATO E DELLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE)

(Estensore MAZZOLA)

2 febbraio 1988

La Commissione, esaminati i disegni di legge in titolo, esprime, per quanto di competenza, parere favorevole.

**DISEGNO DI LEGGE**

TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

## Art. 1.

1. Per integrare le capacità di difesa delle proprie unità navali, la Marina militare può utilizzare aerei imbarcati. Tali aerei, facenti organicamente parte della Marina militare, devono possedere le caratteristiche dell'impiego specialistico di Forza armata.

2. Per l'acquisizione degli aerei e per la loro immatricolazione, nonché per il relativo supporto tecnico-logistico, la Marina militare si avvale delle competenti direzioni generali del Ministero della difesa.

## Art. 2.

1. Rimangono ferme le competenze dell'Aeronautica militare in materia di organizzazione, direzione, coordinamento e controllo di tutti i mezzi della difesa aerea nell'area di interesse nazionale, ivi compresi gli aerei imbarcati quando chiamati a concorrere alla difesa del territorio.

## Art. 3.

1. Il pilotaggio degli aerei imbarcati è affidato al personale della Marina militare che, compreso negli organici e nei contingenti dei rispettivi ruoli, sia in possesso dei previsti brevetti e delle prescritte abilitazioni militari.

2. I brevetti e le abilitazioni sono conferiti sulla base delle norme vigenti.

3. Con determinazione del Capo di Stato maggiore della Difesa, sentiti i Capi di Stato maggiore dell'Aeronautica e della Marina, al pilotaggio degli aerei imbarcati può essere destinato anche personale dell'Aeronautica militare.

## Art. 4.

1. La Marina militare si avvale per gli studi, le sperimentazioni e i collaudi riguardanti gli aerei destinati all'imbarco, degli organismi tecnici dell'Aeronautica militare e delle competenti direzioni generali del Ministero della difesa.

2. La scelta dei mezzi aerei avviene in conformità alle procedure in vigore per l'approvvigionamento degli armamenti e dei materiali destinati alla Difesa.

## Art. 5.

1. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 4, valutato per l'anno 1989 in 2000 milioni di lire, si provvede a carico della proiezione per l'anno medesimo dello stanziamento iscritto al capitolo 4031 dello stato di previsione del Ministero della difesa per l'anno finanziario 1988.

2. Agli oneri relativi all'eventuale attuazione del conseguente programma di acquisizione di mezzi si provvede, a decorrere dall'anno 1990, a carico della proiezione per l'anno medesimo dello stanziamento iscritto al medesimo capitolo 4031 dello stato di previsione del Ministero della difesa per l'anno finanziario 1988.

3. In allegato allo stato di previsione del Ministero della difesa è presentata annualmente una relazione sullo stato di attuazione degli studi e del programma di acquisizione, con la quantificazione delle relative incidenze finanziarie.

**DISEGNO DI LEGGE N. 38**

D'INIZIATIVA DEI SENATORI SAPORITO ED ALTRI

**Art. 1.**

1. Per integrare le capacità di difesa delle proprie unità navali, la Marina militare può utilizzare aerei imbarcati. Tali aerei, facenti organicamente parte della Marina militare, devono possedere le caratteristiche dell'impiego specialistico di forza armata.

2. La Marina militare si avvarrà, per l'acquisizione degli aerei imbarcati e la loro immatricolazione nonché per il relativo supporto tecnico-logistico, delle competenti direzioni generali del Ministero della difesa.

**Art. 2.**

1. Rimangono ferme le competenze dell'Aeronautica in materia di organizzazione, direzione, coordinamento e controllo di tutti i mezzi della difesa aerea nell'area di interesse nazionale, ivi compresi gli aerei imbarcati quando chiamati a concorrere alla difesa aerea del territorio.

**Art. 3.**

1. Il pilotaggio degli aerei imbarcati è affidato al personale della Marina militare che, compreso negli organici e nei contingenti dei rispettivi ruoli, sia in possesso dei previsti brevetti e abilitazioni militari.

2. I brevetti e le abilitazioni saranno conferiti sulla base delle norme esistenti.

3. Alla condotta degli aerei di cui all'articolo 1 potrà, con determinazione del Capo di Stato maggiore della difesa, sentiti i Capi di Stato maggiore dell'Aeronautica e della Marina, essere destinato anche personale dell'Aeronautica militare.

**Art. 4.**

1. La Marina militare si avvale, per gli studi, le sperimentazioni e i collaudi riguardanti gli aerei destinati all'imbarco, degli organismi tecnici dell'Aeronautica militare e delle competenti direzioni generali del Ministero della difesa.

2. La scelta dei mezzi avviene in aderenza alle procedure in vigore relative all'approvvigionamento degli armamenti e dei materiali destinati alla difesa.

**DISEGNO DI LEGGE N. 526**

D'INIZIATIVA DEL GOVERNO

**Art. 1.**

1. Per integrare le capacità di difesa delle proprie unità navali, la Marina militare può utilizzare aerei imbarcati. Tali aerei, facenti organicamente parte della Marina militare, devono possedere le caratteristiche dell'impiego specialistico di Forza armata.

2. La Marina militare si avvale, per l'acquisizione degli aerei imbarcati e per la loro immatricolazione, nonché per il relativo supporto tecnico-logistico, delle competenti direzioni generali del Ministero della difesa.

**Art. 2.**

1. Rimangono ferme le competenze dell'Aeronautica militare in materia di organizzazione, direzione, coordinamento e controllo di tutti i mezzi della difesa aerea nell'area di interesse nazionale, ivi compresi gli aerei imbarcati quando chiamati a concorrere alla difesa del territorio.

**Art. 3.**

1. Il pilotaggio degli aerei imbarcati è affidato al personale della Marina militare che, compreso negli organici e nei contingenti dei rispettivi ruoli, sia in possesso dei previsti brevetti e delle prescritte abilitazioni militari.

2. I brevetti e le abilitazioni sono conferiti sulla base delle norme vigenti.

3. Al pilotaggio degli aerei imbarcati potrà, con determinazione del Capo di Stato maggio-

re della Difesa, sentiti i Capi di Stato maggiore dell'Aeronautica e della Marina, essere destinato anche personale dell'Aeronautica militare.

**Art. 4.**

1. La Marina militare si avvale per gli studi, le sperimentazioni e i collaudi riguardanti gli aerei destinati all'imbarco, degli organismi tecnici dell'Aeronautica militare e delle competenti direzioni generali del Ministero della difesa.

2. La scelta dei mezzi aerei avviene in conformità alle procedure in vigore per l'approvvigionamento degli armamenti e dei materiali destinati alla Difesa.

**Art. 5.**

1. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 4, valutato per l'anno 1989 in 2.000 milioni di lire, si provvede a carico della proiezione per l'anno medesimo dello stanziamento iscritto al capitolo 4031 dello stato di previsione del Ministero della difesa per l'anno finanziario 1988.

2. Agli oneri relativi all'eventuale attuazione del conseguente programma di acquisizione di mezzi si provvede, a decorrere dall'anno 1990, a carico della proiezione per l'anno medesimo dello stanziamento iscritto al medesimo capitolo 4031 dello stato di previsione del Ministero della difesa per l'anno finanziario 1988.

3. Annualmente in allegato allo stato di previsione del Ministero della difesa è presentata una relazione sullo stato di attuazione degli studi e del programma di acquisizione, con la quantificazione delle relative incidenze finanziarie.