



Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto

Intervento dell'Amm. Isp. Capo (CP) Raimondo POLLASTRINI, Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, al **“20° anniversario della costituzione della componente aerea del Corpo delle Capitanerie di porto”**.

Pescara, 19 luglio 2008

Gentili Ospiti,

vent'anni orsono, il 4 agosto 1988, vennero consegnati i primi quattro aerei P166DL3 SEM al Corpo delle Capitanerie di porto e fu il momento di inizio di uno straordinario percorso, difficile, ma entusiasmante, colmo di ostacoli ma anche di importanti successi, che ha condotto la componente di volo della Guardia Costiera all'attuale situazione ampiamente consolidata con più di 57.000 ore volate ed all'odierno impegno operativo in uno scenario geopolitico completamente diverso da quello di allora.

Tra i compiti che il Corpo delle Capitanerie di porto è chiamato a svolgere sin dalla sua fondazione, quelli operativi hanno avuto uno sviluppo esponenziale nell'ultimo ventennio conseguentemente al fenomeno planetario dell'enorme incremento dei traffici marittimi e dell'uso del mare in generale, che arreca inestimabili vantaggi all'economia, ma che amplifica a dismisura i rischi più tradizionali connessi con la navigazione marittima ed addirittura ne crea di nuovi e più pericolosi.

Gli avvenimenti occorsi da quel lontano 1988, ciò che oggi ci troviamo a fronteggiare e ciò che prevedibilmente avverrà nel medio termine attestano la straordinaria lungimiranza insita nella scelta fatta venti anni fa di dotare il Corpo delle Capitanerie di porto di una componente di volo, oggi chiamata ad operare in tutto il mar Mediterraneo e talvolta anche fuori, come è accaduto in occasione dell'affondamento della M/N Prestige in Atlantico, allorché il Governo italiano rispose alle sollecitazioni sia francesi che europee

ed inviò il nostro nuovo aereo ATR42 per monitorare le conseguenze di quell'affondamento sull'ambiente marino.

In realtà ciò che celebriamo oggi, oltre ad essere stato, come si è detto, l'inizio di uno straordinario percorso, ha rappresentato, a sua volta, l'esito evidente di lunghe e complesse riflessioni che portarono all'approvazione della legge 979 del 1982, meglio nota come "legge sulla difesa del mare", che consentì il notevole potenziamento della componente navale del Corpo, ma anche l'acquisto dei primi aerei ed elicotteri.

E rivolgo pensieri di ammirazione e riconoscenza ai miei predecessori ed ai colleghi che mostrarono allora intuizione e coraggio straordinari nel portare avanti e realizzare un progetto di siffatta mole.

Non fu, infatti, un caso che appena un anno dopo la consegna dei primi aerei venne approvato il decreto interministeriale istitutivo della Guardia Costiera, articolazione operativa del Corpo delle Capitanerie di porto, che ha tratto e trae proprio dalla componente di volo notevole ispirazione ed impulso.

Sentimenti di grande ammirazione e riconoscenza provo, inoltre, nei confronti degli ufficiali dell'allora Ispettorato Generale delle Capitanerie di porto che nella seconda metà degli anni '80 avviarono la realizzazione del progetto, e nei confronti dei primi comandanti dei nostri reparti di volo, oltre che dei primi piloti, ufficiali tecnici, specialisti e operatori di volo che, nonostante le innumerevoli difficoltà iniziali soprattutto di ordine logistico, riuscirono in brevissimo tempo a creare uno strumento operativo di tutto rispetto, adeguatamente supportato sia dal punto di vista addestrativo che tecnico-manutentivo.

E' grazie al loro notevole spirito di sacrificio ed alla loro eccezionale determinazione, unitamente all'iniziale supporto della nostra Forza Armata e dell'Aeronautica Militare, che oggi la componente di volo della Guardia Costiera può avvalersi di moderne unità addestrative, attrezzate officine, magazzini che garantiscono adeguati cicli logistici, basi sicure e funzionali.

I dati in costante crescita relativi all'efficienza degli aeromobili ed all'attività di volo attestano i rapidi progressi compiuti che trovano senso nelle innumerevoli missioni di ricerca e soccorso che hanno

portato al salvataggio di tante vite umane, veicolate anche dai *media* di tutto il mondo come è avvenuto per i 13 naufraghi della M/N Margaret nel golfo di La Spezia il 3 dicembre 2005, nella partecipazione dei nostri aeromobili a tutte le maggiori eco-emergenze che hanno interessato il Mediterraneo, come è avvenuto in Libano nel settembre del 2006, nel costante monitoraggio del nostro ambiente costiero, nel quotidiano pattugliamento per controllare che le attività ed i traffici marittimi si svolgano in piena sicurezza e liceità.

Tutto sommato, non sono molti vent'anni, se si considera tutto ciò che è stato fatto grazie a uomini ormai considerati figure primarie nella storia del Corpo.

Ma purtroppo la realtà ci suggerisce crudamente che tutto ciò non basta a garantire un accettabile livello di sicurezza per chi vive del mare o sul mare o si trova ad utilizzarlo per qualsivoglia scopo.

La collocazione geografica dell'Italia, le sue connotazioni storiche e la variegata complessità dei suoi riferimenti politici ed economici le attribuiscono una responsabilità ed un ruolo che non ha eguali nel panorama euro-mediterraneo: ciò si traduce in una pressione operativa sui servizi di guardia costiera del nostro Paese alla quale bisogna rispondere con assetti aeronavali adeguati per numero, caratteristiche e collocazione.

L'analisi approfondita e puntuale di ciò che attualmente accade negli spazi marittimi di giurisdizione italiana e nell'area SAR di responsabilità nazionale, ma soprattutto l'analisi delle tendenze che vedono sempre più impegnata la Guardia Costiera in teatri operativi extra-nazionali hanno condotto all'elaborazione del piano di sviluppo ventennale della componente navale ed aerea del Corpo che sta ispirando le nostre scelte sulle caratteristiche ed il numero dei nuovi mezzi e la collocazione delle nuove basi.

Stiamo potenziando soprattutto la componente elicotteristica, dedicando particolare attenzione allo Stretto di Sicilia, al Canale di Sardegna ed al Medio e Basso Tirreno.

Ma allo stesso tempo intendiamo ammodernare e consolidare la componente ad ala fissa preposta al pattugliamento marittimo ed alla sorveglianza a medio ed a lungo raggio, aggiornando e

potenziando, altresì, i sistemi di telerilevamento dei dati relativi all'ambiente marino.

Ma ciò richiede anche un sforzo formativo intenso, sia in senso quantitativo che qualitativo, per riuscire a disporre di personale di volo in grado di far fronte con successo alle nuove sfide operative: in particolare, stiamo implementando la preparazione del personale aerosoccorritore per migliorarne le capacità sia di recuperare persone in difficoltà in condizioni meteomarine avverse sia di prestar loro efficaci interventi di primo soccorso e stiamo predisponendo corsi di alta specializzazione per il personale preposto all'elaborazione ed all'interpretazione dei dati sull'ambiente marino telerilevati dai nostri aerei.

Benché siano solo brevi cenni, le cose dette sui programmi di sviluppo della componente di volo della Guardia Costiera fanno agevolmente intuire l'entità dell'impegno che stiamo affrontando che deve, tra l'altro, fare i conti con la cronica penuria di risorse che impone di effettuare scelte molto ben equilibrate e calibrate: ma gli avvenimenti che hanno fatto la nostra storia e particolarmente i primi venti anni della componente di volo sono la prova oggettiva che la natura forte e determinata dei nostri uomini, supportata dalla consapevolezza di fare un lavoro straordinariamente bello ed appagante, può darci la serena certezza che riusciremo a conseguire i nostri obiettivi ed a svolgere nel migliore dei modi i compiti che le leggi ci affidano e che la collettività italiana ed europea si aspetta da noi.

Viva la componente di volo della Guardia Costiera,
Viva il Corpo delle Capitanerie di porto,
Viva la Marina Militare.