

impiegato. In definitiva tutte le nazioni del mondo saranno costrette a grandi spese per perseguire dei presunti vantaggi o per difendersi dalle loro stesse invenzioni, senza peraltro acquistare maggiore sicurezza di quella che avevano in passato.

Per ritornare al quesito in discussione circa la possibilità che il Potere Aereo abbia reso il Potere Marittimo inadeguato allo scopo della difesa del traffico, possiamo in concreto affermare:

1) che la denominazione « Potere Aereo » è errata, non essendo gli aerei che mezzi del Potere Marittimo, ossia armi adoperate in mare per contrastare il dominio del mare che è l'obiettivo del potere marittimo.

2) che i mezzi necessari per la organizzazione della vigilanza aerea, anche in acque relativamente ristrette, sono assai maggiori di quanto ritengono i sostenitori dell'attacco con tale mezzo.

3) che i mezzi di difesa sono in continuo sviluppo e che le misure di rappresaglia — per quanto indegne — possono sempre essere attuate.

Il traffico corre minor pericolo dall'aria che non dalle navi di superficie. In quelle stesse zone in cui una flottiglia aerea può operare, le flottiglie di superficie possono agire con molto maggior successo e non soltanto in armonia con le consuetudini e con le leggi dell'umanità ma anche senza limitazioni derivanti dalle condizioni di tempo, e durante tutte le ventiquattro ore del giorno.

Non è già per l'influenza che la forza aerea può esercitare contro il traffico che essa assumerà una importanza notevole nella guerra navale, bensì la sua influenza deve essere valutata da un punto di vista strettamente militare ossia considerando la forza aerea quale elemento agente in cooperazione con le unità navali destinate ad operare contro le forze avversarie adibite alla difesa del traffico.

Non è questa una nuova dottrina, ma la ripetizione di un vecchio e ben conosciuto assioma. L'obiettivo principale è la forza combattente del nemico.