



# STATO MAGGIORE AERONAUTICA

## AERONAUTICA MILITARE OGGI E DOMANI

### 1. PREMESSA

*Signori Presidenti, Onorevoli Deputati e Senatori,*

desidero innanzitutto ringraziare le Signorie Loro per l'opportunità concessami di poter presentare l'Aeronautica Militare, che è il frutto di una costante e razionale trasformazione organizzativa sviluppatasi nel tempo. Cercherò di fornire Loro le linee programmatiche che intendo sviluppare, nel corso del mio mandato, in armonia e coerenza con il processo di razionalizzazione del comparto Difesa.

Tale evoluzione, iniziata da tempo nell'intento di salvaguardare le capacità operative ritenute fondamentali e di elevare i livelli di efficienza della componente aeronautica, trova un legittimo ed attuale riferimento nella Legge Delega 244/2012 e nella legge 135/2012, nota come "*Spending Review*".

Negli ultimi 20 anni la Forza Armata ha perseguito un radicale processo di trasformazione, tuttora in corso, che ha coinvolto l'intera struttura ed il cui risultato più evidente è stato quello di una riduzione complessiva di oltre il 45% del personale. Si è reso necessario un riallineamento strutturale per adeguare gli elementi d'organizzazione a bilanci più contenuti e sostenere il processo di fine vita operativa (noto anche come "*phase-out*") dei sistemi d'arma obsoleti o divenuti operativamente poco utilizzabili o non costo/efficaci, con la contestuale acquisizione di sistemi, in sviluppo o in consegna, di livello capacitivo e tecnologico allo stato dell'arte.

L'acuirsi della crisi finanziaria ha comportato la necessità di operare con l'obiettivo di ricondurre la spesa nella suddivisione canonica "50-25-25", rispettivamente per il personale, l'esercizio e l'investimento, con riferimento al *budget* per la funzione difesa.

Una vera e propria “sfida per la sopravvivenza operativa”, resa indifferibile per la congiunturale contrazione delle risorse vitali che va ad incidere su tutti i settori e impone l’adozione di scelte complesse, con significativi e dolorosi impatti anche a livello locale, ma ineludibili.

## **2. I COMPITI ISTITUZIONALI E DI CONCORSO AL SERVIZIO DEL PAESE.**

I compiti dei quali rispondo, le mie attribuzioni, nonché la tipologia dei suoi rapporti con gli organismi militari e civili nazionali sono enunciati nel Codice dell'ordinamento militare e Testo Unico delle disposizioni regolamentari in materia di ordinamento militare emanati rispettivamente con Decreto Legislativo 15 marzo 2010, n.66 e con DPR 15 marzo 2010, n.90. La Missione dell'Aeronautica Militare è di *“difendere l’Italia, il suo territorio, la sua sovranità ed i suoi interessi vitali, garantendo l’approntamento, l’efficacia operativa e l’impiego delle forze aeree nel quadro del sistema di sicurezza nazionale ed internazionale”*.

Essa trova il suo riferimento normativo negli articoli 11, 52 e 87 della Costituzione e in varie leggi nazionali e trattati internazionali.

Sono quindi responsabile:

- dell'approntamento e dell'impiego del dispositivo per la difesa dello spazio aereo nazionale ed a tal fine coordina l'impiego di tutti i mezzi che ad essa concorrono, ivi compresi quelli messi a disposizione dalle altre Forze Armate, anche nell'assolvimento degli impegni derivanti da accordi e trattati internazionali (Difesa Aerea e Missilistica Integrata NATO);
- di definire, in accordo con il Comandante generale della Guardia di finanza, gli apprestamenti, l'organizzazione, le norme d'impiego e le aliquote di forze e mezzi del Corpo stesso, destinati a essere impiegati nella difesa aerea nazionale;
- di predisporre, con gli altri organi competenti, i piani per l'impiego, in caso di emergenza, dell'aviazione civile;
- di delineare gli indirizzi ed i criteri generali della sicurezza del volo;
- del Trasporto Sanitario di Urgenza ed Umanitario con la Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Presiedo inoltre, tramite appositi uffici, all'alta direzione tecnica, operativa e di controllo:

- dei servizi di assistenza al volo per quanto concerne il traffico aereo operativo militare che non segue le procedure formulate dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO), e per il traffico aereo civile nei casi in cui il servizio non sia assicurato dall'Ente nazionale assistenza al volo, fornendo in tal modo un servizio a tutta la comunità nazionale;
- dell'intero servizio meteorologico, un servizio anch'esso erogato a livello nazionale.

Il solo servizio di Controllo del Traffico Aereo dell'AM, nello scorso 2012 ha gestito un totale di 390 mila movimenti, di cui 100 mila militari ed i rimanenti a favore dell'aviazione civile (cioè circa un quarto del traffico aereo generale nazionale). Ciò evidenzia un impegno costante (H24/7) dell'Aeronautica, che coinvolge circa **2300 unità** complessive (controllori, meteorologi e tecnici), tra i quali circa 500 uomini dedicati su aeroporti ad uso misto per contestuali esigenze militari e civili, con oneri sostenuti, sul bilancio di FA, pari a circa 100 M€ (personale, esercizio e ammortamento).

Nell'ambito della meteorologia, sin dal 1950 l'AM è responsabile dell'elaborazione dei dati e modelli climatologici, dell'assistenza ai voli civili in rotta nell'intero spazio aereo nazionale ed a quello sugli aeroporti ad uso misto. Nello svolgere le funzioni di Meteorologia generale, l'AM ricopre il ruolo di rappresentante nazionale presso l'Organizzazione mondiale della Meteorologia (OMM). Non vi è stato modo, negli anni passati, di istituire un'Agenzia nazionale per il Servizio Meteorologico ma ultimamente la situazione sta cambiando. Con l'implementazione del Servizio Meteorologico Nazionale Distribuito, oltre a fornire le prestazioni di competenza (rilevazioni fisiche, strumentali e satellitari), l'AM si sta prodigando per adeguare i programmi formativi delle Università con la Laurea in Meteorologia, propedeutica per l'avvio qualificato di un percorso civile che oggi non esiste.

Da ultimo, anche se non tra i compiti istituzionali dell'AM ma di altri soggetti, l'AM mette a disposizione del cittadino il proprio servizio di Soccorso Aeronautico, attivo

24 ore al giorno, tutto l'anno, e comprensivo degli organismi di direzione, comando e controllo nonché di vettori ed equipaggi altamente addestrati che negli ultimi 60 anni hanno garantito la tutela di innumerevoli vite umane intervenendo, spesso in circostanze affrontabili solo da personale in possesso d'intenso addestramento militare, in occasione d'incidenti, situazioni sanitarie con imminente pericolo di vita e calamità naturali.

### **3. IL CONTRIBUTO DELL'AM ALLA SICUREZZA INTERNAZIONALE.**

È da più di mezzo secolo che uomini e mezzi dell'Aeronautica Militare sono impegnati su tutto il globo. Alcune di queste missioni sono state contrassegnate da sacrifici estremi, ma, a fronte della dolorosa perdita di giovani equipaggi, le operazioni "fuori area" hanno permesso che migliaia di altre vite fossero salvate. In tale contesto, l'operazione scolpita nella memoria collettiva è quella svolta in Congo tra il 1960 e il 1962 da velivoli della 46<sup>a</sup> Brigata Aerea di Pisa, per l'eccidio di Kindu e per le modalità in cui due equipaggi trovarono la morte l'11 novembre 1961. Innumerevoli saranno poi le operazioni militari svolte dall'AM in tutto il mondo, con evacuazioni di cittadini in pericolo di vita, il supporto a popolazioni colpite da calamità naturali, carestie o guerre, il supporto a missioni religiose e scientifiche, la protezione aerea di operazioni terrestri e marittime di stabilizzazione, la difesa dei cieli nazionali e d'interesse, il supporto alle operazioni di forze speciali e di polizia, il supporto alle organizzazioni internazionali (in maggioranza ONU, UE e NATO), la riabilitazione dell'aviazione civile e militare di nazioni uscenti da devastazioni prolungate. Sarebbe troppo lungo citare l'elenco di tutti coloro che in queste operazioni hanno dato la vita per la Patria e per questo cito solamente il nostro ultimo caduto, il M.llo Alessandro Musacchio che ha perso il bene più prezioso durante un'attività di soccorso elicotteristico, a perenne memoria di quanti, come lui hanno affrontato l'estremo sacrificio in servizio.

Gli innumerevoli impegni internazionali che il Paese deve fronteggiare insieme ai quotidiani compiti istituzionali sul proprio territorio sono frutto di un importante ruolo di leadership italiana nelle varie organizzazioni internazionali quali l'ONU,

Unione Europea e la NATO. L'impegno dell'Italia nelle missioni internazionali di stabilizzazione è un elemento essenziale ed in continua crescita della politica estera, da cui dipende sempre più strettamente la statura internazionale italiana, la sicurezza dei cittadini e la possibilità dello sviluppo economico e sociale globale.

Merita una particolare menzione l'intervento in Libia. Sin dal 20 marzo 2011, data d'inizio delle operazioni finalizzate al raggiungimento dei principali obiettivi fissati dal Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite con le risoluzioni 1970 e 1973, ovvero stabilire una *No Fly Zone* sui cieli libici e proteggere i civili e le aree maggiormente popolate del Paese nord-africano. L'Aeronautica Militare ha partecipato attivamente alla "Coalizione dei Volenterosi" nell'ambito dell'Operazione *Odyssey Dawn* e successiva OUP (*Operazione Unified Protector*) che insieme rappresentano **l'impegno più imponente dopo il 2° Conflitto Mondiale, con più di 7300 ore di** volo espresse nel breve periodo della missione. Nelle attività associate, cui hanno preso parte 16 Nazioni, l'Aeronautica Militare, ha operato dalle normali basi stanziali con un contenuto rinforzo di personale. Circa 500 uomini sono stati infatti necessari per rinforzare le 7 basi nazionali offerte alla coalizione che hanno ospitato circa l'80% degli assetti aerei impiegati e dalle quali sono state fatte circa l'80% delle sortite aeree, senza aggiungere oneri significativi per l'erogazione dei servizi aeroportuali e le infrastrutture, rivelandosi una soluzione eccezionalmente costo-efficace.

Negli oltre sette mesi di operazioni, gli assetti dell'Aeronautica Militare (catena di avvistamento radar, velivoli da combattimento, aerei per il rifornimento in volo, aerei da trasporto, guerra elettronica, ricognizione, aerei radar ed Aerei a Pilotaggio Remoto) hanno effettuato attività di sorveglianza, scoperta ed identificazione, missioni di pattugliamento, difesa aerea, evacuazione di connazionali minacciati, pressione psicologica, sorveglianza elettronica, rifornimento in volo, ricognizione e neutralizzazione di obiettivi militari con una precisione molto prossima al 100%. Fortunatamente, la crisi libica appartiene al passato anche se dall'area mediterranea i segnali percepiti non sono del tutto rassicuranti.

Oggi, l'AM è impegnata nel mantenimento della sicurezza in Afghanistan, mediante operazioni di controllo del territorio ed addestramento delle forze afgane. La componente aerea nazionale, costituita da assetti interforze, è presente ad Herat con un dispositivo contenuto ma efficace e particolarmente richiesto dai Comandi internazionali.

Le missioni svolte prevedono compiti di ricognizione a supporto delle truppe nazionali e alleate sul territorio grazie all'impiego di velivoli AMX ed Aeromobili a pilotaggio Remoto Predator, oltre ad innumerevoli missioni di trasporto aereo ed aviolancio materiali, anche di tipo ospedaliero e prettamente umanitario, effettuate con velivoli C-27J, C-130J. Accanto agli interventi operativi ed umanitari, sull'aeroporto di *Shindand* (Afghanistan) l'AM ha investito il proprio futuro post-2014 nella ricostruzione, in chiave aeronautica, del Paese, martoriato da decenni di guerra e di lotta alla criminalità. L'*advising* del *Team* dell'Aeronautica Militare è incentrato sullo sviluppo della *leadership* afgana nei settori tipici di uno Stormo di volo (logistica, operazioni, infrastrutture, personale, intelligence, protezione delle forze, sanità, amministrazione), con una particolare attenzione per il settore della formazione e dell'addestramento del personale afgano Pilota. La componente scolastica dell'AM è ampiamente coinvolta nella formazione e nell'addestramento dei giovani piloti afgani, **tra cui 3 donne**. L'AM ha fornito anche un notevole contributo nella riabilitazione dell'Aviazione Civile in Afghanistan, collaborando con esperti e consulenti alla ricostruzione dei servizi aeroportuali di Kabul, Herat, Kandahar e Mazar-e-Sharif, dei servizi alla navigazione aerea nazionali, all'emanazione delle leggi di settore ed alla formazione di maestranze specializzate.

Sempre nell'ottica del rilancio aeronautico in Paesi feriti da efferatezze interetniche, l'AM è presente in Kosovo con l'aeroporto A.M.I.Ko (Aeronautica Militare in Kosovo) di Djakovica di cui è in atto una negoziazione per la cessione della struttura, interamente costruita dall'AM, alla neo-costituita Autorità per l'Aviazione Civile kosovara. L'AM opera inoltre in supporto alla missione UNIFIL in Libano, è presente con un distaccamento negli Emirati Arabi in supporto alla missione ISAF. In

tutt'altra area, l'AM fornisce personale specializzato alla missione scientifica dell'ENEA in Antartide.

L'AM ha operato anche in Mali trasportando materiale umanitario, ossia presidi sanitari e attrezzature mediche fornite dal ministero dell'Interno, vigili del fuoco, e dalla Croce Rossa Italiana per il supporto della popolazione del Mali, su richiesta della Presidenza del Consiglio, in coordinamento con l'ambasciata e il governo del Paese africano, responsabile finale della distribuzione.

C'è un unico filo conduttore che lega queste iniziative di solidarietà e di pace svolte dall'AM, mai in prima pagina sui nostri giornali: **portare un aiuto concreto** a popolazioni in difficoltà, attraverso progetti sostenibili e vitali nel tempo, puntando sullo sviluppo umano, sull'educazione e formazione. Un obiettivo fondamentale per l'Aeronautica Militare e per il Paese, quotidianamente impegnata in Italia e all'estero nella gestione delle emergenze.

#### **4. L'AM IN CHIAVE EURO-ATLANTICA AL SERVIZIO DEL PAESE.**

Negli ultimi 20 anni, si sono verificati vari eventi che hanno messo in pericolo la sicurezza e la stabilità europea in prossimità delle sue frontiere esterne, minandone gli interessi vitali ed evidenziando la necessità per l'Europa di affrontare la situazione di cambiamento nella sicurezza in modo più efficace, all'interno dell'Unione stessa, con i nostri vicini ed, infine, in tutto il mondo.

Ho identificato un certo numero di orientamenti strategici che vale la pena di citare in considerazione nell'esigenza di tener conto di futuri sviluppi internazionali ed europei tra i quali l'AM dovrà districarsi.

Il primo trend: l'importanza della nozione di "sorpresa strategica" in un mondo complesso, vulnerabile e pericoloso. Il termine "sorpresa strategica" non è una parola vuota. Basta guardare alla storia degli ultimi 20 anni nei quali si è sviluppata una serie di crisi che hanno due elementi in comune:

- Nessuno le aveva previste o ne aveva prevista la forma e l'ampiezza;
- Hanno evidenziato la fragilità del mondo in cui la durata della stabilità è un parametro aleatorio.

Il secondo trend riguarda il consolidamento di un arco geografico di crisi caratterizzate da una cronica instabilità nel prossimo decennio; sono quattro le regioni da ritenersi critiche: la regione del Sahara-Sahel e il Corno d'Africa, il Medio Oriente e il Mediterraneo orientale, il Golfo Persico e la penisola arabica, l' Afghanistan e il subcontinente indiano.

Il terzo trend: la difficoltà europea ad esprimersi quale potenza unitaria sulla scena internazionale. La crisi libica è stato un episodio indicativo delle divisioni interne all' UE relative al concetto più generale di Difesa e allo sviluppo nell' utilizzo del potere.

Quarto trend: Il "Riposizionamento degli Stati Uniti" nello scacchiere geopolitico. Gli Stati Uniti sembrano costruire nuove partnership strategiche e l' Europa appare solo come uno dei partner e non il preminente: forse in futuro gli USA non contribuiranno nella misura odierna alla sicurezza dei cieli europei.

Quinto e ultimo trend: l'affermazione di "potenze emergenti". Le "potenze emergenti" (BRICS) non sono un gruppo omogeneo, piuttosto si tratta di paesi che rivendicano, a modo loro, uno specifico status nell' organizzazione mondiale delle nazioni.

In sintesi, il mondo sta cambiando davanti ai nostri occhi. Tuttavia, le "capacità militari dell'Unione Europea" rimangono un argomento dibattuto senza apprezzabili risultati. Tuttavia in futuro, la questione potrebbe non essere più la "difesa europea", ma la "difesa dell'Europa". L'Europa non può continuare ad evitare l'argomento senza rischiare che per i nostri figli non esista né una "potenza europea" e neppure una sola "influenza europea". Il rischio concreto è quello di ritrovarsi tra le mani un'Europa incapace.

In tale contesto, per l'ambiente aereo in particolare, da tempo si danno per scontate la sicurezza ed il controllo del cielo italiano ed europeo, trascurando che il dominio dell'aria è frutto di costante ammodernamento ed addestramento e che in alcune delle aree di crisi menzionate le capacità aeree sono in crescita significativa. Si dimentica che il Progetto Europeo del "Cielo Unico" prevede una serie di azioni relative al controllo dello spazio aereo, alla sicurezza, all'innovazione tecnologica in materia di gestione dei mezzi che si muovono nell'aria, all'erogazione di un efficace servizio di ricerca e soccorso. Tale progetto evidenzia che la salvaguardia dei cieli europei



presuppone l'efficienza globale e la difesa dell'intera rete nonché dei suoi elementi componenti contro minacce dal cielo e dalla superficie.

Oggi, in Italia, mentre si ritiene trascurabile il volume delle merci trasportate per via aerea (solo il 2% del totale) voglio sottolineare con forza che esse rappresentano un valore economico pari al 40% del valore complessivo delle merci trasportate. Ovvero, in Italia viaggiano per via aerea una gran parte delle merci pregiate e di valore, per un volume pari a circa 940.000 tonnellate l'anno. Riguardo al traffico passeggeri, esso è passato da 91 milioni nel 2000 a circa 149 milioni nel 2011, con un tasso medio di crescita annuo pari al 4,6% ed una previsione di crescita a 221 milioni per il 2020 e 297 milioni per il 2030, in gran parte turisti e uomini d'affari che apportano un significativo contributo all'economia nazionale. A questi traffici sottende un sistema aeroportuale civile di 24 aeroporti principali e 18 aeroporti di servizio, oltre ad ulteriori realtà minori, il tutto con impatti evidenti sull'indotto locale. Le realtà del trasporto aereo nazionale impiegano circa 500.000 figure professionali diversificate con un fatturato di circa 15 miliardi di euro l'anno, costituendo un'importante elemento del panorama lavorativo nazionale.

Ebbene, Presidenti, Onorevoli deputati e Senatori, tutto ciò si sviluppa solo grazie a cieli resi sicuri da un robusto sistema di Difesa Aerea, di Polizia Aerea e quant'altro necessario per consentire sia la protezione in Patria di questo prezioso elemento della nostra economia, sia la protezione a grande distanza per rendere sicure le vie di comunicazione aerea, gli aeroporti che le alimentano e le popolazioni che vi lavorano, elementi importantissimi per un'economia di trasformazione come lo è quella italiana. Quando questo sistema fallisce (anche per semplice inadeguatezza tecnologica e/o vetustà dei materiali in dotazione), le conseguenze possono essere facilmente immaginate da chiunque abbia visto i telegiornali degli ultimi anni, con il caso più evidente nell'attacco al World Trade Center di New York.

Tutto questo ha un costo che si cerca oggi di contenere sfruttando anche soluzioni europee condivise.

Ciò avviene mediante la promozione di un processo politico che consenta un'utilizzazione affidabile di risorse comuni, senza toccare le aree più sensibili alle

singole nazioni per lasciare spazio ad una più ampia accettazione, mediante un approccio "*low cost*" per le iniziative di cooperazione, l'attuazione di strategie organizzative per gestire i progetti ed i necessari cambiamenti comportamentali, la promozione della fiducia reciproca per consentire la cooperazione avanzata. Questi sono centri di gravità per la transizione verso una messa in comune sistemica e la condivisione delle risorse di difesa e di ogni iniziativa correlata.

## **5. CAPACITA' OPERATIVE FONDAMENTALI**

Le Capacità Operative Fondamentali dell'Aeronautica sono esercitate sia in Patria, senza soluzione di continuità (Difesa Aerea Nazionale e *Air Policing* NATO), sia al di fuori del territorio nazionale (OFCN - Operazioni Fuori Confini Nazionali) nell'ambito di operazioni e missioni internazionali per la sicurezza collettiva. Tali capacità sono riconducibili a cinque macro-insiemi:

**a. *Comando & Controllo*;**

**b. *Combat***, che comprende il controllo dell'aria con intercettori pilotati e/o missili e le operazioni cinetiche aria-suolo in funzione di contraviazione, soppressione delle difese avversarie ed eventualmente attacco di precisione;

**c. *Difesa Missilistica*** (MD), che si compone di tre ambienti peculiari: integrazione nell'architettura di comando e controllo della difesa aerospaziale NATO, oggi gestita dall'AM, sensori (radar), vettori intercettori (pilotati e non pilotati). La considerazione della minaccia dai missili balistici ha comportato la nascita di questa nuova missione NATO che, a regime, dopo un periodo transitorio basato su piattaforme navali, vedrà impegnati prevalentemente sensori ed attuatori basati a terra in aree appositamente studiate lungo il tragitto più probabile di missili balistici mirati all'area d'interesse NATO.

**d. *Supporto al Combattimento***, il cui spettro operativo è piuttosto ampio comprendendo, numerose tipologie di missione (Ricognizione, Ricerca e Soccorso, Rifornimento in volo, Trasporto, Guerra Elettronica, Pattugliamento marittimo, Radiomisure e altro).

e. *Servizio di Supporto al Combattimento*, che consente allo strumento militare di operare e sostenersi. In caso di operazioni fuori-area è una funzione abilitante principale per la proiezione, anche in brevissimo tempo, delle capacità operative.

Pur non inserito nei macrosistemi citati, l'accesso allo Spazio resta comunque un'esigenza di prioritaria importanza. L'AM mantiene su quest'argomento la massima attenzione ai fini del costante aggiornamento sugli sviluppi ed iniziative nel settore e per poter di cogliere le opportunità che si potranno presentare.

## **6. CONSIDERAZIONI GENERALI E D'ATTUALITA'.**

Per sua natura lo strumento aereo è caratterizzato da agilità, elevata flessibilità, predisposizione all'interoperabilità e spiccata *proiettabilità*. Ciò si traduce nell'esigenza di produrre un idoneo volume d'ore di volo, addestrare gli equipaggi secondo standard internazionalmente disposti, garantire un sicuro esercizio dei voli in un sistema complesso d'attività sostenuto essenzialmente con il bilancio d'esercizio, quest'ultimo particolarmente colpito dal portato normativo di vari provvedimenti succedutisi nell'ultimo decennio, con impatti sempre più difficili da gestire.

Da un'oggettiva analisi emerge che, a consuntivo 2012, quasi il 67% del "*budget*", attestato all'AM, è stato assorbito dalle spese del Personale, mentre, rispettivamente, solo il 9% e il 23% sono stati devoluti all'Esercizio e all'Investimento. Questa situazione è particolarmente penalizzante per l'AM che fonda la propria operatività nella disponibilità di risorse nell'ambito dei consumi intermedi per esercire i propri mezzi, differentemente da forze armate dove l'elemento umano è numericamente e finanziariamente predominante, con pericolose derive nell'ambito dell'addestramento personale navigante, della manutenzione dei mezzi aerei e potenzialmente della Sicurezza Volo.

In un quadro di risorse in contrazione, diventa fondamentale per l'AM il programma F-35 JSF che, pur di fronte alla massiccia riduzione della flotta esistente (-70%), all'origine di 236 velivoli (100 Tornado e 136 AMX), consentirà con 75 velivoli F-35 allo stato dell'arte di compensare parzialmente la quantità con la qualità, associando a

tutto ciò un costo logistico di progetto che si dovrebbe attestare a circa il 30% in meno dei velivoli oggi in linea.

L’F-35 è un assetto indispensabile per la difesa dello Spazio Aereo Nazionale e d’interesse (missione principale dell’AM) fondata sulle operazioni di contraviazione, che può essere difensiva (più comunemente conosciuta come “Difesa Aerea” e realizzata oggi con l’EF-2000 e le batterie missilistiche) ed offensiva (volta a disorganizzare, degradare, disabilitare e neutralizzare le possibili sorgenti della minaccia aerea che sarà realizzata, in futuro, con l’F-35).

Le due componenti, offensiva e difensiva, sono inscindibili come purtroppo lo dimostra la storia: per difendersi si deve poter neutralizzare sia le frecce dell’aggressore nel loro tragitto aereo ma, prima di tutto, si dovrebbe poter neutralizzare l’arciere che le scaglia. Per questo motivo, l’eventuale scomparsa della componente aria-suolo renderebbe impossibile l’assolvimento della missione istituzionale dell’Aeronautica Militare, mettendone in discussione la stessa futura sopravvivenza.

La riduzione del requisito iniziale di 109 velivoli a 75 e la riformulazione dei profili d’acquisizione comporterà, all’incirca nel 2018, l’annullamento della capacità aria suolo convenzionale per circa 2 anni e, nonostante la riduzione dei reclutamenti già effettuata, la messa a terra di numerosi piloti per intervalli variabili da 4 a 6 anni, vanificando un addestramento costato al contribuente milioni di euro. Ciò comporterà inoltre l’abbandono di un ulteriore aeroporto militare rispetto al pianificato e, presumibilmente, l’esodo verso l’aviazione civile di risorse pregiatissime, generate con significativi investimenti.

Per l’Aeronautica non esistono alternative di pari valore all’F-35, sul mercato internazionale. Il pensare l’utilizzo per i compiti d’attacco al suolo di velivoli nati per svolgere altre tipologie di missione è soluzione già utilizzata in passato, in alcuni casi, e portatrice di controversi risultati nonché elevati costi (umani e finanziari). Penso sia facile ricordare come l’Italia sia stata l’ultima nazione al mondo a dover tenere in linea una macchina assolutamente superata, operativamente inefficace come

l’F-104 negli anni 2000, emarginata a fornire un contributo accessorio nell’espletamento delle operazioni internazionali.

Circa la versione a decollo corto dell’F-35B (STOVL), questo sarebbe oggi l’unico assetto disponibile sul mercato mondiale in grado di poter operare in contesti di impiego caratterizzati dalla disponibilità di aeroporti “non convenzionali o primitivi (*basi austere*), aumentando la disponibilità di piste di volo di almeno 20 volte rispetto alle piste convenzionali. Tale assetto dovrebbe essere utilizzato nella cornice di proiezione immediata “*expeditionary*” di una Task Force Aerea. La mancanza di aeroporti convenzionali, peraltro, appare sempre più probabile in un contesto internazionale che vede il proliferare di instabilità nelle aree meno civilizzate del globo (nelle attuali e probabili aree di crisi o instabilità non sono molti gli aeroporti con lunghezze o superfici adeguate).

Tale evenienza non è da considerarsi remota. In occasione del rischieramento in Afghanistan, i velivoli TORNADO italiani dovettero essere inizialmente locati nella temporanea sede di Mazar-e-Sharif anziché ad Herat, dovendo poi attendere oltre un anno per l’adeguamento delle superfici di volo della base di Herat prima di poter essere in grado di svolgervi operazioni regolari. Ciò ha aggiunto costi quantificabili in circa 13,1 M€ per l’impianto di una sede temporanea (peraltro su una base per fortuna già attrezzata dalla Germania e dalla NATO) ed ulteriori oneri accessori per la successiva disinstallazione della stessa e la movimentazione delle strutture ad Herat dopo circa 12 mesi. Inoltre, durante la temporanea permanenza sulla base di Mazar-e-Sharif, è stato necessario il pagamento del noleggio di strutture campali e del supporto logistico alla Norvegia (nazione *leader* in quell’area), non potendo usufruire delle strutture nazionali già predisposte e finanziate presso l’aeroporto di Herat. A titolo di informazione complementare, è doveroso poi affermare che, nel 2009, la NATO, per consentire agli assetti aerei italiani di ricongiungere la propria base, dovette anche stanziare circa 19M€ per tutte le opere di predisposizione superfici di volo e di manovra nella sede di Herat. Tutti questi costi si sarebbero evitati ove fosse stato disponibile un velivolo con le caratteristiche del F-35B.

L’F-35 garantirà l’interoperabilità con i *partner* europei dotati di mezzi della stessa generazione, fondamentale nell’ottica di una capacità europea di difesa che certamente eccedrebbe le risorse di una singola nazione. Sul piano industriale, costituisce un potenziale tecnologico e occupazionale importante su cui l’industria italiana del settore può puntare per predisporre a un futuro ancor più competitivo.

L’Italia non è un semplice acquirente di questo velivolo ma, pur in maniera commisurata alle proprie risorse, ne ha partecipato allo sviluppo sin dai primi momenti, diventando un socio importante dell’impresa, parimenti a quanto è stato per lo sviluppo di velivoli che l’hanno preceduto: non è infatti oggi pensabile che una singola nazione, nemmeno gli USA, possa sostenere singolarmente gli oneri di sviluppo di un complesso velivolo da combattimento.

Solo lo status di socio importante ha portato in Italia la FACO, unico centro industriale europeo del genere, secondo solo a quello principale della Lockheed Martin di Dallas Fort Worth (non ne esistono altri nel mondo, salvo l’annunciato progetto di analoga struttura in Giappone), per il mantenimento, il supporto logistico e l’aggiornamento dei velivoli, con potenzialità di evolvere nel rafforzamento delle capacità tecnologiche e industriali europee e, insieme, di una rinnovata e rafforzata collaborazione transatlantica.

Lo stabilimento di Cameri potrebbe diventare il centro manutentivo di riferimento nell’area del Mediterraneo conferendo al Paese, ed all’industria nazionale che utilizza materialmente la FACO, un incontestabile vantaggio tecnologico e industriale rispetto a tutti gli altri partner o clienti.

È essenziale analizzare realisticamente le prospettive future dell’industria aeronautica nazionale, non solo della Difesa. La produzione da parte di Alenia Aeronautica di quasi 1/3 del fabbisogno di ali per la flotta in produzione, quasi un migliaio, è opportunità industriale che appare attraente per entità assoluta, risvolti occupazionali ed accrescimento tecnologico. È quindi importante considerare il rischio elevato di marginalizzazione dell’intero comparto aeronautico dell’industria nazionale nel caso di fuoriuscita dal programma, ciò in considerazione dell’estrema difficoltà di recuperare capacità industriali.

Le capacità finora conseguite e mantenute una volta perse a causa dell'estrema competitività ed “*evoluzionarietà*” del settore aeronautico difficilmente saranno riacquisite. Circa 40 aziende italiane, tra cui le principali industrie aeronautiche e motoristiche, Alenia Aermacchi (AA) ed Avio, sono coinvolte attivamente nel programma, ingaggiate nei piani di partecipazione industriale dei *Contractors* statunitensi (Lockheed Martin e Pratt & Whitney). Infatti, il coinvolgimento italiano non è rappresentato solo dalla FACO ma proprio negli ultimi mesi sono giunti importanti contratti, per la industrializzazione e la realizzazione della prima ala e di altre componenti alari presso gli stabilimenti della Alenia Aermacchi di Foggia e di Nola e presso la filiera produttiva nazionale, costituita essenzialmente dalle piccola e media industria di settore.

Un autorevole studio internazionale afferma che 100 Euro di incremento di PIL nel **settore aeronautico** generano, per effetti diretti e indiretti, 328 Euro di PIL nel sistema economico (**moltiplicatore → 3,28**); lo stesso autorevole studio cita oltretutto che **100 Euro di PIL** prodotto nel settore aeronautico genera **95 Euro di PIL** in altri comparti manifatturieri, pertanto l'industria aeronautica rappresenta un driver di crescita per le altre attività manifatturiere. Analogamente 100 **unità di lavoro** (ULA) create nel settore aeronautico generano, per effetti diretti e indiretti, 306 unità di lavoro complessive nel sistema economico (**moltiplicatore → 3,06**). Ben il 12% è la quota di *export* aeronautico sul totale dell'*export* manifatturiero in Campania (5% in Puglia e Lazio, 3,7% in Piemonte, 1,8% in Lombardia).

Tralascio ora l' F-35, divenuto suo malgrado un'icona, e ritorno al segmento aria-aria, la difesa dello spazio aereo nazionale e NATO, il primo dei compiti di istituto assegnato all'Aeronautica Militare, svolto senza soluzioni di continuità 24 ore al giorno, 365 giorni l'anno.

La Difesa Aerea è l'unica operazione permanentemente attiva della NATO, anche in tempo di pace. L'Italia, come noto, è infatti integrata nel sistema NATO con i propri velivoli, i sensori, l'architettura di comando e controllo, il sistema di ricerca e soccorso. Con i velivoli EF-2000 viene assicurato il servizio di difesa aerea nazionale

e NATO su tutta l'area di responsabilità, a cui si aggiungono contributi per la Slovenia ed Albania in ottica “*Smart Defense*”.

Da martedì 11 giugno scorso, assetti *Eurofighter* e relativo personale navigante e specialista del 4°, 36° e 37° Stormo dell'Aeronautica Militare sono decollati dalla Base di Grosseto alla volta dell'aeroporto di Keflavik, in Islanda, dando il via all'operazione “Cieli Ghiacciati”. Lo scopo della missione è quello di assicurare il servizio di sorveglianza dello spazio aereo islandese che nasce a seguito del ritiro degli assetti aerei USA permanentemente stanziati in Islanda (in accordo ad uno dei trend che ho menzionato in apertura), in considerazione del fatto che la stessa Islanda non possiede Forze Armate. Quest'operazione di difesa aerea nel settore islandese è un chiaro esempio di gestione razionale e condivisione delle risorse disponibili tra i vari *partner* della NATO. Dal 2015, l'Italia ha offerto ufficialmente di fornire periodicamente lo stesso servizio per i Paesi Baltici (Estonia, Lituania e Lettonia), privi di un dispositivo proprio di Difesa Aerea.

Circa le altre capacità aeree fondamentali, l'opportunità colta dall'AM, nell'attuale e sempre più acuta congiuntura finanziaria ed in chiave di rilancio europeo, è quella di perseguire con forza, variegata ed efficaci iniziative internazionali nell'ambito del *Pooling & Sharing*. L'accorpamento e la condivisione di assetti aerei e di specifiche capacità (ad es. la Difesa Aerea precedentemente citata) permette una razionalizzazione nell'impiego delle preziose piattaforme aeree nazionali, assicurando la leadership dell'AM in quei settori, ove la lungimiranza italiana ha permesso, per esempio, di acquisire un'invidiata preminenza nel settore del rifornimento in volo (AAR- *Air to Air Refuelling*), con un vettore capace e flessibile come il KC-767. È stata infatti riconosciuta in Europa una lacuna capacitiva che ha permesso all'AM di elaborare e proporre un documento di intenti per ottimizzare lo scambio di servizi tra paesi. Nel contempo, le Nazioni europee hanno concordato sull'opportunità di affidare all'European Defense Agency lo sviluppo della flotta da rifornimento in volo europea, suddividendo la tematica secondo 4 “*Pilastri*”: dalla gestione di assetti attualmente in linea sino al *procurement* di quelli futuri.



Grazie alle capacità possedute, l'AM è stata invitata ad associarsi allo European Air Transport Command, con sede in Olanda, dal quale nel breve termine potrebbe essere gestita in comune la flotta da trasporto e rifornimento in volo nazionale, incluso il Trasporto di Stato, con benefici nella condivisione ed impiego sinergico delle risorse di più nazioni (al momento Belgio, Francia, Germania, Lussemburgo ed Olanda). Il processo di adesione è nelle fasi iniziali e proseguirà in futuro celermente.

Voglio spendere qualche parola sulla flotta di Ricerca e Soccorso aereo dell'Aeronautica che vedrà la dismissione del vettore più importante, l'elicottero HH-3F, al 31 dicembre 2013. La flotta esistente, in origine di 35 macchine, sarà parzialmente rimpiazzata con una soluzione transitoria basata su pochi Agusta HH-139 ed i rimanenti elicotteri della flotta forza armata. La soluzione definitiva è incerta per le ristrettezze finanziarie, a tutti noi note, e per una persistente carenza normativa circa la chiara definizione di autorità e responsabilità del settore, cui l'AM non è istituzionalmente deputata. Quali saranno gli impatti di questa situazione sul servizio di Ricerca e Soccorso nazionale non sono in grado di valutarlo ma è pensabile che con meno mezzi nella flotta la copertura del territorio nazionale ne soffrirà già dall'inizio del prossimo anno.

Circa lo spazio, l'AM vi identifica una naturale estensione del dominio "Air" e, pertanto, ricerca un ruolo attivo e di *leadership* nei settori della ricerca e del volo spaziale, con cui realizzare sistemi interforze *space based* ed, in analogia a quanto avviene in altri paesi, ambire alla gestione attiva nell'area tecnico-operativa di settore. Esiste un accordo esecutivo tra l'ASI (Agenzia Spaziale Italiana) e l'AM nel settore volo umano spaziale. La maggior parte degli astronauti italiani in ESA (4 su 7, di cui una donna che sarà la prima donna astronauta italiana) proviene dall'AM.

In tale accordo i tratti salienti sono:

- preservare gli investimenti e massimizzarne il ritorno
- valorizzare le competenze aeronautiche a supporto delle capacità operative dell'AM e con ASI a livello nazionale (oggi, il personale dell'AM impiegato nelle imprese spaziali della Difesa costituisce circa il 50% del totale);

- rafforzare l'*expertise* nel settore della medicina aeronautica e spaziale presso il Centro Sperimentale di Volo, dove sono presenti oggi gli unici 3 medici italiani specializzati nel settore (di cui una donna), formati presso strutture russe.

Concludo questo inciso con l'annosa problematica dei poligoni. Voglio confermare che essi sono assetti vitali per garantire l'addestramento e l'operatività dei Reparti dell'AM, atteso che negli ultimi anni la loro disponibilità è andata progressivamente riducendosi agli unici poligoni sardi. La mancanza/limitazione di queste aree addestrative potrebbe in futuro compromettere significativamente il conseguimento degli standard internazionali imposti alle Forze Aeree, incluse quelle italiane. Per mitigare gli impatti ambientali, oltre a varie misure già in via d'implementazione, potrebbero anche essere acquisiti dei sistemi di simulazione del tiro aria-suolo (con munizionamento da lancio e di caduta) la cui efficacia è ancora in fase di valutazione.

## **7. PROGETTI FUTURI**

Brevemente, accennerò ai progetti di sviluppo futuro più importanti, oltre agli elementi sinora citati:

- *Joint Force Air Component Command* che, grazie all'utilizzo di tecnologie oggi disponibili, porterà l'AM a dotarsi di uno strumento di comando e controllo per la pianificazione e la condotta integrata delle operazioni nella dimensione aerea, anche in chiave duale (militare-civile), al fine di sfruttare efficacemente la componente aerospaziale dello strumento militare nazionale e di coalizione (tale capacità è oggi appannaggio di 3 sole nazioni in Europa: Francia, Germania e Regno Unito);
- Droni dove s'intende sviluppare una capacità europea nei tradizionali mezzi da ricognizione ed anche nel settore dei droni da combattimento, attesa l'importanza crescente che il settore sta acquisendo, dal quale l'industria nazionale non può rimanere esclusa; si proseguirà inoltre la strada dell'integrazione di questi particolari assetti negli spazi aerei controllati da autorità civili.

- Capacità aerea di operare in conflitti di 4 e 5 generazione, con attori malevoli non identificabili in tradizionali forze armate o entità statuali (insorgenza diffusa, terrorismo, gruppi paramilitari ecc. ecc.);
- Rinnovo della flotta addestrativa, nicchia d'eccellenza nazionale, dove gli attuali Aermacchi MB-339 difficilmente sopravviveranno oltre il prossimo quinquennio;
- Capacità missilistica antiaerea e contro missili balistici che, al termine della vita operativa dell'unico sistema missilistico oggi in AM (2020 circa), dovrà vedere il subentro di adeguato sostituto in soddisfacimento della nuova missione BMD assegnata alla NATO;
- Capacità iniziale di controllo dello spazio, attraverso la partecipazione al programma *Space Situational Awareness*, verificando la possibilità di integrare sensori esistenti in una più ampia catena di dispositivi di controllo a livello mondiale, per un diretto monitoraggio dei satelliti e delle relative orbite al fine di evitare collisioni; successivamente, in modo più graduale, evolvere in una capacità di controllo spaziale asservita al più ampio concetto di Difesa Aerea e Missilistica Integrata;
- Micro e nano satelliti per lo sviluppo di una capacità autonoma di accesso allo spazio, seppur limitata dalle risorse nazionali, che s'inserisca in modo sinergico configurandosi come possibile *Gap Filler* di servizi satellitari assenti, mediante sistemi di lancio rapidamente dispiegabili in qualunque teatro operativo.

## **8. REVISIONE DELLA STRUTTURA**

I recenti provvedimenti normativi in tema di *Spending Review* e di Revisione dello strumento militare nazionale, intervenuti in rapida successione tra la fine del 2012 e l'inizio del 2013, hanno avviato un processo di revisione organica dei ruoli del personale militare di significative dimensioni. La contrazione a 150.000 militari (33.800 unità per l'A.M.), appare congrua con la necessità di ridimensionare lo Strumento in ragione della contrazione delle risorse finanziarie prevedibilmente disponibili per l'intero dicastero, mentre l'orizzonte temporale (2024) potrebbe rivelarsi eccessivamente ravvicinato, soprattutto se consideriamo che gran parte del

personale appartenente ai ruoli ove si registrano le maggiori consistenze, si trova ancora a metà della vita lavorativa e soprattutto per l'AM in realtà si innesta su un ridimensionamento avviato con il precedente riordino delle FA, conclusosi con la professionalizzazione dello strumento.

Con tali presupposti, l'AM ha affinato una razionalizzazione iniziata da tempo, per cui si è elaborata una struttura che privilegi l'interoperabilità, la flessibilità d'impiego e la *proiettabilità*, attraverso la riduzione e concentrazione delle componenti *Combat* e dei relativi supporti su un ridotto numero di basi, con una contestuale cessione e dismissione di infrastrutture e sedimi dedicati a funzioni essenzialmente di *Combat Service Support*.

La magnitudo e l'urgenza di questi interventi si è già concretizzata in una lista di provvedimenti proposti in esecuzione entro il **2015** e autorizzati dal Signor Ministro pro-tempore, che consentiranno la soppressione di oltre **3.500** posizioni per militari e **340** per civili. Significativa anche la riduzione dei Gruppi Radar: le misure attuate, rese possibili anche grazie alla rapida evoluzione tecnologica che ha interessato il settore, hanno comportato la contrazione da **14 a 3** del numero dei Gruppi Radar (di cui uno di prevista chiusura nel 2014), con la contestuale **remotizzazione** delle funzioni. Lo stesso approccio è stato riservato al settore Meteo, in cui i Teleposti (meteo e telecomunicazioni/meteo) sono passati da **65 a 45**, anche qui tramite l'acquisizione di stazioni automatizzate. Complessivamente i provvedimenti proposti nella fase "entro 2015" riguardano oltre **30** enti e reparti dell'Aeronautica Militare inclusa la soppressione del 50° Stormo di Piacenza, anche se ciò comporterà dolorosi effetti sull'indotto locale, inevitabili causa l'insostenibilità di tali realtà con i bilanci d'esercizio odierni.

Per i Servizi della Navigazione Aerea sarà completato il piano di cessione all'ENAV (cessione SNA su Verona, Treviso, Rimini e Brindisi, Ciampino, Viterbo e Pantelleria che si aggiungono ad Ancona, Comiso, Fontanarossa, Boccadifalco, Vicenza, Udine, Elmas e Capua già transitati) e nel ridimensionamento degli assetti Traffico Aereo che resteranno di Forza Armata.

L'Aeronautica Militare ha avviato una significativa riforma della propria organizzazione di vertice ricercando una struttura snella, in grado di semplificare ed accelerare i processi decisionali e di interfacciarsi con le strutture dell'area interforze in maniera simmetrica, diretta ed univoca.

Nell'area operativa, si sono ridotti il numero degli aeroporti. Dal 1990 ad oggi gli aeroporti armati sono passati da oltre 40 agli attuali 23; gli Stormi da 23 a 19; i Gruppi di Volo da 41 a 34.

L'attività di volo da circa 128.000 ore nel 1990 è stata ridotta alle attuali 93.000 programmate, con impatti sul mantenimento degli impegni che l'Italia ha sottoscritto con la NATO, l'EU e l'ONU che dovranno essere ridimensionati.

Nell'ambito dell'area formativa, l'assetto finale del settore dedicato alla formazione al volo subirà notevoli cambiamenti nell'ottica di una revisione mirata, assicurando la miglior formazione possibile attraverso un adeguato bilanciamento fra addestramento comune e specialistico, differenziando gli iter formativi in funzione dell'impiego finale. Ciò ha già dimostrato di essere un potente catalizzatore nel sostenere l'eccellenza nazionale nel settore aeronautico (si pensi al solo T-346) tramite la cooperazione internazionale da tempo offerta dai principali istituti di formazione (i.e.: Accademia Aeronautica, Scuole di Volo di Latina, Frosinone e Lecce).

### **La Trasformazione del Personale A.M.**

La struttura della Forza armata sta gradualmente modificandosi per conformarsi agli obiettivi organici posti dai cogenti riferimenti legislativi e per cui, in particolare, il personale non direttivo, costituito dalle componenti dei Marescialli, dei Sergenti, dei Graduati e dei Militari di Truppa sta assumendo una nuova fisionomia con una espansione dei ruoli di base e una forte contrazione del ruolo Marescialli contraddistinto da un evidente invecchiamento anagrafico.

Peraltro, un consistente taglio della dirigenza, assoggettato ad una gradualità minore rispetto a quella indicata per il conseguimento dei volumi organici complessivi e quindi sensibilmente accelerato, rappresenta un elemento qualificante della revisione dello strumento militare. Il personale costituisce l'elemento cardine intorno al quale

ruota il progetto di Revisione dello strumento: si tratta di trovare quei meccanismi per travasare competenze per il mantenimento delle professionalità e delle eccellenze che la Forza armata indiscutibilmente possiede.

E' quindi necessario mettere a sistema un meccanismo capace di sostenersi nel tempo attraverso una calibrata ed efficace dinamica di alimentazione del personale militare in una prospettiva strategica che consideri anche lo scenario di lungo periodo. Occorre cioè tener conto, ad esempio, che una grande quantità di personale appartenente al ruolo Marescialli cesserà dal servizio molto rapidamente, ma dopo il 2020 a causa dell'alta concentrazione di personale in servizio appartenente alle classi anagrafiche reclutate a cavallo degli anni '80/'90.

Un recente studio di settore, indica le proiezioni all'anno 2023 rivelano che l'80% del personale AM avrà un'età superiore a 51 anni!

### **Le aspettative del personale**

Per evitare che alla contrazione organica si assommi un deperimento dell'efficienza, è auspicabile che gli istituti giuridici che governeranno il “deflusso” del personale trovino applicazione su base volontaria, con le necessarie salvaguardie sotto il profilo del trattamento economico, proponendo soluzioni in primo luogo dignitose e rispettose dei decenni dedicati al servizio delle Forze armate e del Paese, e che nel contempo costituiscano garanzia della attenzione della FA e del Paese per i nuovi ingressi cui si chiederà, come sempre, dedizione all'istituzione

Sono a tutti note situazioni mortificanti vissute da cittadini con elevata anzianità contributiva che, inizialmente avviati in modo rassicurante verso “l'uscita” dal mondo del lavoro, a causa di incongruenze normative e disfunzioni amministrative hanno perso il posto di lavoro e non hanno titolo al trattamento pensionistico (c.d. fenomeno degli “esodati”). I vertici militari hanno il dovere di prendere l'impegno nei confronti del proprio personale affinché questo non accada.

Tornando al tema di retribuzione è doveroso sottolineare la preoccupazione del personale in relazione al protrarsi del blocco delle dinamiche stipendiali ferme ormai dal 2011. Un congelamento questo che ha importanti risvolti in termini:

- previdenziali, soprattutto se si considera che il sistema contributivo sta gradualmente subentrando a quello retributivo;
- sociali, considerate le difficoltà per i giovani (soprattutto la Truppa, con reddito più basso) di costituire nuovi nuclei familiari;
- operativi, in ragione degli ormai evidenti disallineamenti tra responsabilità e retribuzione (si pensi all'Ufficiale che assume un grado e una funzione dirigenziale ma che percepisce, a causa del citato blocco, un trattamento economico pari o addirittura inferiore a quello precedentemente percepito).

Va sottolineato che soprattutto gli ultimi due aspetti citati hanno impatti ben differenti nel sistema militare rispetto alla restante dipendenza pubblica:

- i giovani volontari non possono godere del supporto dei nuclei familiari di appartenenza a causa delle note esigenze di mobilità ed impiego del personale militare;
- l'assunzione di posizioni di maggiori responsabilità negli altri dicasteri (o in quello della Difesa limitatamente al personale civile) non è soggetto al blocco stipendiale in quanto accende un nuovo rapporto con l'amministrazione, mentre nel settore militare è associato alla progressione di carriera che risulta bloccata anche nei casi di avanzamento a scelta e nelle assegnazioni di nuovi incarichi a tutti i livelli.

Infine tenendo conto delle legittime aspettative del personale in materia di armonizzazione dei limiti d'età, è indispensabile che l'attenzione sia posta sulla necessità di assicurare qualche forma concreta e convincente di previdenza complementare e che comunque l'eventuale processo di armonizzazione del trattamento pensionistico del personale del comparto sicurezza/difesa alla riforma già attuata per il restante personale della P.A., si realizzi tenendo conto delle particolari condizioni di lavoro e di impiego del personale interessato, senza che ciò si trasformi, paradossalmente, in ricadute controproducenti.

## **9. CONCLUSIONI**

L'Aeronautica Militare negli ultimi vent'anni ha perseguito un rigoroso progetto di trasformazione, avviando e realizzando un ampio processo di contrazione della

propria struttura e dei mezzi per adattarsi progressivamente alle mutate esigenze e a un quadro di riferimento in dinamica evoluzione che l'ha vista sempre più impegnata in missioni internazionali in ambito ONU, UE e NATO per la sicurezza e la pace internazionale. Si è trattato di una consistente riduzione del numero degli aeroporti, dei velivoli e del personale con impatti sull'indotto locale che auspico siano condivisibili ed accettabili in questa difficile congiuntura finanziaria. La trasformazione effettuata è mirata al mantenimento delle capacità operative fondamentali, in funzione del livello di ambizione del Paese e dell'imprevedibilità che il futuro, per sua stessa definizione, ci riserva. Il processo di razionalizzazione dell'Aeronautica è dunque iniziato da tempo, anticipando le recenti linee guida derivanti dalle leggi 244/2012 e 135/2012, attraverso un' incisiva revisione per rendere lo strumento aereo agile, flessibile, proiettabile e sostenibile e, soprattutto, pienamente interoperabile e integrabile a livello *joint* e *combined*. Esso, tuttavia presenta alcune criticità:

- tempi di attuazione: la declinazione pratica di alcuni provvedimenti ordinativi potrebbe subire variazioni temporali in virtù di una più dettagliata verifica del grado di efficienza (analisi costo-efficacia) dei provvedimenti stessi;
- gli strumenti a disposizione: occorre verificare che agli interventi strutturali corrisponderanno sia coerenti misure per la gestione delle eccedenze di personale, sia adeguati fondi per supportare gli investimenti di breve termine mirati alla trasformazione.

Signori Presidenti, Onorevoli deputati e Senatori, mentre il globo terracqueo si compone per circa il 30% di terre emerse e per il restante 70% di specchi acquatici, il cielo e lo spazio lo circondano per il 100%.

Oggi, converrete con me, l'elemento distintivo di uno strumento nazionale di sicurezza e difesa evoluto è una forza aerea allo stato dell'arte. Mentre nel mondo risulta abbastanza comune esprimere capacità terrestri e marittime, un Potere Aereo efficace allo stato dell'arte è invece materia complessa, costosa e patrimonio di poche nazioni evolute, tra le quali credo l'Italia giochi un ruolo importante che va preservato. In futuro, quel 100% di cielo e spazio che ci circonda, sarà popolato da



vari attori ed attuatori: il pericolo è che se non ve ne saranno d'italiani, ci saranno quelli d'altri e sfortunatamente non sono in grado, e nessuno lo è, di assicurare in questa sede che esprimeranno solo amicizia e cooperazione. In tale contesto, l'Aeronautica Militare può fare la differenza tra una situazione difficile ed un utilizzo sicuro del cielo e dello spazio.

Nonostante le criticità che ho menzionato, il livello di ambizione richiesto dalla Nazione sarà perseguito con determinazione e convinzione, eventualmente adattandone modalità ed estensione ove intervenissero ulteriori elementi d'incertezza.

Ringrazio le Signorie Loro per l'attenzione e sono a disposizione per ogni Loro quesito e/o approfondimento ritenuto necessario.