



Federazione Lavoratori Pubblici e Funzioni Pubbliche

FLP DIFESA

Coordinamento Nazionale



✉ piazza Dante, 12 - 00185 - ROMA - ☎ 06-77201726 ☎ 06-77201728 - @-mail: nazionale@flpdifesa.it - web: www.flpdifesa.it

NOTIZIARIO n. 160 del 11.12.2008

VALUTAZIONI CRITICHE E PREOCCUPATE SUI TAGLI IMPOSTI ALLA DIFESA DALLA LEGGE 133 (EX DL 112)

L'AUDIZIONE DEL CAPO DI SMA

Continuano, in Commissione Difesa del Senato, le audizioni dei Vertici della Difesa. Dopo l'audizione del Capo di SMD (vds. Notiziario n. 108/2008), del Capo di SME (vds. Notiziario n. 144/2008) e del Capo di SMM (vds. Notiziario n. 157/2008), in data 27 novembre u.s. si è tenuta l'audizione del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica militare, generale di squadra aerea Daniele Tei, che ha dedicato una parte significativa del proprio intervento al problema "risorse" e agli effetti devastanti che produrranno sul sistema Difesa i tagli del D.L. 112/2008.

Dopo aver fatto cenno ai compiti e alla struttura funzionale dell'Aeronautica, nel quadro delle esigenze complessive del sistema difesa del nostro Paese e dell'attuale contesto internazionale, il gen. Tei ha ricordato che l'Aeronautica Militare esercita tuttora *"la gestione dei servizi del traffico aereo, dei servizi meteo, delle comunicazioni, della rete radar e di aggiornamento cartografico, in alcuni aeroporti militari aperti al traffico aereo civile e in determinati spazi aerei"*. Ha quindi fatto presente che *"l'indirizzo futuro mira ad una graduale cessione di taluni servizi forniti al traffico aereo civile e, a tal riguardo, ha fatto presente che la Forza armata ha avviato un piano di cessione degli aeroporti di Cagliari-Elmas, Napoli-Capodichino, Vicenza, Roma-Ciampino, Brindisi-Casale, Verona-Villafranca, Rimini Miramare e Treviso, con contestuale cessione dei relativi servizi di assistenza/volo"*.

Con riferimento ai tagli imposti dal D.L. 112 (oggi legge n. 133 del 6.08.2008), ha affermato che *"La sostanziale e radicale diminuzione delle risorse assegnate dal decreto-legge n. 112 del 2008 in tutti i settori, e in particolare al settore del funzionamento dello strumento aereo, aggrava una situazione già critica, e rischia di intaccare sensibilmente il patrimonio di professionalità pregiata costituita dal personale navigante, che potrebbe essere costretto ad interrompere la necessaria continuità addestrativa, con evidenti ripercussioni sulla sicurezza del volo e sulle capacità operative"*. Ha poi proseguito segnalando come *"con le attuali previsioni di bilancio, l'Aeronautica militare potrà svolgere per i prossimi anni un'attività di volo progressivamente decrescente, fino a raggiungere un livello assolutamente inadeguato per il sostegno delle attuali capacità operative, andando ad inficiare la possibilità di assolvere i compiti istituzionali, primo fra tutti quello della difesa aerea nazionale"*. Ed ha infine concluso sull'argomento ricordando che *"le disastrose conseguenze delle criticità finanziarie previste per i prossimi tre anni sono state rappresentate con schiettezza nelle sedi opportune, con l'auspicio di vedere attuata una decisa inversione di tendenza che consenta la sopravvivenza dell'attuale strumento aereo e l'assolvimento degli impegni al livello richiesto dal Parlamento e dal Governo, come sino ad oggi sempre dimostrato dalla compagine militare"*

Dopo il "grido di dolore" lanciato in analoga circostanza dal Capo di SMD e dal Capo di SME (e di cui ai Notiziari precedentemente richiamati), ci troviamo oggi di fronte ad una nuova denuncia, che proviene questa volta dal Capo di SMA. Una nuova, ulteriore denuncia, che conferma la pesantezza dei tagli imposti dal DL 112 che, al pari delle precedenti, temiamo rimarrà ancora una volta inascoltata.

In allegato, il testo del resoconto parlamentare relativo all'audizione del Gen. Tei.

Fraterni saluti.

IL COORDINATORE GENERALE FLP DIFESA
(Giancarlo PITTELLI)

DIFESA (4^a)

MERCOLEDÌ 26 NOVEMBRE 2008

35^a Seduta (pomeridiana)

Presidenza del Presidente

CANTONI

Interviene, ai sensi dell'articolo 47 del Regolamento, il Capo di Stato maggiore dell'Aeronautica militare, generale di squadra aerea Daniele Tei, accompagnato dal generale di divisione aerea Paolo Magro, dal generale di brigata aerea Fernando Giancotti, dal generale ispettore Francesco Landolfi e dal maggiore Luigi Barbagallo.

La seduta inizia alle ore 15,40.

Assetto organizzativo della componente tecnico-operativa della Difesa: audizione del Capo di Stato maggiore dell'Aeronautica militare (n. 34)

Il presidente CANTONI ringrazia il Capo di Stato maggiore dell'Aeronautica militare della disponibilità e gli dà la parola.

Il generale di squadra aerea TEI ricorda preliminarmente che l'Aeronautica militare è stata riorganizzata nel 1999, passando da un modello territoriale ad un modello funzionale con lo scopo di permettere una gestione coerente delle Forze aeree. In proposito, ricorda che il Capo di Stato maggiore è anche il Comandante delle Forze aeree e risponde direttamente al Capo di Stato maggiore della Difesa, ed ha sotto la sua autorità strutture con organi di *staff* ed organi di comando.

Il Comando della Squadra Aerea è responsabile dell'addestramento e dell'approntamento delle unità, mentre il Comando Operativo delle Forze Aeree (COFA) è responsabile per l'impiego delle Forze assegnate, la pianificazione operativa e di contingenza, la definizione degli *standard* operativi e la verifica della prontezza e della capacità operativa.

Il Capo di Stato maggiore è responsabile dell'organizzazione e dell'impiego degli assetti disponibili, inclusi quelli messi a disposizione dalle altre Forze armate, ed esercita la sua autorità attraverso il COFA, che in tempo di pace monitorizza costantemente la situazione aerea e attua le misure necessarie per difendere il territorio da qualsiasi minaccia aerea. In caso di crisi, il COFA esercita il controllo operativo o il comando/controllo tattico delle forze assegnate. Il Comando Logistico è responsabile del supporto tecnico e logistico, necessari a garantire le capacità operative per tutta la Forza armata. Il Comando delle Scuole è responsabile della selezione e formazione del personale.

La consistenza del personale è di circa 43.000 unità ed ha subito un significativo calo negli ultimi anni, al di sotto dell'obiettivo previsto nel modello a 190.000 unità che poneva, come traguardo, un ridimensionamento dell'Aeronautica a 44.000 unità. Rileva che, con la dismissione del personale di leva e la maggiore professionalizzazione, la Forza armata si è via via trasformata in uno strumento più agile, per assicurare una più efficace proiettabilità in relazione alle mutate esigenze strategiche del Paese. Contestualmente la gestione di alcuni servizi logistici secondari è stata trasferita all'*outsourcing*.

Nel 2007 l'Aeronautica militare ha effettuato 93.600 ore di volo, così ripartite: 24.000 dalle linee da combattimento, 27.000 dalle linee di supporto, 27.800 dalle linee d'addestramento iniziale, basico, avanzato e pre-operativo, 14.800 dalle linee di trasporto aereo. Circa 30.000 ore di volo sono state effettuate per mantenere i livelli addestrativi minimi delle forze rese disponibili alla NATO.

Per l'anno in corso il dato tendenziale conferma di massima i volumi del 2007.

Passa poi alla distribuzione delle forze sul territorio nazionale, rilevando che gli assetti sono dislocati presso basi aeree in grado di assicurarne la piena operatività e una loro eventuale proiettabilità in altre aree d'interesse nazionale; a tale scopo sono state individuate sedi principali e sedi di rischieramento sul territorio nazionale, in grado di fornire supporto operativo anche ad assetti dell'Alleanza Atlantica e dell'Unione europea.

Le capacità descritte servono a soddisfare il livello di ambizione nazionale, che prevede la capacità di fronteggiare tre diversi tipi di macroscenario. Con il macroscenario "Alpha", l'obiettivo è difendere il territorio da qualsiasi tipo di minaccia proveniente dall'esterno. Da un punto di vista aeronautico, esso si raggiunge assicurando una efficace sorveglianza e difesa aerea dello spazio

aereo nazionale. Con il macroscenario "Bravo", l'obiettivo è reagire in maniera immediata alla probabile comparsa di crisi in qualsiasi parte del mondo, per prevenire un'*escalation*; con il macroscenario "Charlie", l'obiettivo è condurre operazioni sostenute in risposta ad una crisi in atto. Occorre pertanto possedere uno strumento aereo che possa concretizzare da una parte l'opera di prevenzione, di difesa avanzata e di sorveglianza degli spazi aerei e delle linee di comunicazione di interesse nazionale e, dall'altra, di proiezione di capacità operative per la sicurezza internazionale, garantendo in ogni caso anche la capacità di concorso a favore della comunità nazionale.

Nell'ambito del macroscenario "Alpha", osserva che la difesa aerea pilotata è assicurata da velivoli F-16 e F-2000 dalle basi di Cervia, Trapani e Grosseto. Lo schieramento è destinato a ridursi gradualmente a due basi principali (Grosseto e Gioia del Colle) e tre basi di eventuale rischieramento. Questo schieramento da un lato consente di economizzare risorse e dall'altro garantisce la copertura soddisfacente dell'intero Paese, con una copertura ridondante della Capitale per il suo elevato contenuto simbolico e emblematico. L'Aeronautica militare assicura inoltre per conto della NATO anche la difesa dello spazio aereo sloveno.

Ricorda quindi che il bilanciamento delle componenti rappresenta un concetto importante. L'impegno dell'Aeronautica militare è pertanto anche rivolto a sviluppare la capacità di sostegno logistico alle operazioni aeree fuori area, con risultati di massimo rilievo. Evidenzia inoltre che il concetto di deterrenza costituisce un fattore di forza sempre più efficace e necessario, anche nel mutato contesto internazionale, ove la minaccia prevalente è quella associata alla proliferazione delle armi di distruzione di massa e dei conflitti asimmetrici.

Quanto agli impegni dell'Aeronautica militare fuori dai confini nazionali, ricorda che vengono onorati attraverso gli assetti operativi e di supporto diretto e logistico.

Precisa poi che l'Aeronautica militare non esplica le proprie capacità solamente nell'ambito della difesa aerea e delle operazioni fuori dai confini nazionali per la risoluzione delle crisi internazionali, ma anche contribuendo ad una serie di importanti e vitali attività di concorso su tutto il territorio italiano, primo fra tutti il servizio nazionale di ricerca e soccorso aereo.

Ricorda poi, tra i vari compiti: la ricerca e recupero in zona amica od ostile degli equipaggi di aeromobili militari o altro personale, lo *slow mover interceptor* per il contrasto della minaccia terroristica, il salvataggio delle vite umane in pericolo e l'intervento con altre unità di soccorso civili e militari nelle zone colpite da calamità naturali.

Fa presente che lo spazio aereo e gli aeroporti costituiscono una risorsa strategica per l'Aeronautica militare, in quanto garantiscono l'espletamento dell'attività operativa e addestrativa. La capacità di garantire il controllo dello spazio aereo nazionale risulta di conseguenza fondamentale per l'attività istituzionale della Forza armata e per l'approntamento dello strumento aereo. Tale capacità, unita all'assistenza meteo fornita dal Servizio Meteorologico, fornisce inoltre un concorso determinante all'aviazione civile ed alla Protezione Civile. L'Aeronautica militare assicura la fornitura dei servizi di assistenza al volo negli aeroporti militari, degli aeroporti militari aperti al traffico civile e negli spazi aerei individuati nel decreto del Presidente della Repubblica n. 484 del 1981, mentre il decreto del Presidente della Repubblica 25 ottobre 1999, n. 556, concernente le attribuzioni dei vertici militari, assegna al Capo di Stato maggiore dell'Aeronautica l'alta direzione tecnica, operativa e di controllo dei servizi di assistenza al volo per quanto concerne il traffico aereo operativo militare e civile sugli aeroporti e negli spazi aerei sopra specificati, nonché del servizio meteorologico. Alcuni degli aeroporti attualmente gestiti dalla Forza armata sono in fase di cambiamento di *status* giuridico, da "militari aperti al traffico aereo civile" a "civile", e di conseguenza la responsabilità della gestione dei servizi di assistenza al volo transiterà al competente organismo civile. I servizi di assistenza al volo vengono sostanzialmente espletati con il supporto dei necessari sistemi di sorveglianza *radar*, con una fitta rete di radioassistenze e con impianti/sistemi meteorologici collegati con reti di comunicazione. Il servizio meteorologico rappresenta un'altra attività peculiare della Forza armata che, grazie ad una complessa rete nazionale per l'osservazione meteorologica riesce a garantire il servizio di rilevazione e previsione delle condizioni del tempo. È evidente che deve essere sempre garantito l'adeguamento delle capacità osservative anche tramite lo sfruttamento di risorse satellitari, e la valorizzazione delle attuali capacità permetterà di indirizzare gli sforzi verso il perfezionamento delle tecniche di previsione a brevissima scadenza, indispensabili per una sempre più tempestiva e precisa assistenza a un mezzo aereo agile e dinamico e per le previsioni accurate degli eventi calamitosi estremi. Inoltre saranno fondamentali le caratteristiche di moltiplicatore strategico offerte dalle unità meteo mobili, il cui rischieramento rapido permetterà di dotare i teatri operativi di un ufficio meteo completo comprensivo di radar, stazione di sondaggio atmosferico, stazione di osservazione al suolo, oltre a essere in grado di fornire, grazie ai collegamenti telematici, qualsiasi tipo di supporto previsionistico al processo decisionale.

Le forze aeree possono continuare ad essere decisive nella risoluzione delle crisi future, ma dovranno essere in grado di trasformarsi nella direzione di un'organizzazione con spiccate capacità *expeditionary*, costituita da elementi modulari e facilmente integrabili in ambienti interforze e multinazionali, coordinata da un efficace sistema di comando e controllo. In particolare, risulterà decisivo eccellere nella condotta di operazioni aeree dal forte indirizzo specialistico, al fine di migliorare la *situational awareness*, essenziale per il successo della pianificazione e della condotta delle operazioni. Attraverso la raccolta, l'elaborazione, l'utilizzo e la disseminazione di accurate e

tempestive informazioni, grazie alle migliorate capacità di comunicazione e consultazione, si garantirà la speditezza dell'attività di comando e controllo. I richiesti interventi saranno in grado quindi di ottenere i risultati desiderati in tempi brevi e con assoluta precisione.

Prosegue ricordando che l'Aeronautica militare da tempo ha intrapreso un percorso di razionalizzazione delle forze per consentire l'adeguamento tecnologico dei propri mezzi e l'addestramento qualificato del proprio personale, al fine di rendere i sistemi d'arma maggiormente rispondenti alle esigenze d'impiego. La trasformazione della Forza Armata interessa anche strutture e processi, intervenendo in diversi ambiti con i seguenti intenti: semplificare e snellire le strutture di comando; ridurre la pianta e la dislocazione di depositi e magazzini, accorpando e riducendo i sedimi, riducendo i livelli delle scorte, velocizzando la movimentazione dei materiali e dei ricambi, per conseguire condizioni di economicità, efficacia ed efficienza; sfruttare le risorse interne, anche attraverso la riqualificazione di personale, al fine di contenere al massimo i costi derivanti dai contratti di supporto logistico; ridurre il parco infrastrutturale per diminuire i costi di gestione e la dispersione di capacità e risorse; semplificare la struttura dei servizi affinando l'organizzazione e la distribuzione sul territorio dei servizi sanità, commissariato e amministrazione, demanio e supporti. Fa poi presente come l'Aeronautica militare, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica n. 556 del 25 ottobre 1999, eserciti tuttora la gestione dei servizi del traffico aereo, dei servizi meteo, delle comunicazioni, della rete radar e di aggiornamento cartografico, in alcuni aeroporti militari aperti al traffico aereo civile e in determinati spazi aerei. L'indirizzo futuro mira ad una graduale cessione di taluni servizi forniti al traffico aereo civile, da perseguire attraverso un'opera di minuzioso coordinamento con le competenti autorità. In coordinamento con l'ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile) e l'ENAV (Ente Nazionale Assistenza al Volo) saranno definiti nuovi piani per un utilizzo integrato e ottimale dello spazio aereo che salvaguardi le esigenze di addestramento dei nuovi sistemi d'arma e si adatti anche all'impiego di quelli non pilotati, integrandosi con il traffico aereo civile. A tal riguardo, la Forza armata ha avviato un piano di cessione degli aeroporti di Cagliari-Elmas, Napoli-Capodichino, Vicenza, Roma-Ciampino, Brindisi-Casale, Verona-Villafranca, Rimini Miramare e Treviso, con contestuale cessione dei relativi servizi di assistenza/volo. La cessione di aeroporti militari all'aviazione civile non comporta in tutti i casi un risparmio in termini economici, in quanto spesso la responsabilità dei servizi essenziali rimane all'Aeronautica militare. Osserva che l'Aeronautica dovrà peraltro proseguire sulla strada già da tempo intrapresa, razionalizzando ulteriormente la sua organizzazione e intervenendo in tutti gli ambiti, per realizzare un successivo affinamento. L'obiettivo finale è di ridurre i sedimi in linea con la riduzione degli enti per diminuire i costi di gestione e la dispersione di capacità, privilegiando la concentrazione delle risorse umane, tecniche e materiali presso gli aeroporti principali. Rispetto agli anni '80 l'Aeronautica militare risulterà più che dimezzata in termini di personale e reparti operativi, mentre i velivoli si ridurranno a circa un terzo della consistenza originaria. Di pari passo però, proprio per garantire una piena integrazione interforze e multinazionale, sarà essenziale sviluppare un'attiva politica del personale, in linea con le strategie di trasformazione della Forza Armata. Ciò, nel contesto più ampio di politiche intersettoriali da sviluppare per promuovere l'adeguamento delle infrastrutture logistiche, operative, addestrative e ricreative, la valorizzazione e l'approfondimento degli aspetti interforze dei percorsi formativi e addestrativi, il miglioramento delle condizioni di vita, l'informatizzazione nell'ambito della Forza armata e la razionalizzazione della spesa. Sul piano dei sistemi d'arma, l'Aeronautica militare si appresta a divenire una delle forze aeree più moderne ed evolute. Saranno privilegiati la precisione e l'efficacia d'ingaggio, mentre la progressiva dismissione dei velivoli attualmente in linea porterà a concentrare la forza aerea su un numero limitato di piattaforme, peraltro sempre più adatte a operare in contesti a elevata integrazione multinazionale. Non meno importanti saranno gli investimenti rivolti all'ammodernamento del sistema C4I STAR per garantire il controllo degli spazi aerei, navali e terrestri e assicurare un'idonea cornice di sicurezza anche negli scenari fuori area. Le linee guida saranno tracciate basandosi sui prevedibili sviluppi concettuali e tecnologici. L'evoluzione della componente da combattimento sarà influenzata dagli sviluppi tecnologici che amplieranno le capacità del potere aereo.

Puntualizza quindi che l'F-2000 rimpiazzerà l'F-16, mentre il velivolo JSF sostituirà prima l'AMX, a partire dal 2015, poi la componente Tornado a partire dal 2020.

Per quanto riguarda la componente missilistica, per mantenere una capacità credibile e concorrere alla copertura antimissile, l'Italia è impegnata nella *Theatre Ballistic Missile Defence* della NATO, e partecipa al programma internazionale MEADS (*Medium Extended Air Defense System*) che sarà operativo prevedibilmente nel 2015.

Per le forze di supporto si espanderà la capacità di comando e controllo, di raccolta delle informazioni, di proiezione lontana e di recupero del personale in difficoltà. In particolare l'approccio per effetti dovrà costituire uno dei pilastri della pianificazione e sviluppo delle forze. I sistemi di comando e controllo e i sensori ISTAR installati sulle piattaforme aeree e spaziali sono particolarmente adatti alla condotta delle moderne operazioni e al monitoraggio ambientale dell'area d'interesse per la scoperta di nascenti minacce. Le forze devono essere ottimizzate per operare nelle aree d'interesse strategico nazionale, ma flessibili e capaci di fronteggiare la loro espansione. Il trasporto strategico costituirà una capacità fondamentale. Le piattaforme pilotate dedicate alla sorveglianza e al trasporto strategico sono, allo stato attuale in programmazione ma

non acquisizione, in quanto privi di copertura finanziaria. La componente ad ala rotante, invece, è al momento finanziata solo parzialmente.

Rileva successivamente che il personale rappresenta l'elemento di sintesi capace di far interagire tra loro tutte le altre componenti fondamentali. I mutamenti che stanno interessando l'Aeronautica militare, oltre a influenzare in maniera critica strutture, processi e mezzi, enfatizzano l'importanza del fattore umano che dell'organizzazione costituisce il vero vantaggio competitivo, la risorsa strategica. L'essere umano, al centro dell'organizzazione, deve essere capace di utilizzare le risorse assegnate in modo efficace ed efficiente, con un *management* costantemente aggiornato attraverso il continuo confronto con il mondo civile e altre Forze armate o Forze aeree, per attuare gli indirizzi legislativi e governativi, sulla base delle direttive interforze, con grande attenzione alle aspettative e alle percezioni dei cittadini offrendo la migliore competenza e *leadership* nell'utilizzo dell'ambiente aerospaziale per fini militari, al fine di costruire una Forza armata agile, adattabile e capace di assicurare un contributo decisivo del potere aereo in supporto alle missioni. Il supporto finanziario rappresenta, congiuntamente alla volontà politica, strumento necessario alla realizzazione della missione assegnata. La sostanziale e radicale diminuzione delle risorse assegnate al settore del funzionamento dello strumento aereo rischia di intaccare sensibilmente il patrimonio di professionalità pregiata del personale della Forza armata, nonostante gli sforzi compiuti per preservare la nostra componente più pregiata.

Chiarisce che l'Aeronautica militare, pur riconoscendo le esigenze delle altre Forze armate e la pari dignità di tutte le componenti aeree, che assicurano un servizio insostituibile ai fini della sicurezza nazionale, ritiene sia necessario riaffermare che la competenza prevalente nell'ambiente aerospaziale appartiene alla Forza armata, così da evitare le aree di sovrapposizione e le duplicazioni che sono sorte negli ultimi anni, con evidente dispendio di preziose risorse.

Ricorda che da tempo è stato intrapreso un cammino programmatico volto a far sì che l'Aeronautica possa assolvere la propria missione così come indicato nell'indirizzo strategico; questo cammino prevede di realizzare una Forza armata equilibrata nelle sue componenti di combattimento, di supporto e logistiche, in grado di esprimere capacità allo stato dell'arte e anche talune nicchie di eccellenza, integrabile nello strumento militare nazionale ed alleato, proiettabile per operazioni anche sostenute nel tempo. Ciò non può essere ottenuto in pochi mesi, ma richiede un processo complesso, strutturale e programmatico che necessita anni e interventi mirati, taluni anche supportati da provvedimenti legislativi *ad hoc*, e risorse finanziarie adeguate e consolidate. Tuttavia, a fronte delle necessità prepotentemente emergenti, che hanno consentito all'Italia di consolidare e confermare un ruolo di rilievo nel contesto internazionale, e alla progressiva professionalizzazione dell'apparato militare con l'abolizione della leva, si è constatata paradossalmente, una costante diminuzione degli stanziamenti della Difesa e un'inarrestabile lievitazione dei costi del personale, oggi, patologicamente, prossimi al 70 per cento del bilancio complessivo. Inoltre, la forte dipendenza dello strumento aereo dalla elevata dinamicità del prezzo dei carbolubrificanti avio ha reso la situazione gestionale interna decisamente difficile e altamente critica. La sostanziale e radicale diminuzione delle risorse assegnate dal decreto-legge n. 112 del 2008 in tutti i settori, e in particolare al settore del funzionamento dello strumento aereo, aggrava una situazione già critica, e rischia di intaccare sensibilmente il patrimonio di professionalità pregiata costituita dal personale navigante, che potrebbe essere costretto ad interrompere la necessaria continuità addestrativa, con evidenti ripercussioni sulla sicurezza del volo e sulle capacità operative. Tale patrimonio, stante il perdurare della situazione, verrà inesorabilmente perduto nel tempo, e non sarà sufficiente una successiva iniezione di risorse per parare il danno. L'Aeronautica, per far fronte alla situazione, ha richiesto al proprio personale sacrifici in termini di qualità della vita. Con le attuali previsioni di bilancio, l'Aeronautica militare potrà svolgere per i prossimi anni un'attività di volo progressivamente decrescente, fino a raggiungere un livello assolutamente inadeguato per il sostegno delle attuali capacità operative, andando ad inficiare la possibilità di assolvere i compiti istituzionali, primo fra tutti quello della difesa aerea nazionale. Per sua natura l'attività aeronautica non può scendere sotto un certo limite, pena l'inconsistenza dell'addestramento e la conseguente inefficacia dello strumento, con evidenti rischi nell'ambito della sicurezza in volo. Tale è una caratteristica peculiare delle attività aeronautiche, di fatto residuale per le altre Forze armate. Ne consegue che, nonostante un virtuoso processo volto ad ottimizzare l'impiego delle risorse finanziarie e a migliorare la qualità della spesa, non sarà più possibile garantire nel tempo l'adeguamento agli *standard* internazionali richiesti degli assetti essenziali per il sostegno alle operazioni fuori dai confini nazionali, quali le unità da combattimento ad altissima prontezza, i reparti del trasporto aereo, gli elicotteri del soccorso aereo, le forze della difesa terrestre, le unità di supporto logistico. Il conseguimento di tali capacità operative è il risultato infatti del perfetto connubio uomo-macchina, che risentirà a partire dall'esercizio 2009 di pesanti criticità in tutti i settori, dall'efficienza degli aeromobili, alla disponibilità di carburante, alle ore di volo conseguentemente disponibili per l'addestramento degli equipaggi e alla qualità delle stesse. Trovandosi in carenza di ore, si dovranno privilegiare necessariamente le forme di volo basiche fondamentali per la sicurezza del volo, penalizzando l'addestramento avanzato propedeutico all'impiego operativo in teatro.

Posto che le attività di razionalizzazione della spesa che hanno coinvolto la Forza armata negli ultimi anni non hanno ormai ulteriori margini di manovra, si avrà un progressivo scadimento della capacità di sostenere oltre il 2009 gli impegni fuori area, e lo svantaggio addestrativo e manutentivo creatosi sarà sempre più difficilmente recuperabile anche in condizioni finanziarie favorevoli. In sostanza, la crisi profonda che coinvolge oggi la Forza armata porterà in breve all'annullamento delle capacità operative, che ben difficilmente potranno essere ricostruite in futuro. Peraltro, laddove si dovesse azzerare la capacità operativa dell'Aeronautica militare nelle sue componenti fondamentali si avrebbe un completo sbilanciamento dello strumento interforze, che non avrebbe più motivo di esistere, una volta privato dell'ombrello di sicurezza e supporto diretto e indiretto alle operazioni di superficie. Non deve trarre in inganno, infatti, l'attuale propensione governativa e parlamentare all'invio in teatro di contingenti nazionali a carattere prevalentemente terrestre, in scenari operativi dove il potere aereo viene sostanzialmente fornito da un imponente dispositivo alleato, ma che in futuro potrebbe non essere necessariamente disponibile, quando le capacità di comando e di controllo dello spazio aereo, la supremazia aerea, la raccolta delle informazioni dei sensori aerei e spaziali, le operazioni di supporto aereo ai convogli e in generale alle truppe di superficie costituiscono degli elementi indispensabili per la sicurezza e l'efficacia delle operazioni interforze sul terreno.

Sottolinea quindi che l'Aeronautica militare ha reagito con determinazione, cercando di trasformare lo strumento aereo rapidamente per rispondere alle esigenze operative e per sopravvivere a una situazione finanziaria che da congiunturale è ormai strutturale. Ciò ha richiesto e richiederà sempre più in futuro un profondo intervento sui processi di produzione delle capacità, perché essi siano quanto più possibile efficienti ed efficaci. In tale contesto, tuttavia, pur pianificando per le contingenze più sfavorevoli, un ulteriore sviluppo del progetto di riordino della Forza armata può alleviare parzialmente la situazione senza essere risolutivo. Le disastrose conseguenze delle criticità finanziarie previste per i prossimi tre anni sono state rappresentate con schiettezza nelle sedi opportune, con l'auspicio di vedere attuata una decisa inversione di tendenza che consenta la sopravvivenza dell'attuale strumento aereo e l'assolvimento degli impegni al livello richiesto dal Parlamento e dal Governo, come sino ad oggi sempre dimostrato dalla compagine militare. Pertanto, affinché la trasformazione dell'Aeronautica militare possa essere rilevante e al passo con le capacità che la situazione internazionale richiede, è necessario definire una strategia politica mirata, che consenta, attraverso provvedimenti legislativi condivisi e sostenibili nel tempo, di bilanciare i settori di spesa delle Forze armate.

Ritiene infine che una strategia percorribile per assicurare uno strumento aereo adeguato alle necessità e alle esigenze dell'Italia possa consistere in alcune linee d'azione: forte ridimensionamento della consistenza delle risorse umane dedicate alle strutture di sostegno, salvaguardando il personale che assicura le capacità operative dello strumento, al fine di riequilibrare i settori di spesa, personale, esercizio e investimento; destinazione di risorse adeguate e certe per sostenere il processo di trasformazione, attraverso un progetto legislativo programmatico di medio/lungo periodo, al fine di sostenere il processo di trasformazione e gli impegni finanziari pluriennali dei programmi d'investimento; previsione, nell'ambito di tale progetto, di un compiuto riassetto organizzativo dell'area tecnico amministrativa della Difesa, incentivando i processi virtuosi e assicurando il recupero delle risorse derivanti dalla fornitura di beni o servizi a terzi, snellendo anche il processo di attribuzione alla Difesa di finanziamenti integrativi in corso d'anno, al fine anche di mettere a frutto l'intero potenziale professionale del comparto difesa.

Giudica a tale proposito che un tale disegno, da attuare in tempi rapidi, sia semplicemente impensabile senza una forte volontà politica che risponda, attraverso adeguati strumenti legislativi, ai quesiti fondamentali degli esuberanti, delle chiusure, della mobilità, dei costi relativi alla ristrutturazione, non essendo possibile risolvere i problemi strutturali dello strumento militare semplicemente tagliando i fondi, mentre una volta definito chiaramente il livello di ambizione dello strumento militare di cui il Paese intende dotarsi, è necessario assicurare coerentemente le risorse necessarie per sostenere con dignità il ruolo che spetta all'Italia.