

Roma - novembre. All'inizio del mese i capi di Stato Maggiore interessati hanno rilevato l'opportunità di finanziare uno studio di fattibilità interforze per i nuovi velivoli MPA-antisom di cui dotare l'Aeronautica e la Marina italiana. Abbiamo chiesto al generale Vincenzo Camporini, capo dell'Ispettorato per l'Aviazione di Marina, che aveva già definito a grandi linee i desiderata italiani (cfr. Difesa Oggi n. 196/197 luglio-agosto 1996) di precisare i contenuti dello studio, le specifiche richieste e i tempi di attuazione del programma.

"Questo progetto è stato approvato - ci ha detto il generale Camporini - e riguarda per adesso esclusivamente lo studio di fattibilità che dovremo condurre insieme ai tedeschi con un Memorandum of Understanding che dovremo poter firmare quanto prima. I tempi sono slittati un po' ed è una storia che si ripete sempre per qualsiasi programma: i tempi sono sempre più lunghi di quello che uno pensa. In particolare non so se Costarmareo riuscirà entro quest'anno a finalizzare questa prefattibilità.

Certo che con i tempi della nostra contrattualistica è abbastanza difficile. Il che farebbe slittare all'anno prossimo la formalizzazione di questo contratto. La cosa importante è che finalmente esiste l'assenso. Questo mi ha consentito di incontrare il mio corrispettivo tedesco, il comandante dell'aviazione per la Marina tedesca, ammiraglio Hengelmann. Riferendogli la situazione, ho tranquillizzato i tedeschi, che sono molto più avanti di noi in questa fase decisionale, quanto alla firma del contratto e alla formalizzazione del Memorandum.

E' comunque un dato di fatto che la nostra contrattualistica è particolarmente tormentata, soprattutto se paragonata con quella di altri paesi. Il problema è stato illustrato anche al Ministro che ne ha preso atto e ne ha convenuto, tant'è che uno dei suoi impegni è stato proprio quello di studiare una nuova formula che salvaguardi almeno la tempestività, perché noi ci mettiamo due anni per fare un contratto, oggi come oggi."

LO STUDIO

"Con i tedeschi - ha precisato il generale Camporini - abbiamo definito lo *statement of work*, cioè i contenuti che noi vogliamo da questo studio. Li abbiamo definiti nel dettaglio e quindi questa parte è già consolidata. Il testo del Memorandum anche. Per noi dovrebbe essere firmato a livello di N.A. o di un suo delegato, essendo un Memorandum di importanza abbastanza modesta, con un impegno finanziario abbastanza basso, quantificabile in tre miliardi per noi e tre miliardi di marchi per i tedeschi. D'altra parte si parla di una fase di prefattibilità che non impegna ad un futuro. Dopo la fattibilità ci si può tranquillamente fermare. Lo studio indica che cosa si può fare. Posso tenerlo nel cassetto e tirarlo fuori a tempo opportuno.

Nello studio di fattibilità sono indicate richieste sufficientemente generiche. Io ho alcune missioni, per esempio mille percorsi, *time on station*, capacità di contrastare sommergibili o navi, come nel nostro caso. In seguito, questa specie di requisito, o meglio di *staff target*, cioè obiettivo, viene esaminato da chi dovrà realizzare la macchina o da qualcuno in grado di dire come queste macchine possono essere realizzate, per dirci: questo tuo obiettivo generale lo puoi soddisfare entro questi limiti e ti costerà alla fine una cifra che viene indicata budgetariamente.

E' fondamentale in questa fase evitare qualsiasi indicazione che prefiguri una soluzione. Per esempio quando gli inglesi sono usciti con il requisito originale, il loro intendimento era quello di non pregiudicare qualsiasi tipo di soluzione. Ma c'era una caratteristica che già tagliava un concorrente, perché hanno detto che l'aeroplano con due motori piantati doveva poter rientrare alla base. Allora i bimotori erano già cancellati. In pratica, fra Orion, Atlantic e Nimrod, hanno cancellato a priori l'Atlantic. Questo noi non lo vogliamo. Vogliamo una definizione di *task* abbastanza generica che consenta di esplorare tutte le soluzioni.

E' tipico d'altra parte di uno studio di fattibilità la presentazione di opzioni diverse. Vengono mostrati i *trade off*, cioè che devo concedere da una parte per avere qualcosa d'altro. Diventa quindi di nuovo compito degli Stati Maggiori definire caratteristiche tra loro non perfettamente compatibili e privilegiare una piuttosto che un'altra. Per esempio posso rinunciare ad un'ora on station per ottenere altro."

LE RICHIESTE E I COSTI

"Abbiamo constatato con i tedeschi una sostanziale pariteticità di esigenze - ha affermato Vincenzo Camporini - sia in termini di *performance* di carattere generale sia in termini di capacità del sistema dal punto di vista di detezione, ingaggio e inseguimento, sia per quanto riguarda il contrasto, con una richiesta più pressante da parte italiana per una capacità di ingaggio delle minacce di superficie. Sono praticamente due requisiti fotocopiati, perché abbiamo veramente constatato che le differenze erano così marginali che si potevano tranquillamente limare.

I tedeschi non hanno ancora operato nessuna scelta, e la ditta che sta lavorando per loro per lo studio ha fornito per adesso soltanto delle anticipazioni molto ufficiose, dicendo che l'attendibilità di queste anticipazioni era da prendere con le pinze. Non andremo quindi a rimorchio.

L'entità della spesa sarà un risultato dello studio. Stiamo dicendo che non vogliamo uno sviluppo, vogliamo una macchina *off-the-shelf*. Ottime dichiarazioni di intenti, ma nella pratica una certa fase di sviluppo c'è sempre. Anche se prendiamo un aeroplano e dei sistemi che già esistono, il solo fatto di poter cambiare soltanto il *software* dell'interfaccia già costituisce uno sviluppo. E ha già un costo, una spesa che precede l'acquisizione dei singoli aeroplani e che andrà ripartita sul numero degli aeroplani. Un MPA costa dai 100 ai 150 miliardi ad esemplare. Il costo può oscillare molto a seconda del numero e dei paesi partecipanti. La Spagna ci ha già

detto di essere interessata e ha chiesto di partecipare alle prossime riunioni che faremo, per esempio a gennaio prossimo a Firenze. Verranno come osservatori per vedere se il problema rientra nella loro ottica. La Spagna, tra l'altro, avendo gli Orion, può fare un confronto che noi non possiamo fare. I risultati della macchina dipendono essenzialmente dai sistemi di bordo e non dalla piattaforma. La piattaforma può garantire la permanenza su una certa zona di un'ora in più o in meno, ma non è fondamentale quanto istituire il contatto e mantenerlo e avere l'armamento idoneo per il contrasto. Che questi sistemi siano montati su una piattaforma o su un'altra porta ad un risultato sostanzialmente analogo. A questo punto diventa una questione di addestramento degli equipaggi, che dipende molto dall'ambiente operativo. Il Mediterraneo è un disastro. Ma ci sono condizioni in cui l'Atlantico è peggio. Per esempio, si è parlato tempo fa di uno *sniffer*. Nel Mediterraneo c'è ormai uno strato di anidride carbonica appoggiato sulla superficie del mare, dovuto al traffico delle navi mercantili, che impedisce di annusare un sommergibile. Al contrario, qualche risultato è stato ottenuto nell'Atlantico, dove il traffico è molto più rado. Però nell'Atlantico ci sono altri problemi, come quelli di batitermia che in certe stagioni dell'anno rendono le acque assolutamente impenetrabili mentre in altre stagioni la rendono trasparente come il vetro. L'addestramento dipende quindi molto da dove si è svolto, tanto che i tedeschi sono stati molto contenti di poter fare addestramento in Sardegna per la Shape Guard e in futuro forse sarà possibile qualche scambio analogo a quello già attuato per gli equipaggi del Tornado e dell'F-16 con Germania, Stati Uniti e Inghilterra. Potrebbe essere interessante scambiare con la Marina tedesca membri dell'equipaggio, non necessariamente i piloti, anche i TACCO.

Quanto al numero delle macchine il nuovo Modello di Difesa dice 16 e nessuno si discosterà mai da tale cifra. Non credo

che l'equipaggiamento singolo incida sull'architettura di sistema. Ci dovrà essere necessariamente un MAD, un sistema acustico di boe attive e passive, un sistema elettrottrico *infrared*, un FLIR, un LLTV, un radar con capacità ISAR. Il problema fondamentale è quello di definire i capisaldi dell'architettura.

In relazione al problema logistico, sono assai contento del supporto logistico attuale degli Atlantic in Francia, perché qualsiasi cosa serva si ottiene nell'arco di una giornata. Quando c'è un problema tecnico che necessita di un consulto rapido si risolve in giornata. Avere nei pressi di casa un punto di supporto logistico ha una valenza operativa preziosissima per il settore militare."

L'OPERATIVITA'

"Una delle modifiche fondamentali intervenute con il mutamento operativo susseguente al crollo del muro di Berlino - ha detto il generale Camporini - è il fatto che la minaccia sommergibile è sostanzialmente cambiata. Adesso è un rischio prevalentemente di acque basse e costiere, mentre prima era la ricerca del nucleare lanciamissili che forse non c'era nemmeno nel Mediterraneo. Il Mediterraneo, se si parla di acque basse e costiere, è diventato più simile al Baltico di quanto non lo fosse prima. Per quanto concerne la funzione di pattugliamento di superficie, una volta assicurata la capacità antisom ho assicurato anche l'80% di quanto mi occorre per la ricerca di superficie. Direi che si tratta di un *fall out*. Il radar che è capace di identificare lo snorkel o il periscopio di un sommergibile è in grado di vedere qualsiasi motovedetta con portata adeguata. Il *driving factor* è sempre quello. Per il pattugliamento di superficie abbiamo il problema dei sistemi d'arma: se missile antinave, difesa ariaria. Per quanto concerne poi i sistemi di autoprotezione non cambiano assolutamente. Bisogna comunque difendersi da missili spalleggianti o similari. Oggi come oggi, comunque, la minaccia da sommergibile è abbastanza remota. Se si fa riferi-

mento al nuovo Modello di Difesa, ci si accorge che elenca come compiti per la forza armata la presenza e sorveglianza, l'intervento *peace keeping* e da ultimo la difesa del sacro suolo della patria. Lette così sono apparse a non pochi in ordine di priorità. Il che è sbagliato dal punto di vista concettuale e strutturale. In realtà ho delle missioni più o meno probabili: la prima la devo compiere sempre, la seconda è abbastanza facile che capiti, la terza è quasi impossibile che capiti. Però è anche la più *demanding*: una volta superata, le altre due le ottengo automaticamente."

IL PRESENTE

"Dato lo slittamento dei tempi del programma - ha precisato il generale Camporini - ci siamo posti anche il problema di portare gli attuali Atlantic alla fine della loro vita operativa in condizioni ottimali. Per colmare il *gap*, stiamo seriamente pensando di far montare a bordo dei nostri Atlantic apparecchiature nuove per gestire le boe attive direzionali, cosa che adesso non siamo in grado di fare. Il problema non era stato affrontato perché avevamo come obiettivo la soglia del 2000. Dato che questa si sta allontanando, abbiamo chiesto allo SMA di verificare la disponibilità sul mercato di questo apparato e le difficoltà di integrazione. Le antenne ci sono già, quindi non dovrebbe essere un'operazione molto complessa. In questo daremo una piccola dose di giovinezza in più all'aeroplano e al sistema e arriveremo ai limiti di vita tecnica e fisica delle macchine. Il programma di ammodernamento dipenderà dal costo. Stiamo parlando comunque di una linea che ha un costo di esercizio piuttosto elevato. Un programma di questo tipo non dovrebbe incidere molto sulla massa di denaro che spendiamo per far volare questi aeroplani. Riguarderà probabilmente anche i sistemi d'arma, perché i siluri Whitehead, per esempio, possono essere certificati con una certa facilità e hanno sistemi di guida infallibili."

Stefania Beretta e Federico Cerruti