

ALLEGATO N. 7.

AUDIZIONE DEL SIGNOR CAPO DI S.M.A.

PRESSO LA IV COMMISSIONE DELLA DIFESA

DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

(Roma, 19 Giugno 1990)

Signor Presidente, Onorevoli membri della IV Commissione,

l'indagine conoscitiva sull'evoluzione dei problemi della sicurezza internazionale e sulla ridefinizione del modello nazionale di difesa acquisisce oggi, con le audizioni dei Capi di S.M., una delle ultime testimonianze su quella che potrà essere la struttura della Difesa Nazionale nei prossimi anni.

Svolgerò la mia esposizione sul tema analizzando alcuni dei parametri di riferimento esterni ed interni al nostro sistema mettendo in luce i riflessi concettuali della manovra economica gestita dal Governo della Repubblica sulle peculiari caratteristiche dei nostri programmi.

Farò successivamente una breve illustrazione sul processo di progressivo degrado della nostra capacità operativa per l'endemico problema dell'esodo dei Piloti, dei controllori di volo e del personale tecnico delle categorie pregiate, in particolare ingegneri e per la vetustà di alcune linee di volo, non ammodernate anche da più di 30 anni.

Ciò consentirà di inquadrare su quale struttura, in concreto, saranno operate contrazioni e tagli per ridurre i rischi che dovranno essere corsi se il quadro finanziario nei prossimi 10 anni sarà quello che ci è stato posto come riferimento dalle Superiori Autorità.

Soltanto due anni orsono i nostri predecessori avevano davanti a loro un quadro ben diverso da oggi: l'audizione dell'Ammiraglio PORTA, allora Capo di S.M. della Difesa, ebbe infatti luogo in questa stessa sala il 27 Luglio 1988, qualche mese prima che venisse firmato lo storico trattato tra S.U. e U.R.S.S., che prevedeva la distruzione totale di una intera categoria di armi nucleari. Quasi esattamente 9 anni prima era stata presa dalla NATO la decisione di schierare le c.d. I.N.F. (Forze Nucleari di Teatro), cioè i PERSHING II ed i CRUISE MISSILES in risposta allo schieramento degli SS-20 sovietici.

1. (La situazione)

Il quadro che si presenta oggi al pianificatore militare è completamente diverso ed è talmente noto che non penso sia necessario sintetizzarlo.

Va invece sottolineata l'importanza che ha uno dei fattori essenziali che sono alla base di una programmazione/ o pianificazione: la definizione certa del quadro di riferimento per impostare un onesto e ragionevole lavoro di analisi per giungere a proposte concrete sulle quali gli organi costituzionali dovranno pronunciarsi.

Queste certezze mancano: sia qualitativamente che quantitativamente possiamo presagire alcune realtà ma non siamo in grado di valutare la loro attendibilità.

Il Segretario Generale della NATO WOERNER, nel suo recente discorso al SENATO (19 Aprile u.s.), pur riconoscendo che "l'eventualità di una Guerra in Europa è al livello di probabilità più basso dell'ultimo mezzo secolo" ha ritenuto di dover mitigare ogni entusiasmo riconoscendo che "una guerra alla fine del XX Secolo potrebbe essere così catastrofica che non possiamo prendere la sua prevenzione meno sul serio solo perchè è attualmente meno probabile."

Se vi sono, oggettivamente, molte incertezze per poter definire un ragionevole quadro d'insieme due certezze, almeno, possono essere individuate: la prima, esterna al sistema nazionale, riguarda la Germania (l'attendibilità delle ipotesi che discendono da motivazioni storico/patriottiche è solitamente molto elevata), la seconda è interna:

- la R.F.G. e la D.D.R. saranno, prima che non si pensi, una Nazione unica: la sua collocazione nella struttura militare della NATO è tutta da definire ma è certo che l'Alleanza, da quel momento, non sarà più la stessa e i Paesi membri dovranno essere preparati a dover contare sempre di più sui

propri mezzi e sempre meno sulla solidarietà dei partners, in virtù dell'Art. 5 del Trattato del Nord Atlantico; in secondo luogo

- l'Italia è impegnata in una complessa manovra finanziaria di contenimento della spesa pubblica per affrontare in condizioni migliori le prossime scadenze comunitarie; nell'ambito di questa manovra il Tesoro nelle sue "previsioni di bilancio per l'anno 1991 e per il triennio 1991-93" ha fatto specifico riferimento al settore della "difesa nazionale" (è l'unico specificatamente menzionato) come quello che, tenendo conto del mutato contesto nazionale, deve essere sottoposto ad una ridefinizione dei programmi e dei progetti relativi alle spese di acquisizione di beni e servizi che renderà indispensabile una "congrua diluizione temporale delle spese di ammodernamento e potenziamento della difesa rendendo in tal modo un rilevante sollievo ai conti pubblici".

Le uniche "certezze" oggi disponibili conducono a due conclusioni molto semplici; l'Amministrazione della Difesa deve, e più delle altre, :

- dare immediata esecuzione a quei provvedimenti che dimostrino, in modo tangibile e non con manovre di pura cosmesi, il suo senso dello Stato;

- evidenziare in ogni sede le conseguenze ed i rischi connessi con le soluzioni individuate, mettendo il Governo (prima) ed il Parlamento (poi), nelle migliori condizioni per fare le scelte più opportune.

La semplice "lettura" delle proposte (opzioni e rischi) non mette certamente le Autorità Costituzionali dianzi citate in una posizione facile.

I confronti con i Paesi più grandi (U.R.S.S.) che hanno dichiarato tagli al bilancio di due cifre, non sono indicativi: per un Paese come l'Italia che negli ultimi anni (e non solo in questi) si è sistemata ai livelli più bassi della graduatoria elaborata tra i Paesi NATO, in riferimento alla % del P.I.L. dedicata alla difesa, non c'è più margine per riduzioni fisiologiche.

Quando si è costretti a decidere tagli ed economie su un organismo già ridotto all'osso o caratterizzato da elevate spese per l'esercizio, a motivo della particolare sofisticazione dei sistemi d'arma impiegati e della specializzazione di chi li impiega, la manovra è estremamente delicata ed i tagli, intrinsecamente, non portano ampie economie ma generano danni irreversibili che non possono non essere tenuti in considerazione.

I sistemi aerospaziali, le reti del controllo radar e la loro logistica (manutenzione e rifornimenti) rientrano nelle categorie di cui sopra.

Restando nel campo delle peculiarità della impostazione finanziaria dei programmi della Difesa in generale e di quelli relativi ai sistemi in uso all'Aeronautica Militare in particolare, è opportuna un'altra riflessione.

Il Ministro del Tesoro, nella già citata direttiva, denuncia come la formazione del bilancio pubblico, in genere, ricalchi il criterio della "spesa storica", definita come quella che - in assenza di informazioni o di analisi approfondite - non risponde a precise norme di indirizzo, "quanto piuttosto alle occorrenze degli anni precedenti ... relativi a interventi resi necessari da bisogni di natura transitoria. Una volta decisi gli stanziamenti, la spesa (c.d. storica) viene realizzata a prescindere dal suo grado di utilità: il loro completo e rapido smaltimento diviene a quel punto per le Amministrazioni un obiettivo teso a comprovare l'esistenza di effettive esigenze e quindi il livello delle assegnazioni future".

E' chiaro che se questa impietosa analisi si applicasse alle Forze Armate poco avremmo da dire.

Il problema delle FF.AA., che interessa tutti i sistemi complessi e tecnologicamente avanzati dei quali queste si equipaggiano e che conferiscono un determinato valore all'indice di qualità dell'insieme, è di natura semmai contraria. E ciò, per due precisi motivi.

In primo luogo i tempi che intercorrono tra la fase concettuale di definizione di un sistema e la sua effettiva entrata in servizio oscillano tra i 7 anni (per i sistemi più semplici) ed i 13 anni (per il TORNADO, l'AMX e - si presume - per l'EFA quando e se sarà realizzato): ciò richiede una conoscenza delle disponibilità finanziarie presunte che ha sempre creato gravissimi problemi a motivo della estrema difficoltà che incontra lo Stato ad impegnarsi, in concreto, in programmi di finanziamento a così lungo termine. Da qui nacque la necessità, nella seconda metà degli anni '70, di varare le leggi promozionali per l'E.I., la M.M. e l'A.M. che inizialmente prevedero un arco di tempo decennale ma che si esaurirono dopo pochi anni (4 per l'Aeronautica), fornendo una chiara dimostrazione delle difficoltà connesse con il nostro ordinamento interno e che non ha riscontro in quello dei Paesi che sono stati nostri "partners" in imprese a largo respiro.

In secondo luogo, è sempre stata la cronica indisponibilità di risorse ad escludere coinvolgimenti in programmi "non

credibili" (nel senso indicato dal Tesoro) ed a "veloci" disimpegni da quelli che, nelle fasi successive a quella di definizione (cioè le fasi di ricerca e sviluppo), non davano garanzie di validità operativa.

Non si vuole certo in questa sede invocare vie che non sono, allo stato, percorribili nel nostro Paese ma si può comprendere l'imbarazzo delle nostre Autorità politiche o militari che si trovano coinvolte ad assumere impegni, attorno ad un tavolo, con interlocutori che possono contare su impegni e decisioni prese dai rispettivi organi legislativi, in grado di garantire il "CASH FLOW" (cioè i finanziamenti) distribuiti in un arco di tempo congruo, fatte salve decisioni contrarie che gli stessi organi hanno facoltà di prendere in qualsiasi momento, a ragion veduta.

Il Tesoro, riferendosi al nostro Dicastero, molto opportunamente afferma che le spese per l'acquisizione di beni e servizi per la Difesa Nazionale devono essere assoggettate ad una ridefinizione dei relativi programmi e progetti, che tenga conto del mutato contesto internazionale. Ha altresì sottolineato l'indispensabilità, a tal proposito, di attuare una congrua diluizione temporale delle spese di ammodernamento e potenziamento della Difesa in quanto ciò recherebbe un rilevante sollievo ai conti pubblici.

La generale direttiva del Tesoro mentre raccorda - per quanto concerne la Difesa - il problema del risanamento dei conti dello Stato alla mutata situazione internazionale, com'è più che giusto, apre però un altro problema: quello relativo alle implicazioni che le modifiche apportate alle produzioni già avviate avranno sulla struttura industriale, sui cicli di lavorazione e sull'assorbimento delle forze di lavoro impiegate, anche per il difficile momento che caratterizza le esportazioni degli armamenti in cui si registra una diminuzione della domanda interna. Un'industria aeronautica in crisi non potrà non avere riflessi sulla operatività della F.A. che ha permanentemente in lavorazione presso le ditte un quinto della sua flotta con un ritorno di entrate/uscite di 115 velivoli all'anno.

2. (I problemi degli ultimi anni).

Vorrei ora passare ad alcune analisi degli ultimi bilanci della Difesa con una preliminare considerazione sui compiti delle Forze Armate, così come sono esposti all'art. 1 della legge 382/1978, e che sono:

- assicurare la difesa della Patria;
- concorrere alla salvaguardia delle libere istituzioni;
- concorrere al bene della collettività nazionale in casi di pubblica calamità.

Sotto la voce "funzioni esterne" sono raggruppate spese che, pur essendo a carico della nostra Amministrazione, sono destinate a soddisfare esigenze importanti, ma non direttamente connesse con i compiti istituzionali delle Forze Armate: nel corrente E.F. ammontano a 302 miliardi; se tagliamo, come suggerisce la "Nota aggiuntiva allo stato di previsione della Difesa per il 1990", i circa 4000 miliardi per l'Arma dei Carabinieri, il personale in quiescenza, etc., resta per la "funzione difesa" vera e propria il 77,3 % dello stanziamento complessivo.

Dando poi uno sguardo agli ultimi bilanci (tra il 1988 ed il 1990) si nota che quello del 1989 è stato pari - in termini reali - a quello del 1988 mentre quello del 1990 ha perso 3,4 punti rispetto al 1989. L'aumento delle spese per il personale, grazie alle nuove leggi sui trattamenti economici, ha compresso le risorse da dedicare agli investimenti che hanno perduto, in termini reali il 9,4 % nel 1989 ed il 19 % nel 1990 rispetto al 1988.

Il mutamento rivoluzionario dell'assetto del Patto di Varsavia è stato provvidenziale per l'Aeronautica Militare, se si considera in quale situazione erano arrivate le due componenti dei sistemi d'arma pilotati in questi ultimi anni, cioè gli aeromobili ed i Piloti.

Un breve cenno può essere utile per comprendere in quale effettiva situazione l'A.M. affronta il suo cosciente impegno di ridisegnare la propria struttura per rispettare le direttive del Governo ed esaltare al massimo la qualità delle linee di volo che abbiamo concepito vent'anni or sono e che sono recentemente entrate in linea; mi riferisco al TORNADO e all'AMX: realizzazioni rese possibili, come quelle sostituite o in corso di sostituzione (G.91 e F.104G) da lavoro delle nostre imprese, consociate con aziende di altri Paesi Alleati e non.

A causa dell'esodo dei Piloti, i Gruppi operativi di tutte le specialità contano circa 700 Piloti sui 1.100 che servirebbero, mentre a livello di impieghi direttivi (1.117 unità) solo la metà è coperta.

A fronte di una alimentazione annua di 110 Piloti (la metà di complemento) gli esodi annui per altri impieghi di volo, più remunerativi, ammontano mediamente a 60 unità.

Tale esodo, accompagnato agli alti costi di esercizio delle linee di volo, necessariamente compresi dalle concomitanti spese per gli investimenti, fin dagli anni '70, proprio a cavallo della prima consistente ristrutturazione attuata dalla Difesa, costrinse l'Aeronautica Militare a ridurre il numero degli aeromobili assegnati ai Gruppi operativi delle linee

aerotattiche da 18 a 12 (nella Difesa Aerea) con 14 piloti (scesi poi a 11/12) anzichè 21 e, per le linee caccia bombardieri da 24 a 18 velivoli, con 18 piloti invece di 30. Le ore di volo per Pilota (240 l'anno per la NATO) scesero a 180 ore/anno, con punte sino a 160.

Pur se il numero dei Reparti si è ridotto di poco, la riduzione generale dei velivoli, dei Piloti e delle ore volate, da quegli anni a tutt'oggi è stata quindi del 30% circa.

L'ammodernamento delle macchine, entrate in linea nel 1957 (G.91) e nel 1963 (F.104) ancora in esercizio, ha consentito di avere ora una linea di volo moderna (TORNADO), una linea di F.104 che terminerà la sua vita tecnica a cavallo della metà del decennio, una linea di volo (AMX) che solo nel 1995 sarà completata, tagli permettendo.

Se supponiamo, per una maggiore chiarezza dell'esposizione, di limitarci alla situazione degli aeromobili che sono oggetto delle negoziazioni in corso a Vienna nel quadro CFE, e tenendo conto degli aeromobili dichiarati in tale ambito (al 31 Dicembre

1989):

- G.91R/Y/T	166
- F.104S	152
- TORNADO	97
- MB.339	91
- AMX	20
- ATLANTIC	18

Totale 610 macchine,

a fronte della corrente ipotesi di un "tetto" che è di 5.400 velivoli per parte (NATO e Patto di Varsavia), l'A.M. dovrebbe pervenire con la riduzione ad un "tetto" di 505 velivoli (rispetto agli attuali 610), cioè ridurre la sua flotta di 105 macchine.

I sovietici però impongono un tetto di 8.500 velivoli, allo scopo di includere i loro intercettori e gli addestratori armati.

Tale tetto è inaccettabilmente alto per la NATO, ma per venire incontro alla proposta sovietica, l'HLTF (High Level Task Force) ha avanzato una controproposta intermedia di 6.300 velivoli.

Ciò comporterà un tetto di 640 velivoli per l'Aeronautica Militare: rispetto ai 610 summenzionati dovremmo incrementare le linee di 30 macchine rispetto alle dotazioni attuali.

La situazione della Forza Armata, comunque, per quanto si riferisce ai velivoli ed ai Piloti, avrebbe reso in ogni caso necessari quei provvedimenti di riduzione complessiva di uno strumento pieno di "buchi" che non riguardano solo il personale navigante ma anche quell'altra aliquota, altrettanto preziosa ed indispensabile per l'esercizio del volo, che sono i nostri controllori militari del Traffico Aereo.

Con gli esodi avvenuti dopo l'istituzione dell'Azienda Autonoma per l'Assistenza al Volo Civile e i recentissimi transiti in quella direzione (ove le remunerazioni ed il carico di lavoro sono molto più attraenti) mancano all'appello 240 unità sulle 690 previste dalle tabelle organiche.

Spero di non aver tediato gli Onorevoli Commissari con questa finestra che ho aperto su due aree tanto sensibili che comportano grossi investimenti di capitale per la formazione professionale, che non si riscontrano in nessun altro campo dell'attività militare e che hanno una diretta e negativa influenza sulle operazioni e la stessa Sicurezza del Volo.

Solo l'entusiasmo e l'abnegazione di coloro che restano al loro posto, ai quali si affiancano i Sottufficiali di tutte le categorie, motivati dall'arrivo delle nuove macchine e dall'incessante e incentivante automazione della logistica di supporto, consentono di affrontare i nuovi sacrifici con una serena consapevolezza, grazie ai risultati che, seppure con grandi sacrifici in altri settori, abbiamo raggiunto realizzando un sistema già ridotto all'osso e solo in un settore (il TORNADO) ammodernato.

La Forza Armata non può quindi che rimboccarsi nuovamente le maniche, oggi, nella ricerca di soluzioni che permettano il miglior uso delle ridotte risorse disponibili, definendo criteri più opportuni, indicando il risultato finale della nuova manovra programmatica e fornendo gli elementi per una valutazione dei rischi che ne conseguono.

3. (I criteri di base per la ristrutturazione)

Stanti i mutamenti del quadro geo-politico, i criteri di base che dovrebbero essere posti a fondamento di una ristrutturazione delle Forze Aeree, allo scopo di conseguire uno strumento più piccolo ma funzionale e rapportato alla situazione

geostrategica concretamente ipotizzata, sono i seguenti:

- il mantenimento di elevata prontezza operativa del sistema di Difesa Aerea, necessaria per garantire la sicurezza per il tempo necessario alla mobilitazione del Paese in caso di crisi, attraverso la prosecuzione dei principali programmi di ammodernamento, con priorità ai radar ed ai velivoli (che mantengono ampia capacità e discrezionalità d'intervento sia in pace, che in tensione o crisi);
- la possibilità di organizzare le nostre forze per il rinforzo dei settori coinvolti in eventuali stati di crisi;
- la riduzione delle forze aerotattiche, principalmente quelle d'attacco al suolo;
- il mantenimento della qualità delle forze che resteranno dopo le misure riduttive;
- l'accentramento di forze e funzioni omogenee, al fine di rendere più efficace, su base meno espansa, l'apparato di supporto.

Va, infine, tenuta ben presente l'esigenza di perseguire condizioni di vita per il personale più eque, più consone alla

dignità del servizio che esso svolge e meno distanti dagli standard della società moderna.

L'ampiezza e la imprevedibilità delle riduzioni di bilancio apportate o previste è tuttavia tale che i criteri sopra indicati potranno trovare solo una parziale applicazione. E' giocoforza, infatti, intervenire prioritariamente sui programmi di ammodernamento che non siano già stati conclusi e che, a qualunque titolo, offrano spazio a risparmi, nonchè su quelli che incontrano enormi difficoltà per il finanziamento con il bilancio ordinario della F.A. (EFA e PATRIOT). Ciò a prescindere dai relativi costi operativi, industriali e politici e, financo, dalla loro importanza alla luce dei criteri ottimali. Ne risulta, in particolare, pregiudicata la possibilità di perseguire miglioramenti della qualità/efficacia operativa e la stessa la sopravvivenza della Difesa Aerea.

La materia, come accennato, è ancora in corso di studio, per cui gli interventi riduttivi che vengono di seguito riportati potranno ancora essere suscettibili di lievi modifiche che però non alterano l'essenza del progetto.

I tagli più significativi nel settore operativo potrebbero riguardare:

- 165 velivoli EFA (Difesa Aerea) necessari per sostituire gli

- F.104 in servizio già oggi da più di 20 anni;
- 4 velivoli per l'avvistamento radar anche alle bassissime quote (Difesa Aerea);
 - le batterie del sistema missilistico superficie-aria PATRIOT (Difesa Aerea) che sono state previste per la sostituzione dell'analogo sistema NIKE ora schierato nel Nord-Est;
 - un'aliquota di TORNADO nella versione ECR (sorveglianza, ricognizione elettronica e concorso alle operazioni di superficie);
 - un'aliquota di velivoli MB.339/C (addestratori);
 - tutti i velivoli AMX del 4° e 5° lotto (supporto alle forze di superficie e ricognizione) necessari per la sostituzione dei velivoli G.91, operativi da più di 30 anni e gli F.104G in linea da 25 anni;
 - 4 batterie SPADA/ASPIDE (difesa contraerea).

A breve termine (3 - 4 anni), ciò comporterebbe il mancato ammodernamento di 5 Gruppi di Volo, almeno 4 dei quali dovrebbero quindi essere sciolti.

Alcuni dei Reparti/Gruppi residui verranno rischierati in modo da concentrare su poche Basi attività e Reparti omogenei, così da ridurre le spese di gestione.

Conseguenza finale non potrà che essere la dismissione dell'attività operativa di 4 o 5 Basi Aeree, delle quali saranno mantenute in efficienza solo le infrastrutture indispensabili per potervi effettuare rischieramenti d'emergenza attuando il diradamento orizzontale e quindi la sopravvivenza delle residue risorse.

Tutto ciò, oltre alla perdita di qualsiasi capacità di Difesa Aerea entro un massimo di dieci anni, a causa dell'eventualità che non sia possibile sostituire i missili NIKE ed i velivoli F.104 che già nell'immediato futuro dovranno essere progressivamente radiati per evitare inconvenienti sulla sicurezza delle operazioni.

Oltre al congelamento di questi programmi maggiori, la F.A. dovrà anche sospendere la realizzazione di altri programmi relativamente minori ma che hanno rilevante incidenza sulla qualità e l'efficacia operativa complessiva.

Fra questi vanno citati:

- l'ammodernamento tecnico dell'F.104, mediante lavorazioni delicate e costosissime sulle cellule, per consentire a

questo velivolo della Difesa Aerea di restare in linea fino a quando sarà disponibile il suo successore;

- l'ammodernamento di mezza vita del TORNADO, degli Atlantic, dei C.130 e dei G.222;
- l'acquisizione di armamento per i velivoli.

Quanto segue circa le possibili riduzioni nel settore del Supporto Tecnico e del personale ipotizza che i sostituti del NIKE (PATRIOT) e dell'F.104 (EFA od altro) siano in qualche modo finanziabili e quindi acquisibili.

In dipendenza della revisione dello schieramento operativo e nel tentativo di conseguire un'ulteriore razionalizzazione del settore, sono ipotizzate le seguenti azioni nel settore del supporto tecnico e logistico:

- la riduzione degli Enti di manutenzione per l'AMX e per l'F.104S (ed in prospettiva per il suo successore);
- il trasferimento all'industria di talune attività manutentive di 3° livello;
- la rinuncia all'ammodernamento delle Basi sulle quali

verrebbe a cessare l'attività operativa e loro trasferimento alla gestione, anche se non completa, da parte dell'Aviazione Civile.

Saranno inoltre considerati accorpamenti e ristrutturazioni di Enti minori.

Le paventate dismissioni di Reparti ed Enti consentirebbero di recuperare il personale che verrebbe reimpiegato presso altri Reparti allo scopo di attenuarne le generalizzate e già menzionate carenze organiche. Ciò comporterà di dover sostenere i maggiori oneri finanziari previsti dalla legge a favore del personale da movimentare. Tuttavia, dovendo contrarre i moduli di alimentazione della Forza Armata, sono previsti degli assestamenti riduttivi dell'apparato formativo ed addestrativo, quali:

- la riduzione da 3 a 2 delle Scuole Addestramento Reclute dell'A.M.;
- la dismissione delle Scuole per Sottufficiali di Caserta e Cadimare ed attivazione della costituenda infrastruttura a Capua;
- la cancellazione del programma di costituire ad Alghero una Scuola per personale a ferma di leva prolungata;

- la chiusura del Nucleo Aeronautica dell'Accademia Militare di Sanità Interforze (Firenze);
- l'accentramento presso l'Accademia Aeronautica di tutti i Corsi Ufficiali in S.P.E. o Complemento.

Una parola a parte è necessaria per il settore della Difesa Aerea, in quanto i due maggiori programmi che lo compongono, il velivolo europeo EFA ed il missile antiaereo PATRIOT, hanno una dimensione tale (circa 15.500 mld. nel decennio) da essere incompatibili con il complesso di tutte le risorse per l'ammodernamento che la Forza Armata avrebbe a disposizione nello stesso periodo (circa 7.500 mld.).

Tecnicamente è possibile ricercare soluzioni ridotte per i due programmi e ciò sarà comunque necessario, ove si confermino le ipotesi finanziarie per il futuro, in quanto sarebbe altrimenti impossibile finanziare l'esercizio (quella parte delle risorse finanziarie dedicate al funzionamento della F.A.). In ogni caso, tali programmi non sono compatibili con la quota di bilancio destinata all'A.M. e devono trovare altre fonti di finanziamento, senza le quali entro il decennio il Paese sarà privo della capacità di Difesa Aerea.

I tagli sopra elencati saranno commisurati alle dimensioni

ed al numero dei programmi che verranno cancellati o amputati per effetto delle riduzioni di bilancio nel settore dell'ammodernamento. Le concomitanti riduzioni prospettate nel settore dell'esercizio produrranno anche una diffusa anemia presso i Reparti che rimarranno in vita, cosicchè sarà necessario procedere ad ulteriori soppressioni senza poter conseguire nemmeno il risultato minimo di utilizzare le sempre più esigue forze che rimarranno a disposizione. A quel punto neanche una gigantesca iniezione di risorse (nell'eventualità malaugurata di una situazione di emergenza) sarebbe in grado di ricostituire un patrimonio tecnico, addestrativo ed organizzativo che può essere accumulato solo in lunghi anni.

Tipica sarà la mancanza di capacità di svolgere sorveglianza d'area, su vaste aree ed alle basse quote con sistemi elettronici non limitati dalle condizioni meteorologiche, carenza che determina incertezze sulla reale situazione e non consente il tempestivo allertamento delle forze, la corretta gestione di una crisi o la tempestiva reazione degli assetti difensivi.

La revisione dell'attuale composizione delle forze aeree e dello schieramento dei reparti operativi dipenderà, ad ogni modo, in larga misura, dai tempi e dai modi con cui procederanno i programmi di ammodernamento della Forza Armata.

Il problema sarà affrontato ispirandosi ai seguenti concetti:

- organicità ed equilibrio tra tutte le componenti, evitando la "specializzazione" e la rinuncia a capacità essenziali;
- mantenimento di un ragionevole grado di sicurezza sui 360°;
- contrazione quantitativa dei mezzi, compensata possibilmente da un miglioramento della loro efficacia operativa ed efficienza tecnica e dell'addestramento degli equipaggi;
- razionalizzazione, in chiave di maggior economia di gestione, della dislocazione dei Reparti sulle diverse basi, principali e di rischieramento;
- massimo sfruttamento degli aeroporti dotati di shelters (hangarettes protette) e di altre installazioni indurite per assicurare la sopravvivenza dei sistemi d'arma che resteranno in linea.

4. (Le discrepanze fra risultati e postulati)

Al termine di un periodo di transizione verso la configurazione ridotta ora prospettata, lo Strumento Aereo avrà

assunto delle connotazioni che è utile ora confrontare con i criteri che, dal punto di vista logico, erano stati posti alla base del provvedimento riduttivo. In sostanza, tali criteri sarebbero estrinsecati in un apparato difensivo decisamente più piccolo ma più mobile, meglio protetto ed equipaggiato, meglio supportato e meglio addestrato, con il quale esercitare una funzione dissuasiva a livello regionale ed interventi in crisi anche acute ma di carattere locale. Fra tutti i criteri elencati verrà purtroppo soddisfatto solo quello della dimensione molto più ridotta, mentre:

- il concetto "difensivo" potrà estrinsecarsi solo "nell'intenzione difensiva" della Nazione, perchè in realtà la Difesa Aerea sarà praticamente cancellata; quale autorevolezza avrà la nostra potenzialità reattiva è facilmente desumibile;
- la "mobilità", che viene normalmente assicurata con i mezzi di trasporto ma anche con le predisposizioni infrastrutturali, gli accantonamenti di materiali e le esercitazioni, verrà difficilmente conseguita perchè quasi tutti i programmi di ammodernamento dei mezzi e di ripianamento delle scorte saranno drasticamente ridotti quando non cancellati; lo stesso metabolismo dei Reparti dovrà essere rallentato di molto;

- le stesse considerazioni possono essere fatte per il miglior equipaggiamento ed il migliore supporto, aree che continueranno a degradarsi.

Non va inoltre dimenticato che il concetto di ricorrere alla mobilitazione per incrementare le capacità operative - spesso invocata quando si parla di ridurre le forze e gli organici permanentemente in servizio - è applicabile solo in minima parte alle Forze Aeree che, per loro natura, devono mantenere già dal tempo di pace un'elevata prontezza e tempi di reazione brevissimi, per conferire sicurezza alla mobilitazione di tutto l'apparato difensivo nazionale ed il cui addestramento richiede tempi lunghi.

Nel complesso, si dovrà rinunciare quasi completamente all'auspicabile incremento delle qualità con il risultato pratico, fatto un confronto con i Paesi vicini, di togliere credibilità e quindi capacità dissuasiva allo Strumento Aereo. Questo, inoltre, non avrà i mezzi per garantire il giusto complemento e supporto alle altre due Forze Armate e, in definitiva, l'assolvimento degli altri compiti assegnati, primo fra tutti la Difesa Aerea del Paese.

Questa insistenza sulle drammatiche carenze di questo settore non deve meravigliare o infastidire gli Onorevoli

Commissari che tanto pazientemente stanno seguendo questa mia poco rosea relazione: compete per legge proprio al Capo di S.M. dell'A.M. definire l'organizzazione della Difesa Aerea nazionale e coordinare l'impiego di tutti i mezzi che ad essa concorrono, ivi compresi quelli delle FF.AA. consorelle.

5. (Le controindicazioni)

Le controindicazioni di natura operativa emergono molto chiaramente da quanto ho illustrato.

Esistono però numerose altre controindicazioni, di natura diversa, che è bene non ignorare.

La prima è legata agli impegni internazionali dell'Italia. Il progetto esposto si configura in un vero e proprio disarmo unilaterale che non è - al momento - concordato con gli Alleati, anticipa le risultanze del Trattato CFE ed eccede le attuali ipotesi riduttive per le Forze Aeree.

Stanti le correnti difficoltà a trovare un accordo negoziale su un "tetto" di velivoli relativamente basso, l'avvio del progetto potrebbe essere inteso come segnale di sfaldamento dal Gruppo occidentale, che vedrebbe persa gran parte del potere contrattuale legato alla sua compattezza proprio in un'area molto delicata dello scacchiere: quello del Mediterraneo.

Un altro motivo di riflessione è dettato dal forzato ritiro da molti programmi a partecipazione internazionale, ritiro che può portarne la cancellazione definitiva con evidenti danni a quella impostazione che l'A.M. ha sempre seguito fin dagli anni '50, di essere strettamente collegata - in maniera concreta e non a parole - con i Paesi europei tecnologicamente più avanzati come la Repubblica Federale ed il Regno Unito, mettendo a fattore comune le risorse finanziarie, le capacità industriali ed intellettuali, il "management" delle produzioni consorziate, i benefici dell'addestramento operativo congiunto. Con ciò realizzando al massimo grado le economie e quel reciproco supporto che in campo NATO è possibile con una elevata standardizzazione e con l'interoperabilità dei sistemi d'arma.

La "provincializzazione" di una Forza Aerea, dopo che si è perseguito e realizzato per anni un progetto ad ampio respiro occidentale con i "partners" più qualificati, è un passo indietro che è anti-storico perchè si muove nella direzione di un'autarchia in controfase con le scadenze comunitarie del 1992.

Le due considerazioni fatte possono portare a ripercussioni internazionali la cui valutazione esula dalla competenza della Forza Armata ma che certamente non contribuiranno a fornire l'immagine dell'Italia come quella di un Paese coerente con i propositi di una migliore integrazione nel concerto industriale internazionale, in particolare quello europeo.

Va anche, a questo punto, considerato l'aspetto industriale puramente nazionale. E' probabilmente possibile che l'industria riconverta parte delle attività che vengono attualmente svolte nel settore della difesa. E' tuttavia molto pericoloso per le sue insostenibili conseguenze scollegare completamente l'industria dal settore Difesa, cosa che accadrebbe per effetto della cancellazione di gran parte dei programmi. L'A.M. infatti non possiede proprie strutture industriali idonee a svolgere attività manutentive di un certo livello, per le quali si appoggia ora all'industria nazionale. Vi sono quasi 200 velivoli dell'A.M. in costante lavorazione presso varie industrie, le quali costituiscono per la Forza Armata, e quindi per la Nazione, un retroterra strategico senza il quale la nostra Forza Armata non potrebbe sopravvivere.

Signor Presidente, Onorevoli Commissari,

è giunto il momento delle conclusioni, non facili certamente ma sicuramente (forse inavvedutamente) ancorate a quella piccola ma non insignificante speranza che ci sorregge proprio perchè ci troviamo a vivere una esperienza che pochi hanno vissuto in questo XX secolo.

Vi sono milioni di persone come noi, fino a due anni fa

appartenenti ad uno schieramento diverso dal nostro, che lottano con problemi drammatici e che hanno avviato un processo irreversibile nel quale è proprio la speranza a sostenere i loro passi.

La recente visita in Ungheria effettuata da questa Commissione ha permesso ai suoi autorevoli membri di toccare con mano una realtà nuova e ha conferito a questa indagine conoscitiva un taglio di palpitante attualità. Ciò consentirà alla Commissione di "prepararsi al meglio per le determinazioni da prendere" (come ha affermato il Presidente Onorevole ZANONE nella sua conferenza al C.A.S.D. tenuta il 6 Giugno scorso). Solo due anni fa queste audizioni erano intitolate "Indagine conoscitiva sui programmi di investimento della Difesa" mentre ora fanno esplicito riferimento all'evoluzione dei problemi della sicurezza internazionale e costringono gli addetti ai lavori ad attente analisi della situazione internazionale da un lato e alle indicazioni che il vertice dell'Alleanza Atlantica darà ai Paesi membri, dall'altro.

La prossima sessione a livello Capi di Governo sarà importante ma non dovrebbe discostarsi dalle generali indicazioni finora emerse a Bruxelles e che hanno sottolineato la necessità di procedere con gradualità e generale prudenza dopo che le autorità militari NATO avranno convalidato la mancanza

di una nuova dottrina in grado di sostituire quelle della risposta flessibile e della difesa avanzata, adottate nel 1967.

Misure riduttive attuate indiscriminatamente, in anticipo sui tempi anche se imposte dalla necessità, tutta nazionale, di risanare i conti dello Stato non mancheranno di creare danni irreversibili.

Ma proprio questa serie di audizioni potrebbe essere stata utile per dare una misura delle nostre preoccupazioni ma anche della nostra piena consapevolezza di dover affrontare il futuro con una diversa impostazione.

Se nulla fosse nel frattempo cambiato, oggi avremmo potuto essere qui - e sarebbe stata una sventura - a confrontare le nostre risorse militari con una incombente minaccia o in una situazione permeata da tristi presagi. Il recente passato non è stato avaro di momenti difficili il cui ricordo non è ancora sopito: il sequestro dell'Achille Lauro, l'azione notturna su Tripoli e l'incidente di Lampedusa. Il nostro stato d'animo sarebbe stato ben diverso. Fortunatamente non è così.

Quarantacinque anni di pace hanno dimostrato il contrario di quanto molti potrebbero credere: se il mondo oggi è illuminato dalla luce della speranza non è stato un fatto incidentale.

Lo dobbiamo alla determinazione con cui le società libere e democratiche dell'Occidente hanno difeso i valori della democrazia e dei principi di libertà nei quali esse hanno creduto e credono, pronte a difenderli con tutti i loro mezzi e le loro energie.

Non è un caso che questi valori abbiano vinto senza alcun ricorso alla forza delle armi, ma soltanto tenendo sempre alta la vigilanza e i propri sistemi di difesa.

Le Forze Armate della Repubblica, e tra queste l'Aeronautica Militare, devono continuare a vigilare sui confini terrestri, sul mare e in cielo senza inutili querimonie: una parte della ricchezza prodotta dal Paese deve quindi essere investita per la sua sicurezza. Dotare le strutture di mezzi adeguati e addestrare il personale oggi ha un costo non lieve: ma è il prezzo da pagare per avere uomini seriamente motivati e fedeli alle Istituzioni democratiche.

Il mutato quadro internazionale, e più ancora le sue possibilità di pacifico sviluppo nella sicurezza, rende opportuno e necessario dare riferimenti precisi alla condizione militare e ci fa riconoscere che nei Paesi liberi non sono cambiati i rapporti tra Forze Armate e Società Civile. Questa convinta consapevolezza permetterà di evitare sia i rischi di

ingiustificate fughe in avanti sia un non meditato, pericoloso ed irreversibile cedimento alla tentazione del "tutti a casa".

Nel pieno rispetto della supremazia politica del Parlamento, sede della sovranità nazionale cui compete decidere quali Forze Armate deve avere l'Italia, nella stretta osservanza delle direttive del Governo, nella piena intesa all'interno delle Forze Armate, spetta ai Capi Militari dare un forte e convinto esempio di coesione, di trasparenza e sincerità, impiegando al meglio quello che ci sarà dato, indicando con senso di responsabilità al Paese e al legislatore i piani atti a realizzare, con prudente gradualità, un modello di difesa più ridotto, ma rispondente alle esigenze di un Paese che ha un ruolo internazionale di grande rispetto per la molteplicità e la estensione delle aree economiche e di quelle che alimentano la sua capacità produttiva.

Ove ciò non fosse possibile, come allo stato dei fatti sembra, non resta altro dovere che quello di rappresentare i rischi ai quali si andrà incontro.

A questo dovere spero di avere adempiuto, al mio dovere di Capo di Stato Maggiore dell'A.M..

Grazie.