

# La difesa aerea

Briefing del gen. Vincenzo Camporini



Coppia di F-104 ASA del 37° Stormo, ancora utilizzato per la difesa aerea.

## 1. GENERALITÀ

Per poter parlare di Difesa Aerea e darne una definizione occorre sottolineare come la difesa dell'Italia nella sua globalità di confini, spazio aereo e mari adiacenti sia innanzitutto una responsabilità della nazione (prima ancora che delle Forze Armate). L'integrità dei confini nazionali e dello spazio aereo soprastante è infatti un presupposto fondamentale per consentire il libero esercizio della sovranità di un paese inserito nella comunità europea e nell'Alleanza Atlantica con eguali diritti e doveri. Mentre la difesa dei confini terrestri della nazione è affidata all'Esercito Italiano e quella dei mari adiacenti e relative vie di comunicazione alla Marina Militare, quella dello spazio aereo sovrastante e circostante il territorio costituisce il compito principale affidato all'Aeronautica Militare.

Per assolvere tale compito esiste ed opera un complesso sistema formato da varie componenti (ricerca e scoperta, vettori pilotati e non, comando/controllo e comunicazioni) che con uomini e mezzi sono organizzate in modo tale da garantire continuità nella sorveglianza e rapidità di intervento.

Questa presentazione ha pertanto lo scopo di illustrare:

- i fondamenti concettuali della Difesa Aerea e i compiti che ne derivano;

- la tipologia di intervento con i vettori pilotati in funzione dell'area di responsabilità italiana;

- la situazione attuale e le prospettive e necessità future nel campo dei vettori pilotati.

L'accento sulla componente pilotata è motivato dal fatto che nello scenario attuale è quella che presenta i più preoccupanti segni di criticità, fermo restando che uno strumento equilibrato, avuto riguardo degli sviluppi della minaccia balistica, non potrà prescindere dalla disponibilità di un efficace sistema missilistico terra-aria.

### a. Fondamenti giuridici e compiti.

Il DPR 1477/65 affida al capo di stato maggiore dell'Aeronautica, sulla base dei criteri generali tracciati dal capo di stato maggiore della Difesa, il compito di definire l'organizzazione della Difesa Aerea e coordinare l'impiego di tutti i mezzi che ad essa concorrono, ivi compresi quelli messi a disposizione dalle altre forze armate.

Volendo sintetizzare il compito della D.A., in tempo di pace, è la salvaguardia della sovranità dello spazio aereo nazionale, mentre in tempo di guerra è la protezione del po-

tenziale militare, industriale e demografico del paese.

Il sistema della D.A. deve essere rispondente alle esigenze che scaturiscono dallo scenario operativo che potrebbe interessare la nazione.

In particolare gli aspetti più rilevanti da tenere in considerazione sono:

- la situazione geopolitica (appartenenza alla NATO, atteggiamenti delle nazioni confinanti, focolai di tensione nel mondo, ecc.);

- la situazione geostrategica (posizione centrale nel Mediterraneo tra culture e alleanze diverse, ecc.);

- gli obiettivi nazionali da difendere da una minaccia ormai multidirezionale, anche se oggi ipoteticamente sorgente dai quadranti orientali e meridionali;

- operazioni fuori area a protezione delle proprie forze in teatri operativi diversificati, a seguito di partecipazione a forze multinazionali sotto l'egida di organismi internazionali.

### b. Tipologia di intervento.

Alla luce di quanto esposto nel contesto nazionale di D.A. si possono individuare, in particolare due diversi scenari e quindi due tipologie di intervento:

- la prima, caratterizzata da una reazione rapida, in spazi ristretti, ri-



volta prevalentemente ad una minaccia proveniente da Oriente;

- la seconda caratterizzata dalla necessità di sorvegliare aree e zone marittime con capacità di azione e intervento in profondità, rivolta ad una minaccia proveniente prevalentemente da Sud.

### c. Situazione attuale Difesa Aerea.

Quando alla fine degli anni '70 si pose il problema dell'ammodernamento della linea della D.A., questo concetto era chiaro e già si intravedevano le possibilità tecnologiche capaci di unire in un unico velivolo caratteristiche tali da soddisfare le due esigenze così diverse prima delineate.

La soluzione individuata fu l'adesione al programma EFA, oggi EF2000, insieme a Spagna, Gran Bretagna e Germania.

Ritardi di natura prevalentemente politica hanno causato lo slittamento nel tempo del programma e, quindi, dell'entrata in linea del nuovo velivolo, ora ipotizzabile per i primi anni della prossima decade.

A seguito di ciò, i vettori al momento disponibili per la D.A. sono gli ormai vetusti F104ASA che, comunque, per le loro caratteristiche di reattività e sistema d'arma possono essere impiegati con limitata validità operativa nel primo degli scenari precedentemente illustrati (ridotti tempi di reazione e spazi ristretti). Come è noto, il velivolo F104ASA sta per essere sottoposto ad importanti interventi manutentivi per assicurare il suo efficace mantenimento in servizio fino agli inizi degli anni 2000, senza pregiudicare la sicurezza del volo.

Per ovviare alle carenze sempre più evidenti nella protezione delle aree centro meridionali è stata invece adottata una soluzione "tampone" consistente nell'acquisizione in leasing decennale di 24 Tornado ADV britannici che consentono, date le loro caratteristiche, di fronteggiare efficacemente la minaccia proveniente da Sud.

La possibilità di scoperta e intervento ben al di fuori della portata visiva, la possibilità di operare autonomamente anche senza l'aiuto dei radar di terra, la grande autonomia di volo unita alla possibilità di rifornimento in volo, fanno sì che il Tor-



Tornado ADV del 36° Stormo.

nado ADV abbia la capacità per ben operare nel nostro teatro operativo meridionale, oltre a consentire una sua eventuale integrazione con le forze aeree alleate in caso di operazioni fuori area e/o multinazionali.

### d. Prospettive e necessità future

Tornando all'EF2000 è necessario evidenziare i termini quantitativi necessari per poter proteggere lo spazio aereo nazionale in un'area di intervento che va ben oltre i confini nazionali.

Una corretta pianificazione delle forze deve necessariamente prendere le mosse dall'entità della superficie da sorvegliare e quindi da proteggere, secondo parametri di densità che variano in funzione del tipo di superficie, marittima o terrestre, delle possibili direttrici della minaccia, nonché ovviamente delle dimensioni di tali minaccia.

Con questa analisi parametrica, condotta all'avvio del programma EFA, si era giunti a definire l'esigenza ottimale di 320 velivoli, che venne ovviamente riconosciuta incompatibile con la situazione economica del Paese. Si optò pertanto per una opzione minima di 165 velivoli, che tra l'altro faceva conto sulla prevista acquisizione del sistema Patriot.

L'evoluzione, o meglio la rivolu-

zione del quadro strategico con la dissoluzione del Patto di Varsavia e dell'Unione Sovietica e molto di più il deterioramento della situazione economica del nostro Paese (che ha altresì costretto alla rinuncia al Patriot) hanno indotto ad un ulteriore ridimensionamento a 130 esemplari e vale la pena di sottolineare come quest'ultimo quantitativo, comprendente anche i velivoli da addestramento e la riserva logistica, sia l'assoluto minimo al di sotto del quale non si ritiene possibile scendere, pena il non completo assolvimento del compito di D.A. affidato all'A.M.

## 2. CONCLUSIONI

Con questa presentazione si è inteso fornire un quadro di situazione concettuale della Difesa Aerea, seguito da un breve punto di situazione sulle attuali capacità della sua componente pilotata e sulle prospettive future di quest'ultima nel sistema di D.A.

La Difesa Aerea è un sistema molto articolato e complesso, composto da varie componenti che devono risultare sempre bilanciate l'una con l'altra e dove ciascuna deve mantenere una adeguata capacità, pena l'annullamento della efficacia operativa del sistema stesso. In questo ambito è utile ricordare che:

- la D.A., come parte essenziale della difesa globale del territorio e della sua integrità, è un precipuo dovere della nazione che ha affidato il compito di provvedervi all'Aeronautica Militare;

- disporre di una capacità di D.A. è un prerequisito per la conduzione di qualsiasi operazione militare.

La attuali capacità del settore non sono adeguate e con grande difficoltà si riesce a far fronte agli impegni assunti.

La soluzione "tampone" adottata (aggiornamento F104, leasing Tornado ADV) servirà a "sopravvivere" per pochi anni a venire, in attesa dell'arrivo dell'EF2000 che agli inizi degli anni 2000 dovrebbe essere acquisito, nel seppure minimo numero indicato (130), e che insieme alle altre componenti del sistema di D.A., dovrebbe consentire l'assolvimento del compito assegnato.